

(A)

(N° 125.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 AVRIL 1900.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1900 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. RENKIN.

MESSIEURS,

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1900, déposé le 28 février 1899, comprenait des crédits s'élevant à la somme de 138,165,054 francs.

Ces chiffres correspondaient exactement au montant du Budget amendé de l'exercice 1899, lequel fut voté à la même somme.

Le projet de Budget amendé s'élève à 147,125,430 francs, dont 146,672,930 francs pour les dépenses ordinaires et 450,500 francs pour les dépenses exceptionnelles.

Ces sommes dépassent de 8,958,376 francs les crédits portés au projet de Budget amendé de 1899.

Celui-ci présentait lui-même sur le Budget correspondant de 1898 une augmentation de 5,863,464 francs que la Section centrale jugeait déjà considérable.

(1) Budget, n° 122, IX (session de 1898-1899).

Budget amendé, n° 6, IX

(2) La Section centrale, présidée par M. DE SAELEER, était composée de MM. JULIEN VAN DER LINDEN, BERTRAND, HEMELEERS, VANDERHEYDE, RENKIN et BELLEPUTTE.

Les annexes seront publiées ultérieurement.

Le tableau suivant établi sur les mêmes subdivisions que le Budget, permet de se rendre aisément compte des différences.

	BUDGET		AUGMENTATION.
	primitif.	amendé.	
Chapitre I. — Administration centrale	271,250 »	272,250 »	1,000 »
Id. II. — Chemins de fer	112,598,709 »	120,140,970 »	7,542,261 »
Id. III. — Postes, Télégraphes et Téléphones. . .	19,260,825 »	20,001,958 »	741,115 »
Id. IV. — Marine	5,786,042 »	5,971,042 »	185,000 »
Id. VI. — Traitements de disponibilité	118,500 »	147,000 »	28,500 »
Id. VIII. — Secours	59,000 »	69,000 »	10,000 »
Id. X. — Services divers (dépenses exceptionnelles).	»	450,500 »	450,500 »
TOTAL ÉGAL.			8,958,576 »

On voit que la progression des dépenses semble encore s'accroître.

L'Administration fait observer, il est vrai, que si l'on tient compte des crédits supplémentaires à solliciter pour 1899 et qui s'élèvent, d'après les prévisions actuelles à fr. 9,170,636 »
l'ensemble des crédits pour 1899 s'élèvera à 147,338,690 »
et le projet de Budget amendé pour 1900 s'élevant à 147,123,430 »
présente une diminution de 212,260 »
sur le budget précédent.

Cette constatation, d'allure rassurante, n'a rien de très consolant. En effet, chaque année l'Administration des Chemins de fer, Postes et Télégraphes sollicite d'importants crédits supplémentaires.

Les crédits supplémentaires votés pour le Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes se sont élevés :

En 1894 à	fr. 5,627,416 28
En 1895 à	9,942,245 99
En 1896 à	5,008,099 13
En 1897 à	9,818,973 67
En 1898 à	4,888,802 49
En 1899 (prévisions) à (1)	9,170,636 »

Il paraît évident que, sous ce rapport, l'exercice 1900 ne différera pas de ses aînés et que l'augmentation des dépenses, crédits supplémentaires compris, se rapprochera de celle qui résulte de la comparaison du Budget de 1899 et du projet de Budget amendé pour 1900.

La progression constante des dépenses est donc indéniable, et il importe d'y attirer la spéciale attention de la Chambre.

Le tableau ci-après renseigne les différences par service entre le Budget de 1899 et le projet de Budget pour 1900.

(1) Voir à l'annexe I le détail de cette somme.

LIBELLÉ DES CRÉDITS	CHAPITRE I ^{er}	CHAPITRE II. — CHEMINS DE FER.					
	Administra- tion centrale.	1 ^{re} SECTION. — Services communs.	2 ^e SECTION. — Voies et travaux.	3 ^e SECTION. — Traction et matériel.	4 ^e SECTION. — Transports	5 ^e SECTION. — Perception des recettes et contrôles	6 ^e SECTION. — Chemins de fer en construction.
	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.
Traitements et indemnités	1,000 "	21,890 "	63,110 "	65,050 "	399,027 "	66,900 "	1,250 "
Salaires	"	"	124,381 "	1,568,985 "	488,975 "	14,028 "	"
Imprimés, tarifs, etc.	"	12,000 "	"	"	"	"	"
Subside à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Ad- ministration	"	6,000 "	"	"	"	"	"
Secours exceptionnels aux ouvriers.	"	20,000 "	"	"	"	"	"
Billes, rails et accessoires, etc.	"	"	274,800 "	"	"	"	"
Outils, ustensiles, etc.	"	"	424,381 "	"	"	"	"
Primes d'économie et de régu- larité	"	"	"	48,461 "	"	"	"
Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois.	"	"	"	3,589,421 "	"	"	"
Entretien, réparation, etc., du ma- tériel	"	"	"	144,285 "	"	"	"
Primes pour encourager la marche régulière des convois	"	"	"	"	17,884 "	"	"
Frais d'exploitation	"	"	"	"	386,500 "	"	"
Pertes et avaries, indemnités, con- tentieux	"	"	"	"	5,035 "	"	"
Transport des dépêches.	"	"	"	"	"	"	"
Matériel	"	"	"	"	"	"	"
Entretien des lignes et des bu- reaux	"	"	"	"	"	"	"
Bureau international de Berne. Part d'intervention.	"	"	"	"	"	"	"
Traction et matériel	"	"	"	"	"	"	"
Secours à d'anciens employés et ouvriers, etc.	"	"	"	"	"	"	"
<i>Dépenses exceptionnelles.</i>							
Participation à l'Exposition inter- nationale de Paris.	"	"	"	"	"	"	"
Renouvellement des chaudières de trois steamers.	"	"	"	"	"	"	"

Du tableau qui précède, il résulte que les augmentations de dépenses portent surtout sur deux postes principaux.

1° les traitements, indemnités et salaires qui y figurent pour un total de fr. 3,258,051 » représentant environ 36 % de l'augmentation totale.

Ce total se rapporte aux traitements à concurrence de 977,152 francs. et aux salaires à concurrence de 2,280,899 francs.

2° Les combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois qui y figurent pour fr. 3,589,421 » soit environ 40 % de l'augmentation totale.

Les tableaux suivants rendent compte :

A. des recettes approximatives des chemins de fer de l'État en 1899 comparées aux recettes du précédent exercice;

B. des recettes approximatives faites par les divers services du Département pendant l'année 1899, comparées aux recettes des divers services pendant le précédent exercice.

Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État en 1898 et 1899.

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES. (État et Sociétés concessionnaires.)		RECETTES. au profit du Trésor.	
	1898	1899	1898.	1899.
Onze premiers mois.				
Voyageurs	58,080,253 85	60,246,410 31	56,460,663 94	58,591,953 90
Bagages	1,852,635 99	1,927,846 36	1,791,826 54	1,885,419 60
Marchandises, finances, etc.	113,406,071 36	110,020,946 94	110,358,409 14	115,619,907 45
Produits extraordinaires.	3,937,695 93	3,946,507 90	3,923,522 45	3,928,202 68
Recettes totales	177,256,657 13	185,150,711 51	172,534,422 07	180,025,483 63
Différences en 1899.	+ 7,894,054 38		+ 7,491,061 56	

Décembre (approximation).

Voyageurs et bagages.	4,562,100 66	4,661,900 »	4,432,660 44	4,529,500 »
Marchandises et produits extraordinaires	11,065,810 48	11,327,400 »	10,796,952 20	11,052,500 »
Recettes totales.	15,627,911 14	15,989,300 »	15,229,612 64	15,581,800 »
Différences en 1899.	+ 361,388 86		+ 352,187 36	
Totaux pour les 12 mois	192,884,568 27	201,140,011 51	187,764,034 71	195,607,283 63
Différences en 1899.	+ 8,255,443 24		+ 7,843,248 92	

A. B. — Afin que les termes de comparaison soient homogènes, les recettes de 1898, comme celles de 1899, comprennent, pour l'exercice entier, les produits de toutes les lignes reprises, y compris le Liège-Maestricht, bien que le rachat de cette ligne n'ait eu lieu qu'au 1^{er} janvier 1899.

*État indiquant les recettes approximatives faites par les divers services
du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pendant
l'année 1899.*

SERVICES.		RECETTES approximatives de 1899.
Chemins de fer.		195,607,000
Postes	Part du Trésor	13,601,000
	{ Produits ordinaires	54,000
	{ Taxes perçues sur les abonnements	935,000
	{ Taxes sur les effets de commerce	9,440,000
Télégraphes et téléphones	Fonds communal.	8,746,000
Marine	Produits du service des paquebots entre Ostende et Douvres	1,216,000
	Produits du passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	98,600
	Droits de police maritime	149,800
	Droits de pilotage et de remorque	3,278,900
	Droits d'écluse.	8,500
TOTAL. . . . fr.		235,143,800

*État indiquant les recettes faites par les divers services du Département
pendant l'année 1898.*

SERVICES.		RECETTES de 1898.
Chemins de fer.		186,506,496
Postes	Part du Trésor	12,800,959 75
	{ Produits ordinaires.	56,543 27
	{ Taxes perçues sur les abonnements	882,065 90
	{ Taxes sur les effets de commerce	8,805,582 19
Télégraphes et téléphones	Fonds communal.	7,880,484 63
Marine	Produits du service des paquebots entre Ostende et Douvres	1,156,522 80
	Produits du passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	87,539 05
	Droits de police maritime	146,018 62
	Droits de pilotage et de remorque	3,147,573 77
	Droits d'écluse.	6,716 20
RECETTES TOTALES DU DÉPARTEMENT. . . . fr.		221,566,102 43

L'examen de ces tableaux et des Budgets de dépenses donne lieu aux constatations suivantes :

A. EN CE QUI CONCERNE LES CHEMINS DE FER.

a) Les recettes de l'exploitation des chemins de fer au profit du Trésor s'élèveront pour 1899 approximativement
à fr. 195,607,283 63
Elles se sont élevées en 1898 à 187,764,034 71

La progression des recettes de l'exploitation des chemins de fer atteint donc en 1899 fr. 7,843,248 92

b) Les dépenses ordinaires relatives aux chemins de fer, ont atteint pour 1899 fr. 120,393,549 01

Cette somme se décompose comme suit :

1° Crédits budgétaires fr. 112,598,509 »
2° Crédits supplémentaires 7,794,840 01

TOTAL ÉGAL. . . fr. 120,393,549 01

Les dépenses ordinaires relatives aux chemins de fer avaient atteint en 1898. fr. 111,784,934 69

Cette somme se décomposait comme suit :

1° Crédits budgétaires fr. 112,598,709 »
2° Crédits supplémentaires 4,253,710 69

TOTAL ÉGAL. . . fr. 111,784,934 69

De l'exercice 1898 à l'exercice 1899, les dépenses ont subi une augmentation de fr. 8,608,614 52

La progression des dépenses relatives aux chemins de fer a donc dépassé la progression des recettes d'une somme de fr. 765,365 40

B. EN CE QUI CONCERNE L'ENSEMBLE DES SERVICES DU DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

a) Le total des recettes de 1899 s'est approximativement élevé à fr. 233,143,800 »
Les recettes de 1898 s'élevaient au total de 221,366,102 43

soit une augmentation de recettes de 11,777,697 57
pour l'ensemble des services.

b) L'ensemble des dépenses pour 1899 s'élève à. . . fr. 147,335,690 »
se décomposant comme suit :

1° Crédits budgétaires fr. 138,165,054 »

2° Crédits supplémentaires 9,170,636 »

TOTAL ÉGAL. . . . fr. 147,335,690 »

L'ensemble des dépenses pour 1898 s'élevait à . . . fr. 137,210,392 49
se décomposant comme suit :

1° Crédits budgétaires fr. 132,301,590 »

2° Crédits supplémentaires 4,908,802 49

TOTAL ÉGAL. . . . fr. 137,210,392 49

Soit pour l'ensemble des services une augmentation de
dépenses de fr. 10,125,297 51

La progression des recettes pour l'ensemble des services
dépasse la progression des dépenses de fr. 1,652,400 06

Le tableau suivant donne les principaux résultats de l'exploitation des
chemins de fer depuis 1885.

ANNÉES	RECETTES BRUTES de l'exploitation, recettes diverses comprises.	DEPENSES d'exploitation.	RECETTES nettes de l'exploitation	PART des Compagnies (1)	PART du Trésor.	CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissement.)
1	2	3	4	5	6	7
1885.	119,773,906 23	70,054,673 50	49,719,232 73	5,020,998 44	44,698,234 29	44,281,179 10 ;
1886.	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	4,724,582 90	45,888,575 61	44,945,554 95
1887.	124,157,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	4,712,606 88	52,755,443 98	46,192,586 04
1888.	131,612,616 45	69,971,528 50	61,641,287 95	4,643,490 12	56,997,788 83	46,607,693 82
1889.	156,920,084 54	74,714,532 80	62,205,551 54	4,886,355 61	57,319,107 93	47,168,740 49
MOYENNES QUINQUENNALES .	125,794,772 *	69,469,358 *	56,525,454 *	4,797,586 *	51,527,848 *	45,858,707 *
1890.	141,231,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	5,076,115 55	52,150,180 08	47,805,730 67
1891.	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	5,155,667 91	53,458,573 15	48,556,660 99
1892.	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	4,995,228 91	52,550,692 15	49,326,397 92
1893.	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 58	5,289,256 27	58,727,225 11	49,756,076 99
1894.	152,974,889 18	86,557,469 59	66,457,419 79	5,299,597 50	61,158,022 49	50,449,490 64
MOYENNES QUINQUENNALES .	144,555,922 *	85,776,290 *	60,759,652 *	5,162,755 *	55,596,899 *	49,178,854 *
1895.	154,467,350 51	90,456,512 18	64,051,038 55	5,505,115 98	58,727,024 55	51,146,077 61
1896 (5)	162,951,764 88	91,577,285 50	71,574,479 58	5,509,680 55	65,864,799 25	54,025,199 59
1897 (5)	188,157,185 85	109,904,549 56	78,252,836 27	5,725,068 07	72,509,768 20	60,778,475 24
1898.	191,584,178 70	112,902,678 62	78,681,500 08	5,540,155 56	73,341,566 52	61,496,469 61
MOYENNES DES ANNÉES 1895 à 1898.	174,280,120 *	101,200,156 *	75,079,984 *	5,468,999 *	67,610,965 *	56,861,556 *
MOYENNES ANNUELLES POUR LA PÉRIODE DE 1885 à 1898	146,540,996 *	85,644,911 *	62,696,085 *	5,119,828 *	57,576,257 *	50,181,005 *

(1) Y compris le montant du loyer payé pour la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale, imputé sur le Budget de la Dette publique (500,000 francs jusqu'en 1895 et 219,600 francs depuis cette année), etc.

(2) Imputées sur le Budget de la Dette publique.

(3) Y compris 29 kilomètres de lignes concédées par ou transitent des trains de l'Etat.

(4) Pour 1885 et 1886, les intérêts ont été calculés à 5 1/2 p. c., afin de permettre la comparaison avec les résultats des années suivantes, comportant également l'intérêt de 5 1/2 p. c. dans les écritures.

(5) Y compris les résultats relatifs à l'exploitation des lignes reprises en 1896 et 1897.

Boni du compte d'exploitation.	MONTANT des pensions allouées aux fonctionnaires et employés du chemin de fer (2).	Boni réduit du montant des pensions	INTÉRÊTS en compte courant basés sur les bonis (col. 10).	Boni de l'exploitation (col. 10) majorés des intérêts en compte courant.	Longueur moyenne exploitée (3).	Coefficient d'explo- itation.	Prix moyen du com- bustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
8	9	10	11	12	13	14	15	16
417,055 19	509,240 »	107,815 19	5,017,078 11	(4) 5,124,895 30	3,175	58 55	5 65	131 »
943,040 66	551,751 »	593,509 66	2,905,124 05	(4) 5,408,455 71	3,200	56 56	5 10	129 46
6,545,057 94	355,876 »	6,189,181 94	4,057,674 21	10,246,856 15	3,217	55 72	4 70	108 »
10,390,095 01	586,182 »	10,005,915 01	4,499,545 19	14,505,258 20	3,227	55 16	5 74	115 65
10,150,457 44	457,617 »	9,712,840 44	5,015,922 74	14,726,765 18	3,235	54 57	6 68	115 52
5,689,141 »	567,729 »	5,321,412 »	3,898,629 »	9,220,041 »	3,210	55 27	5 57	119 93
4,324,449 41	464,579 »	3,859,870 41	5,459,744 15	9,299,614 56	3,240	59 50	10 96	132 50
4,881,712 16	482,550 »	4,599,162 16	5,788,488 12	10,187,650 28	3,269	58 07	10 26	154 »
5,224,294 21	509,296 »	2,714,098 21	6,127,667 08	8,842,665 29	3,276	58 90	7 52	139 50
8,971,148 12	553,258 »	8,457,910 12	6,547,405 43	14,985,513 55	3,279	56 04	6 40	131 »
10,688,621 85	561,209 »	10,127,412 85	7,114,004 34	17,242,517 19	3,289	56 57	6 89	126 48
6,418,045 »	510,174 »	5,907,871 »	6,205,641 »	12,111,512 »	3,272	58 »	8 41	136 70
7,581,846 74	615,012 »	6,966,834 74	7,675,299 71	14,642,154 45	3,299	58 55	7 35	125 29
11,859,599 86	675,629 »	11,165,970 86	8,560,971 05	19,724,941 91	3,502	56 26	7 42	121 71
11,751,292 96	724,113 »	11,007,179 96	8,720,472 43	19,727,652 59	3,992	58 79	8 26	118 69
11,894,896 91	764,566 »	11,080,550 91	9,595,668 28	20,479,199 19	4,004	59 13	9 25	117 50
10,749,409 »	694,780 »	10,054,629 »	8,588,855 »	18,645,482 »	3,699	58 30	8 06	120 80
7,595,254 »	512,045 »	6,885,209 »	6,061,912 »	12,945,121 »	3,572	57 25	7 30	126 16

EXAMEN DU BUDGET EN SECTIONS.

Dans la 1^{re} et la 4^e sections le Budget n'a donné lieu à aucune observation.

Dans la 2^e section un membre a présenté quelques observations concernant l'insuffisance de nos installations de chemin de fer. Il demande :

1^o Si le Gouvernement répond de la sécurité des voyageurs et s'il est certain de satisfaire aux nécessités du trafic qui devient de plus en plus considérable, notamment à Bruxelles ;

2^o Où en est la question de la jonction Bruxelles-Nord-Midi ;

3^o S'il n'y a pas lieu de dédoubler certaines grandes voies ;

Quelle est l'économie qui a été réalisée cette année par la suppression des premières classes et l'inauguration des voitures de luxe.

Un autre membre se plaint de l'insuffisance du matériel pour le transport des marchandises.

Un membre dit qu'à son avis les retards des trains sont dus en grande partie à l'introduction des voitures de luxe et à la qualité du charbon. Il reconnaît cependant que l'augmentation du trafic rend la situation périlleuse à certains endroits. Il y aurait peut-être lieu de créer une voie nouvelle allant de Gand à Bruxelles-Midi.

Dans la 3^e section un membre signale que les ouvriers malades ne reçoivent que la moitié de leur salaire. Il pense qu'il y aurait lieu de leur accorder leur salaire intégral.

Un autre membre demande si on ne pourrait fixer les augmentations de salaire d'une façon normale.

Dans la 5^e section un membre demande quand seront achevées les locomotives du type anglais commandées à l'industrie belge et quelles sont les intentions du Gouvernement : a) quant à la suppression des premières classes ; b) quant à la situation des lignes privées de voitures de luxe. Cette situation peut-elle être modifiée et comment ?

Le même membre demande que le Gouvernement fournisse une comptabilité spéciale des lignes reprises en 1897. Il fait observer que les frais d'exploitation augmentent plus rapidement que les recettes. L'an dernier, cette anomalie n'a pas été expliquée d'une manière satisfaisante. Le Gouvernement compte-t-il développer les voies dans les grandes gares ? Ne peut-il modifier les règlements qui sont une entrave au chargement et au déchargement des wagons ? Ne peut-il prendre des mesures pour mieux mobiliser le matériel qui ne suffit plus actuellement aux transports industriels ?

Un membre demande si le Gouvernement ne compte pas modifier la convention avec la Compagnie des Wagons-Lits, et si les voitures de luxe ne sont pas partiellement cause du désarroi actuel. L'inauguration des voitures de luxe et la suppression des premières ont-elles amené les bénéfices espérés ?

Dans la 6^e section un membre demande quels sont les résultats de l'exploitation de la ligne électrique de Mons à Boussu.

Un membre demande quelles sont les intentions du Gouvernement quant aux voitures de première classe et quelle différence de prix il y a entre les premières et les voitures de luxe?

Un autre membre demande si le Gouvernement compte maintenir l'horaire de vingt-quatre heures?

Un membre attire l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'une meilleure distribution du matériel roulant.

Un membre demande qu'on engage les grands industriels à faire leurs approvisionnements en dehors des époques où le matériel est le plus occupé et que, pour stimuler leur bonne volonté, on leur accorde pour les grands transports un tarif spécial.

Un membre demande enfin si le Gouvernement compte travailler à la suppression de tous les passages à niveau.

Le Budget a été adopté à l'unanimité par les 1^{re}, 2^e, 3^e, 5^e et 6^e sections. Dans la 4^e section, il a été adopté par cinq voix contre une.

EXAMEN DU BUDGET EN SECTION CENTRALE.

L'an dernier, la Section centrale a fait un examen approfondi et intéressant de la situation des chemins de fer de l'État au point de vue financier.

Cette année, à raison de la crise qu'ont subie les transports et du désarroi qui s'en est suivi, elle a cru nécessaire d'examiner attentivement la situation des chemins de fer, considérée en elle-même, tant au point de vue des conditions de l'exploitation, que sous le rapport des dépenses de premier établissement que le développement normal de nos voies de communications et la reprise des diverses lignes concédées doivent entraîner.

Elle a jugé utile de réunir aussi des renseignements complets sur le coût des lignes reprises en 1897, sur les conséquences de cette reprise, sur l'organisation des trains de voyageurs, sur le mouvement et la recette des voyageurs, sur les conséquences de l'inauguration des voitures de luxe, sur les tarifs spéciaux pour marchandises, etc., etc.

Son attention s'est donc portée spécialement sur les points suivants :

- 1° Les causes du désarroi des transports;
- 2° Les développements des voies et la création de lignes nouvelles;
- 3° L'état du matériel;
- 4° Le coût des lignes reprises en 1897 et les avantages de cette reprise au point de vue des tarifs et du trafic;
- 5° Le coût probable des travaux de développement et de parachèvement du réseau;
- 6° L'organisation des trains de voyageurs et la convention avec la Compagnie des Wagons-Lits.

C'est dans cet ordre d'idées et en tenant compte aussi des questions soulevées par la discussion en sections, que la Section centrale a posé au Gouver-

nement une série de questions qui sont publiées ci-dessous avec les réponses de M. le Ministre et les observations de la Section centrale.

1^{re} QUESTION.

Dans ces derniers temps un grand désarroi s'est produit sur les chemins de fer de l'État; on l'a attribué pour le service des voyageurs, au brouillard, et pour le service des marchandises, à l'insuffisance du matériel et des installations des gares.

La Section centrale demande les causes réelles de cette situation et ce que le Gouvernement compte faire pour prévenir dorénavant une telle situation si préjudiciable au commerce et à l'industrie. En présence des graves intérêts qui sont en jeu, elle désire une réponse complète et explicite, tant sur la nature des mesures que l'on se propose de prendre que sur l'évaluation des dépenses qu'elles entraîneront.

RÉPONSE.

1^o SERVICE DES MARCHANDISES.

Le trafic des bassins houillers et des centres industriels, le mouvement commercial du pays entier et particulièrement du port d'Anvers, accusent une période de *prosperité industrielle et commerciale inconnue jusqu'ici*.

Précisément au moment où l'abondance toujours croissante des transports avait pour effet de rendre insuffisantes les installations d'un certain nombre de nos stations, sont survenus les mauvais temps.

Les fortes gelées, les brouillards intenses et la neige (mauvais temps), ont rendu plus difficiles et plus lents les chargements, les déchargements, les manœuvres et le transport proprement dit.

La fermeture des canaux est venue accroître encore le nombre des expéditions à effectuer par chemin de fer, et par la plus fâcheuse des coïncidences, *nombre de navires venant prendre charge à Anvers ont été à cette époque retenus à l'entrée de l'Escaut*, ce qui a eu, pour conséquence, lors de leur arrivée simultanée dans le port, de rendre de plus en plus difficile leur accostage à cause de l'exiguïté des quais.

De nombreux wagons dont le chargement était destiné à ces bateaux, se sont ainsi accumulés dans les gares d'Anvers à tel point que les wagons de marchandises acceptées à l'intérieur du pays et destinées à l'exportation, ont dû être momentanément retenus aux lieux de chargement ou en cours de route au détriment de la régularité du service des stations.

Pendant ce même temps, le commerce de la place d'Anvers cessait pour ainsi dire complètement son travail de nuit à cause du double salaire exigé par les ouvriers du port.

Il est résulté de ces diverses circonstances un encombrement dans certaines stations du bassin de Charleroy, à Bruxelles (A. V.),

Schaerbeek, Muysen, Anvers (Sud) et Anvers (B. et E.) — il s'en est suivi une utilisation imparfaite du matériel de transport, bien que le personnel et le nombre des machines de manœuvres aient été renforcés, que les trains de marchandises aient circulé les dimanches comme les autres jours et que tous les moyens d'action en général aient été mis en œuvre.

Telle a été la principale cause de la crise des transports.

. . .

Afin de dégager la ligne de ceinture de Bruxelles et la ligne de Bruxelles-Anvers où la circulation des trains est absolument trop dense, l'Administration a, comme premier remède, prescrit le détournement par la voie de Termonde-Boom-Vieux-Dieu, d'un certain nombre de trains de marchandises pour Anvers, originaires de Gand et du Bassin de Mons.

Ce détournement, qui a nécessité notamment l'organisation du service de nuit dans certaines stations et sur certaines sections de lignes, a occasionné, pour ce qui concerne le service de l'exploitation et celui des voies et travaux, une dépense supplémentaire annuelle de plus de 43,000 francs.

Afin de compléter ces mesures, l'étude a été entreprise du détournement par les lignes reprises du Grand-Central belge de certains trains du bassin de Liège, de la ligne de Namur et du bassin de Charleroy pour Anvers.

Il n'est pas possible d'évaluer pour le moment le montant des dépenses nouvelles auxquelles ces dernières mesures donneront lieu.

Quant à l'effectif du matériel à marchandises, il faudra 3,800 wagons, outre les 1,316 wagons qui sont actuellement en construction. L'acquisition de ce matériel entraînera une dépense de 20,202,029 francs.

2° SERVICE DES VOYAGEURS.

Les retards éprouvés l'an dernier, par les trains de voyageurs, sont, de même que ceux subis par les trains de marchandises,

le résultat d'un développement de trafic aussi considérable qu'inattendu.

Ce développement est dû à différentes causes et notamment à la suppression de la surtaxe de l'express, à la diminution du prix des abonnements ordinaires de 3^e classe et des abonnements d'ouvriers, à l'extension de la durée de validité des billets d'aller et retour aux distances inférieures à 76 kilomètres.

Pour faire face à la progression constante du mouvement des voyageurs, il a fallu :

A) créer de nouveaux trains;

B) renforcer la composition des trains existants.

La mise en marche de trains supplémentaires sur des lignes où la circulation présentait déjà, par suite d'un trafic important, de sérieuses difficultés, a été la cause occasionnelle de nombreux retards et le renforcement des trains, dans des limites parfois supérieures au maximum de charge normale, a contribué, dans une large mesure, à jeter la perturbation dans le service.

* * *

Il convient d'ajouter, qu'à la suite de pressantes instances et pour satisfaire à des besoins locaux, l'Administration a dû créer de nombreux points d'arrêt nouveaux et de haltes, il en est résulté une augmentation de la durée du trajet de la plupart des trains et partant, une réduction des intervalles prévus dans les stations de coïncidence pour échanger les correspondances précisément au moment où celles-ci gagnaient en importance par suite de l'extension du trafic.

Enfin, la *progression inattendue* du mouvement des voyageurs a encore eu pour effet de rendre insuffisants les moyens d'action dont disposait l'Administration : il a fallu obtenir des rames de voitures un rendement plus économique, en réduisant aux plus extrêmes limites, dans les stations d'about, les délais existants entre l'arrivée et le départ des trains formés au moyen d'une même rame et multiplier les manœuvres de décomposition et de formation des convois.

Les installations de certaines de nos grandes gares étaient trop restreintes pour permettre de faire face dans des conditions satisfaisantes, à un mouvement assez considérable.

*
* *
*

Le remède à la situation consiste :

1° A reviser les horaires des trains de voyageurs de façon à leur donner plus d'élasticité et à augmenter les intervalles prévus dans les stations de coïncidence pour assurer l'échange des correspondances.

Les services en cause se sont mis à l'œuvre : nombre d'horaires ont été modifiés et les résultats obtenus jusqu'à présent sont des plus satisfaisants ;

2° A renforcer l'effectif du matériel de transport ;

La construction de 200 voitures de 2^e classe et de 246 voitures de 3^e classe a été reconnue nécessaire ;

Ces 446 voitures entraînent une dépense de 9,518,642 francs ;

3° A agrandir les stations dont les installations sont insuffisantes et à installer une seconde voie sur toutes les lignes où l'importance du trafic ne permet plus d'assurer convenablement le service au moyen d'une voie unique.

Comme il n'est pas possible de dédoubler à la fois toutes les lignes de l'espèce, l'Administration a dû adopter un ordre d'urgence pour l'exécution du travail qui sera poursuivie d'abord sur les lignes les plus importantes.

En vue de dégager notamment les lignes qui desservent, par la voie de Bruxelles, les relations entre les bassins de Mons, du Centre et de Charleroy d'une part et Anvers d'autre part, l'Administration projette le dédoublement de la voie sur les lignes de Manage à Court-Saint-Étienne, Ransart-Court-Saint-Étienne et Wavre-Louvain-Aerschot-Mortsel. Le travail qui donnera lieu à une dépense de 4,600,000 francs s'effectuerait en trois ans.

D'autre part, les études que comporte l'établissement déjà décidé antérieurement de la deuxième voie entre Jumet et Mar-

chienne et Pepinster et Spa sont poussées avec toute l'activité possible. Ces travaux coûteront ensemble environ 1,700,000 francs. L'exécution du premier dédoublement exigera vraisemblablement un délai de deux ans; celle du second, un délai de quatre ans.

La deuxième voie est en cours d'achèvement sur les lignes de Jumet à Gilly et d'Audenarde à Denderleeuw.

Les dépenses faites et à faire pour cet objet s'élèveront à 895,000 francs.

Enfin, les travaux d'établissement de la deuxième voie entre Dudzele et Blankenberghe sont entamés et l'on peut prévoir que la mise en service aura lieu dans le courant de cette année.

Pour l'ouverture de la saison balnéaire, la seconde voie sera exécutée entre Bruges et Bruges-Bassin. Le coût de ce travail, en même temps que de celui à effectuer entre Dudzele et Blankenberghe, sera de 263,000 francs.

* * *

Ainsi qu'il est dit plus haut, un encombrement s'est produit à la fin de l'année 1899 dans certaines stations du bassin de Charleroy, Bruxelles (Allée-Verte), Schaerbeek, Muysen, Anvers (Sud), Anvers (Bassins et Entrepôt).

Afin de prévenir le retour de pareille situation dans le bassin de Charleroy, il y aura lieu d'agrandir les stations de Charleroy et de Luttre et de développer considérablement les installations de la gare de Monceau (formation).

La dépense à faire pour l'exécution de ces travaux est estimée à 6,500,000 francs.

Il faudra songer aussi à l'agrandissement des stations de la Sambre et de Couillet-Montigny.

Les études relatives à ces projets sont sur le point d'être terminées.

Dans le bassin de Mons, il convient de prévoir l'agrandissement de la station de Mons, dans le bassin de Liège, celles d'Ans et de Liège-Guillemins, — dépense 1,200,000 francs.

De plus, il y a le projet de créer une vaste gare de formation à Kinkempois.

La station de Bruxelles (Allée-Verte) doit disparaître pour faire place à une vaste gare à établir aux abords des installations maritimes de Bruxelles.

On poursuit l'acquisition des terrains d'assiette de cette nouvelle gare.

La gare de Muysen recevra également une extension considérable et là aussi on acquiert les terrains nécessaires.

Pour dégager les gares actuelles d'Anvers, des voies nouvelles ont été établies d'urgence à Hove, le long du bassin de la Campine et sur la plate-forme de la ligne d'Anvers-Sud à Malines.

De plus la gare d'Anvers-Sud va recevoir une extension considérable.

De nouvelles voies vont pouvoir être établies immédiatement au Nord du bassin Lefebvre sur des terrains militaires dont le Département de la Guerre vient d'autoriser la prise de possession.

En vue d'améliorer le service des lignes de la région de Gand, les installations de la station de Meirelbeke seront considérablement agrandies.

Il en sera de même pour les installations de la gare de Schaerbeek.

L'administration explique donc le désarroi par deux causes principales :

1° La période de prospérité industrielle intense que nous traversons et qui aurait entraîné un développement anormal des transports;

2° Le mauvais temps (gelée, brouillard, neige) qui a rendu plus lentes et plus difficiles les opérations de chargement et de déchargement, et qui a entraîné la fermeture des canaux et l'encombrement du port d'Anvers.

Enfin, le travail de nuit aurait cessé complètement à Anvers à cause du double salaire exigé par les ouvriers du port. Ce dernier fait a certainement affecté la régularité des transports. Mais il faut espérer que ce conflit s'aplanira.

Les intempéries de cet hiver ont dû nécessairement amener quelques inconvénients. Il faut observer toutefois que le désarroi s'est manifesté avant la mauvaise saison et que d'ailleurs la rigueur de l'hiver n'a pas été anormale.

Si cette cause climatérique avait eu une influence notable sur les transports, on ne comprendrait pas que le désarroi ne se fut pas manifesté avec une égale intensité pendant les années précédentes où l'hiver fut aussi rigoureux qu'en 1899.

Le désarroi semble tenir à des causes moins accidentelles, puisque l'Administration — et il faut l'en louer — a cru nécessaire de prendre une série de mesures en vue de faciliter les transports par le renforcement du matériel roulant, le dédoublement de plusieurs voies importantes, l'agrandissement de plusieurs gares et la création d'installations nouvelles.

Nous résumons ci-dessous l'ensemble des travaux et des dépenses annoncées par la réponse à la première question :

<i>Acquisition de matériel à marchandises</i>	fr. 20,202,029 »
<i>Id. id. à voyageurs.</i>	9,518,642 »
<i>Dédoulement de la voie sur les lignes de :</i>	
a) <i>Manage à Court-Saint-Étienne, Ransart-Court-Saint-Étienne et Wavre-Louvain-Aerschot-Moortsel</i>	4,600,000 »
b <i>Jumet à Marchiennes et Pepinster à Spa</i>	1,720,000 »
c <i>Jumet à Gilly et Audenarde à Denderleeuw</i>	895,000 »
d <i>Dudzele à Blankenberghe et Bruges à Bruges Bassin.</i>	265,000 »
<i>Agrandissement des stations suivantes :</i>	
Charleroi, Luttre et Monceau (formation), La Sambre et Couillet	6,500,000 »
Mons, Ans et Liège (Guillemins)	1,200,000 »
Muysen, dépense non indiquée	»
Anvers Sud, id.	»
Meirelbeke, id.	»
Schaerbeek, id.	»
<i>Création d'une grande gare de formation à Kinkempois.</i>	
dépense non indiquée	»
Transfert de la station de Bruxelles (Allée-Verte) aux abords des installations maritimes, dépense non indiquée .	»
Établissement de voies nouvelles au nord du bassin Lefebvre à Anvers, dépense non indiquée	»
TOTAL. . . fr.	44,900,671 »

plus les dépenses non indiquées.

Les considérations du présent rapport (question n° 15), relatives à l'effectif du matériel roulant, semblent justifier pleinement les extensions du matériel projetées.

Il en ressort en effet, qu'au 31 décembre 1899, l'effectif réel du matériel par 100 kilomètres était, dans son ensemble, inférieur à l'effectif réel par 100 kilomètres au 31 décembre 1897.

L'Administration explique encore le desarroi par la période de prospérité industrielle intense que le pays traverse et qui aurait entraîné un développement anormal du trafic.

Afin de permettre à la Chambre de se rendre exactement compte de la progression du trafic, il a paru utile de demander à l'Administration le tableau comparatif des recettes des chemins de fer, dresse par nature de transports, pour chacun des six derniers mois des années 1897, 1898 et 1899.

Ce tableau figure aux annexes. (Voir Annexe II.)

Pour le rendre plus facilement intelligible et mettre en évidence l'augmentation ou la diminution des recettes dans chaque catégorie de transports et pour chacun des mois considérés, la Section centrale l'a redressé comme suit en notant dans une colonne spéciale les augmentations ou les diminutions pour chaque catégorie, en 1898 et en 1899.

NATURE DES TRANSPORTS.	1897.	1898.	Dif- férence sur 1897. ‰	1899.	Dif- férence sur 1898. ‰	Observations.
Mois de juillet.						Afin que les termes de comparaison soient semblables, les chiffres mentionnés ci-contre comprennent, pour les trois années, les produits de l'exploitation de toutes les lignes reprises. Ainsi, par exemple, bien que les recettes du Grand Central Belge et du Liégeois-Limbourgeois n'aient été fusionnées avec celles de l'Etat qu'à partir de juillet 1898 et les recettes d'Anvers à Gand et de Gand-Eecloo-Bruges qu'à partir de janvier 1898, les produits (*) de ces diverses lignes reprises, du mois de juillet 1897, ont été ajoutés à ceux de l'ancien réseau du même mois. De même, les recettes du Liège-Maestricht ayant été fusionnées avec celles de l'Etat à partir de la reprise (janvier 1899), les produits belges évalués de cette dernière ligne, pour les six derniers mois des années 1897 et 1898, ont été compris dans les données ci-contre. Quant au Liégeois-Limbourgeois, dans le même ordre d'idées, ce sont les recettes belges évaluées de l'exploitation des six derniers mois de 1897 qui ont été envisagées et non la part attribuée à l'Etat à titre de concessionnaire, l'Etat néerlandais ayant exploité pour notre compte jusque fin juin 1898. (*) Produits du réseau belge évalués quant au Grand Central et au Liégeois-Limbourgeois.
Voyageurs	* 6,529,100	6,276,500	— 3,9	6,378,147 57	+ 1,6	
Bagages	255,900	252,000	— 0,5	248,175 58	+ 7,0	
Marchandises, Finances, etc. . .	9,829,700	10,599,500	+ 5,8	10,655,896 48	+ 2,5	
Produits extraordinaires . . .	289,400	511,600	+ 7,7	284,574 08	— 8,7	
TOTAUX	16,904,100	17,219,400	+ 1,9	17,544,791 71	+ 1,9	
Mois d'août.						
Voyageurs	* 7,922,100	7,067,400	— 10,7	7,546,549 65	+ 6,8	
Bagages	355,500	505,500	— 9,0	522,258 18	+ 8,5	
Marchandises, Finances, etc. . .	10,055,200	10,299,000	+ 2,4	10,819,558 98	+ 5,1	
Produits extraordinaires . . .	544,100	512,400	— 9,2	290,551 98	— 7,1	
TOTAUX	18,652,700	17,982,100	— 3,6	18,985,678 77	+ 5,6	
Mois de septembre.						
Voyageurs	* 7,095,100	6,656,000	— 6,2	6,905,586 56	+ 3,7	
Bagages	269,800	266,500	— 1,5	278,375 45	+ 4,5	
Marchandises, Finances, etc. . .	10,567,500	10,454,800	— 1,1	11,206,787 92	+ 7,2	
Produits extraordinaires . . .	545,000	461,900	+ 5,5	502,224 05	+ 8,7	
TOTAUX	18,275,200	17,839,000	— 2,4	18,890,771 78	+ 5,9	
Mois d'octobre.						
Voyageurs	* 5,527,500	5,529,500	+ 0,0	5,684,250 64	+ 2,8	
Bagages	169,000	170,100	+ 0,5	179,819 62	+ 5,7	
Marchandises, Finances, etc. . .	12,029,800	11,984,600	— 0,4	12,618,741 »	+ 5,5	
Produits extraordinaires . . .	420,100	426,500	+ 1,5	525,981 95	+ 2,5	
TOTAUX	18,146,200	18,110,700	— 0,2	19,008,775 19	+ 5,0	
Mois de novembre.						
Voyageurs	4,094,700	4,246,500	+ 3,7	4,450,517 69	+ 4,5	
Bagages	110,900	115,200	+ 3,9	117,802 44	+ 2,5	
Marchandises, Finances, etc. . .	10,981,500	11,267,100	+ 2,6	12,551,429 74	+ 9,6	
Produits extraordinaires . . .	295,100	415,600	+ 40,8	580,897 64	— 8,5	
TOTAUX	15,482,000	16,044,400	+ 3,6	17,280,647 51	+ 7,7	
Mois de décembre (approximation).						
Voyageurs	4,194,500	4,459,900	+ 6,5	4,607,571 45	+ 5,5	
Bagages	94,500	102,500	+ 8,5	100,828 64	— 1,4	
Marchandises, Finances, etc. . .	10,094,100	10,574,200	+ 4,8	10,789,672 56	+ 2,0	
Produits extraordinaires . . .	367,500	491,100	+ 6,5	599,801 47	— 18,6	
TOTAUX	14,750,400	15,627,500	+ 5,9	15,897,874 12	+ 1,7	

* Exposition de Bruxelles.

Puis elle a dressé sur le même modèle un deuxième tableau où les catégories *voyageurs et bagages* d'une part, *Marchandises, finances et produits extraordinaires* d'autre part ont été confondues de manière à rendre les variations plus apparentes.

Voici ce deuxième tableau :

NATURE DES TRANSPORTS.	1897	1898.	Différences sur 1897. ‰	1899.	Différences sur 1898 ‰
Mois de juillet.					
Voyageurs et bagages	*6,785,000	6,508,590	— 4,1	6,026,521 15	+ 1,8
Marchandises, finances, etc. — Produits extraordinaires	10,119,100	10,710,900	+ 5,8	10,918,470 56	+ 1,9
TOTAUX	16,904,100	17,219,490	+ 1,9	17,544,701 71	+ 1,9
Mois d'août.					
Voyageurs et bagages	*8,255,400	7,570,700	— 10,7	7,875,787 81	+ 6,9
Marchandises, finances, etc. — Produits extraordinaires	10,597,300	10,611,400	+ 2,1	11,109,890 96	+ 4,7
TOTAUX	18,652,700	17,982,100	— 3,6	18,985,678 77	+ 5,6
Mois de septembre.					
Voyageurs et bagages	*7,562,900	6,922,500	— 6,0	7,181,759 81	+ 3,7
Marchandises, finances, etc. — Produits extraordinaires	10,910,300	10,916,700	+ 0,0	11,709,011 97	+ 7,3
TOTAUX	18,273,200	17,839,000	— 2,4	18,890,771 78	+ 5,9
Mois d'octobre.					
Voyageurs et bagages	*5,696,500	5,699,600	+ 0,1	5,864,050 26	+ 2,9
Marchandises, finances, etc. — Produits extraordinaires	12,449,900	12,411,100	— 0,3	13,144,722 93	+ 5,9
TOTAUX	18,146,200	18,110,700	— 0,2	19,008,773 19	+ 5,0
Mois de novembre.					
Voyageurs et bagages	4,205,600	4,561,700	+ 3,7	4,548,520 15	+ 4,3
Marchandises, finances, etc. — Produits extraordinaires	11,276,400	11,682,700	+ 3,6	12,732,327 58	+ 9,0
TOTAUX	15,482,000	16,044,400	+ 3,6	17,280,647 51	+ 7,7
Mois de décembre.					
Voyageurs et bagages	4,289,000	4,565,200	+ 6,4	4,708,400 09	+ 3,2
Marchandises, finances, etc. — Produits extraordinaires	10,461,400	11,065,300	+ 5,8	11,189,474 05	+ 1,1
TOTAUX	14,750,400	15,627,500	+ 5,6	15,897,874 12	+ 1,7
Les six mois réunis.					
Voyageurs et bagages	36,594,200	35,425,000	— 3,2	36,404,659 25	+ 3,9
Marchandises, finances, etc. — Produits extraordinaires	65,614,400	67,598,100	+ 2,7	70,805,897 83	+ 5,1
TOTAUX	102,208,600	102,823,100	+ 0,6	107,608,557 08	+ 4,6

* Exposition de Bruxelles.

Il en résulte que pour les six mois considérés, l'augmentation du trafic de 1898 à 1899 a été de 4.6 %; que pour le mois de décembre 1899 elle a été de 1.7 % par rapport à décembre 1898, alors qu'en 1898 et pour le même mois elle avait été de 5.9 % par rapport à 1897; par contre, l'augmentation des transports de marchandises était de 9 % pour le mois de novembre 1899 comparé au mois de novembre 1898.

Pour les six derniers mois réunis, il y a eu, en ce qui concerne les marchandises, finances, etc., une augmentation de 5.1 % sur 1898, de 7.8 % sur 1897.

La relation entre la progression des recettes et celle du mouvement est évidente.

Les chiffres fournis par l'Administration établissent donc que le trafic était devenu plus intense en 1899.

Pour les trains de voyageurs le développement n'a pas été aussi sensible. Ce développement serait-il dû à la suppression de la surtaxe de l'express, à la diminution du prix d'abonnement de troisième classe, à l'extension de la durée de la validité des billets d'aller et retour. Il est permis d'en douter puisque ces mesures relatives à la suppression de la surtaxe de l'express et à la diminution du prix des abonnements remonte au 1^{er} mai 1897, et celle relative à la durée de validité des billets d'aller et retour au 15 juin 1898. Ces mesures avaient, selon toutes probabilités, produit leurs effets longtemps avant la période de désarroi. En 1897, année de l'exposition de Bruxelles, le mouvement des voyageurs fut d'ailleurs au moins aussi intense qu'en 1899 sans que le service ait subi alors les retards qu'on a constatés l'an dernier.

La création des nouveaux points d'arrêt et des haltes dont parle la réponse et qui ont été établis en 1899 ne peut avoir eu qu'une influence très secondaire.

En 1899 il a été créé trente points d'arrêt nouveau. En voici l'énumération.

1 ^{er} avril.	Melveren . . .	sur la ligne de Saint-Trond à Tongres.
1 ^{er} mai	Attenhoven . .	id Landen à Hasselt.
id	Hendrikstraat .	id. id.
id.	Herck St-Lambert	id. id.
id	Beggynendyck .	id. Aerschot à Lierrc.
id.	Melcauwen . .	id. id.
id.	Langdorp. . .	id. Aerschot à Maestricht.
id.	Linckhout . .	id. id.
id.	Kermpt(village).	id. id.
1 ^{er} juillet.	Gellick . . .	id. id.
1 ^{er} mai.	Ramsel . . .	id. Aerschot à Hérenthals.
id.	Larum. . . .	id. Hérenthals à Moll.
15 juillet.	Millegheem . .	id. id.
1 ^{er} mai.	Houthaelen . .	id. Hasselt à Achel.
5 novembre.	Bierges-lez-Wavre	id. Louvain à Fleurus.
1 ^{er} mai.	Marbisoux . .	id. id.
2 octobre.	Hymicé . . .	id. Châtelineau à Givet.
1 ^{er} mai.	Chaumont . .	id. id.
1 ^{er} juillet.	Merlemont (village)	id. id.

15 juillet.	Ginnée . . .	sur la ligne de Châtelineau à Givet.
1 ^{er} mai.	Belcele (Nord) .	id. Gand (Waes) à Anvers (Waes).
1 ^{er} juillet.	Haasdonck . .	id. id.
id.	Beignée . . .	id. Charleroi à Mariembourg.
1 ^{er} mai.	Honbois . . .	id. Fleurus à Jumet-Br.
id.	Rencheux . .	id. Trois-Ponts à Trois-Vierges.
1 ^{er} juillet.	Blockhouse . .	id. Battice à Bleyberg.
id.	Rosières . . .	id. Libramont à Bastogne.
15 juillet.	Diœshout. . .	id. Bruxelles à Termonde.
id.	Vijhuisen . . .	id. Alost à Sottegem.
15 novembre.	Herseaux (Place)	id. Tournai à Mouscron.

Vingt-quatre de ces points d'arrêt ont été créés sur les lignes reprises où le service n'a pas été désorganisé et six seulement sur l'ancien réseau et généralement sur des lignes secondaires.

Une circulaire de la direction de l'exploitation, n° 55423, datée du 13 janvier 1900, signalait au personnel une autre cause de la perturbation dont souffrait les transports. « Un relâchement extrêmement regrettable se constate partout, disait-elle, l'esprit d'ordre et de discipline a disparu. » Et pour réagir, la direction enjoignait à ses agents une série de mesures qui semblent avoir été efficaces, puisque la marche des trains est devenue beaucoup plus régulière.

Quoi qu'il en soit, les dépenses importantes et justifiées qu'annonce la réponse du Gouvernement auraient été déterminées par une progression de 4,6 % sur le trafic de l'exercice précédent. Celles que la réponse à la question n'évalue pas, ne seront pas les moins importantes. Il n'est certainement pas téméraire de croire qu'elles ne seront pas inférieures au total de celles qui sont déjà évaluées.

Il faut donc prévoir qu'à très brève échéance une dépense d'au moins cent millions de francs sera nécessaire pour mettre nos installations à la hauteur des nécessités actuelles. Il n'est même pas possible d'affirmer que ces transformations suffiront, et la prudence doit nous porter à supposer plutôt que d'autres transformations, non moins coûteuses, s'imposeront encore dans un avenir peu éloigné.

Toutes ces dépenses nouvelles viendront augmenter les frais de premier établissement et grever le budget de charges financières importantes qui diminueront d'autant le bénéfice.

Par une conséquence fatale, l'agrandissement des installations, le développement du matériel, le dédoublement des voies existantes, la création de lignes nouvelles et de gares plus importantes amèneront une élévation au moins proportionnelle des frais d'exploitation.

Ce sont là des faits qui doivent nous mettre en garde contre tout optimisme, surtout lorsqu'on les met en rapport avec la progression anormale de nos dépenses qui se maintient depuis de longues années déjà et, qui en cas de crise, comme l'observait justement l'an dernier le rapporteur de la Section centrale, entraînerait pour les finances de l'État des suites redoutables.

2^e QUESTION.

En ce qui concerne l'insuffisance du matériel et des installations des gares, l'Administration n'aurait-elle pu prendre des mesures préventives efficaces?

RÉPONSE.

En ce qui concerne le matériel, l'Administration a bien pris toutes les mesures que comportait la situation.

Fin 1898, l'effectif du matériel à marchandises était de 37,217 wagons.

Il avait permis de traverser la période des forts transports, pour ainsi dire sans difficultés : le plus fort manquant journalier de wagons à houille qui avait été constaté, n'avait atteint que 238 véhicules.

Cependant, les demandes de transport faites en 1898 avaient dépassé de 1.31 % les demandes de 1897.

Au 1^{er} octobre 1899, l'effectif accusait une augmentation de 1,339 véhicules, soit 2,34 %.

Cette augmentation aurait mis l'Administration à même d'assurer le service pendant le quatrième trimestre 1899 dans des conditions aussi favorables qu'en 1898, s'il ne s'était manifesté un accroissement de trafic aussi important qu'imprévu, et si des circonstances fortuites n'étaient survenues.

Les difficultés du service résultant de l'encombrement et de l'insuffisance des installations, se sont particulièrement produites à Anvers, à Muysen, à Bruxelles et dans le bassin de Charleroy.

Or, l'Administration des chemins de fer a prévu la nécessité d'agrandir les installations dont elle dispose dans ces régions et de les mettre en rapport avec l'accroissement incessant du trafic.

C'est ainsi qu'un vaste projet d'agrandissement de la gare de formation de Monceau a été approuvé le 7 février 1898, et est en cours d'exécution.

La station de Bruxelles (Allée-Verte) sera remplacée par une grande gare à marchandises à ériger à proximité des installations maritimes de Bruxelles. Les acquisitions des terrains nécessaires se poursuivent très activement et rien ne sera négligé pour que la nouvelle gare soit mise en service en temps opportun.

On examine d'ailleurs, en ce moment, la possibilité d'installer sur le boulevard de l'Allée-Verte même, une voie de charge-

ment de 400 mètres de longueur bordée d'un quai; si cette mesure peut être mise à exécution, le service de la station actuelle de Bruxelles (Allée-Verte) sera sensiblement amélioré.

Les gares de Schaerbeek et de Muysen seront considérablement agrandies incessamment; l'achat des terrains à y incorporer est déjà très avancé.

De nombreuses voies nouvelles ont été construites à Anvers-Nord pour le triage des trains à l'arrivée et pour le garage de 1,000 wagons.

En outre, dès que l'Administration des chemins de fer a eu connaissance du projet de déplacement de l'enceinte fortifiée d'Anvers, elle a étudié un plan d'agrandissement de la station d'Anvers-Sud qui a été approuvé le 9 mars 1898 et prévoit l'utilisation de tous les terrains militaires destinés à devenir disponibles.

Indépendamment de ces divers travaux importants, de nombreuses voies de garages et de triage ont été établies provisoirement, là où l'Administration disposait de terrains disponibles.

Les mesures réellement voulues ont donc été proposées et adoptées et si l'Administration n'a pu exécuter jusqu'à présent les travaux nécessaires, c'est parce qu'elle n'a pu disposer des terrains dont elle avait besoin.

Mais il est à noter aussi que l'encombrement qui s'est produit sur les divers points du réseau, n'est pas dû exclusivement à l'insuffisance des installations des gares; ainsi que le fait observer une autre note adressée à la Section centrale du Budget du Chemin de fer, on doit tenir compte de ce que les fortes gelées et les brouillards du mois de décembre dernier, ont augmenté dans des proportions notables les difficultés contre lesquelles l'Administration a eu à lutter.

L'insuffisance des quais d'Anvers a été également l'une des causes de cette situation, qui était encore aggravée par le fait que le commerce d'Anvers ralentissait son travail de nuit par suite des exigences croissantes des ouvriers du port.

En ce qui concerne le matériel, au 31 décembre 1899, l'effectif réel accusait une augmentation absolue de 1,087 véhicules. (Voir question n° 15 et les tableaux qui sont insérés dans les observations; voir aussi annexe III.) Il y avait un manquant de 123 wagons seulement par rapport à la proportion du nombre de véhicules comparé à la longueur du réseau au 31 décembre 1897 et au 31 décembre 1899. Ainsi que le présent rapport l'établit, sous la question n° 5, à cette dernière date, l'Administration manquait plutôt de locomotives que de wagons. L'augmentation de l'effectif du matériel de transport était à peu près en rapport avec l'augmentation du réseau.

Quant à l'importance réelle de l'augmentation du trafic, nous l'avons établie à la question n° 4, en nous basant sur les chiffres fournis par l'Administration elle-même.

Pour le reste, la réponse de l'Administration explique la crise des transports par les mêmes raisons et annonce les mêmes mesures que la réponse précédente (n° 4), et nous renvoyons aux réflexions que cette réponse nous a suggérées.

Parmi les causes qui ont pu contribuer à aggraver la crise figure, pensons-nous, l'insuffisance du matériel des compagnies dont les lignes ont été reprises en 1897. Nous examinerons ce point sous la question n° 15.

3^e QUESTION.

Quelles ont été, pendant les cinq dernières années, les extensions proposées ou les insuffisances signalées par les fonctionnaires placés à la tête des ateliers et des dépôts et par les chefs de service que la chose concerne :

- A) Du matériel de traction?
- B) Du matériel de transport?

Quelles ont été les extensions réalisées?
Quelles ont été les extensions ajournées?
Quelles ont été les extensions repoussées?

Sur quels motifs s'est-on fondé, dans chaque cas, pour ajourner ou repousser?

Si, parmi les extensions ajournées ou repoussées, il en est que l'on a récemment résolu de réaliser, quelles ont été les raisons de ce revirement?

RÉPONSE.

La question telle qu'elle est libellée suppose dans l'Administration des Chemins de fer une dualité contraire au principe de responsabilité.

Les tableaux suivants indiquent les quantités de matériel fourni ou commandé de 1895 à 1899 :

Matériel de traction.

EXERCICES.	NOMBRE de locomotives.
1895	52
1896	45
1897	168
1898	122
1899	121

Matériel à voyageurs.

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
Voitures de 1 ^{re} classe . . .	"	10	6	"	"
— de 2 ^e classe . . .	5	"	6	"	"
— de 3 ^e classe . . .	179	185	40	"	246
— mixtes	74	59	41	14	"
— fourgons	33	14	"	"	"
Fourgons et matériel assimilé pour trains de voyageurs	73	109	9	55	25

Matériel à marchandises.

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
Fourgons	119	21	66	57	57
Wagons fermés 5 T. . . .	"	"	"	"	100
Id. fermés grande capacité 10 et 15 T.	428	579	1,005	505	678
Id. fermés 4 portes 10 T	175	52	56	81	551
Id. plats 10 et 15 T . . .	150	"	45	414	180
Id. plats 8 roues train mobile 20 T . .	80	"	45	56	25
Id. plats 8 roues train fixe 25 T . . .	"	"	"	"	15
Id. tubulaire 30 T . . .	"	5	"	"	"
Id. coton et laine 15 T	"	"	"	"	100
Id. à charbon 10 et 15 T	586	1,272	2,035	1,426	1,488
Id. à coke et à minéral 10 et 15 T . .	200	"	145	"	"
Id. plate-forme	"	5	6	5	5
Id. citernes pour pétrole	1	"	"	"	"
Id. pour transport de gaz riche	2	"	1	"	"
Id. pour transport de glaces	1	"	"	"	"

Cette réponse constitue une fin de non recevoir. L'Administration consent à faire connaître les quantités de matériel fournies ou commandées de 1895 à 1899. Elle se refuse à renseigner la Chambre sur les extensions demandées

ou les insuffisances constatées pendant les cinq dernières années par les fonctionnaires placés à la tête des ateliers et des dépôts et par les chefs de service que la chose concerne. Elle n'entend pas davantage faire connaître les extensions ajournées ou repoussées, ni les motifs des décisions intervenues. Elle base ce refus sur ce que la question ainsi libellée supposerait dans l'Administration des chemins de fer une dualité contraire au principe de responsabilité.

D'après cette théorie, la Chambre devrait donc instituer une enquête pour pouvoir exercer son droit de contrôle dans toute sa plénitude et on ne voit pas où s'arrêterait le droit de l'Administration de refuser des éclaircissements au Pouvoir législatif.

En ce qui concerne l'effectif réel du matériel au 31 décembre 1899 en rapport avec la longueur réelle du réseau, nous renvoyons aux observations et aux tableaux publiés à la suite de la question n° 13 (p. 46 du présent rapport).

4^e QUESTION.

Page A/33 du Compte rendu pour 1898 au sujet de cinq locomotives commandées à Glasgow, il est dit, sans plus, que l'Administration est très satisfaite du service de ces locomotives.

En quoi ces locomotives sont-elles supérieures aux autres?

En a-t-on commandé ou se propose-t-on d'en acheter encore à Glasgow ou d'en faire construire du même type dans le pays et combien?

RÉPONSE.

Ces locomotives se sont montrées supérieures aux anciennes locomotives express sous plusieurs rapports :

1^o Elles sont plus puissantes, disposant d'un effort de traction de 6,187 kilogrammes contre 4,796 kilogrammes pour les anciennes machines; elles sont susceptibles de remorquer les plus fortes charges ou, à charge égale, d'atteindre de plus grandes vitesses.

Alors que, par exemple, la charge des trains express rapides est de 200 tonnes sur la ligne de Bruxelles à Ostende pour les anciennes machines, les machines de provenance anglaise peuvent enlever 275 tonnes.

2^o Grâce à la disposition du foyer et à la grande production de vapeur, elles sont plus vives au démarrage, avantage extrêmement appréciable sur des lignes comme les nôtres où les points de ralentissement sont fréquents.

3^o Elles conservent à cause de leur bogie à l'avant une stabilité complète aux grandes vitesses, stabilité qui n'a pu être maintenue avec les locomotives ancien type à essieu porteur rayonnant à l'avant, malgré l'emploi de ressorts de rappel.

Il n'est pas question de commander encore des locomotives de ce type en Angleterre.

L'Administration a confié en 1899 à l'industrie belge la construction de soixante-cinq

locomotives semblables à celles venues d'Angleterre;

Quarante doivent être livrées avant le 1^{er} avril prochain;

Vingt-cinq avant le 1^{er} août prochain.

La réponse de l'Administration renseignait parfaitement la Section centrale sur la supériorité des locomotives anglaises et sur les commandes faites en Belgique. Il n'était pas moins utile de savoir quelles différences il y avait entre les locomotives anglaises et les locomotives du type ancien, tant au point de vue du prix d'achat qu'au point de vue de la dépense de combustible, et si les soixante-dix locomotives nouvelles constitueraient un effectif suffisant. La demande suivante a donc été adressée à M. le Ministre.

DEMANDE.	RÉPONSE.
Quelles sont, dans les conditions actuelles, les différences entre les locomotives nouvelles du type anglais et les anciennes locomotives express :	Les locomotives nouvelles du type anglais (type 17) pèsent à vide 46,720 kilogrammes et les anciennes locomotives-express 48,000 kilogrammes.
A) Sous le rapport du prix d'achat?	Il est probable qu'aux conditions actuelles du marché elles coûteraient les unes et les autres fr. 2.034 le kilogramme.
B) Sous le rapport de la dépense de combustible?	La statistique ne fournit pas de renseignements comparatifs entre les consommations de charbons des locomotives types 12 et 17.
A quelles services les soixante-dix locomotives du type anglais sont-elles destinées? Cet effectif sera-t-il suffisant?	En effet, ces dernières (au nombre de cinq jusqu'ici) ont exclusivement remorqué, depuis leur mise en service, les trains internationaux les plus difficiles, tandis que les locomotives type 12 assuraient d'autres trains (directs ou de banlieue) d'une remorque relativement plus aisée. La comptabilité ne fait pas de distinction entre les consommations afférentes à l'une ou l'autre catégorie de trains. Toutefois, il résulte des renseignements isolés obtenus que, sous le rapport du coût, les consommations kilométriques de combustible sont sensiblement les mêmes pour les deux types de locomotive, mais que le service des chauffeurs est notablement plus facile sur les locomotives du type 17.
Dans la négative, indiquer de combien il devra être augmenté et pourquoi?	Les soixante-dix locomotives de ce type seront mises en service sur les lignes d'Ostende à Herbesthal par Bruxelles et Malines, Bruxelles-Anvers, Bruxelles-Mons, pour la remorque des trains internationaux et des trains directs à forte charge.
	Elles permettront de supprimer dans une

certaine mesure la double traction à laquelle il a fallu fréquemment avoir recours dans ces derniers temps. Les exigences toujours croissantes de charge et de vitesse rendent donc indispensable l'emploi le plus étendu de cette catégorie de locomotives.

Cette question est muette sur le point de savoir si l'effectif nouveau sera suffisant.

Il résulte des réponses données :

1° Que les soixante-dix locomotives coûteront approximativement $46,720 \times 70 \times 2.034 =$ fr. 6,631,993.60;

2° Que les locomotives du type anglais constituent des moteurs supérieurs aux anciennes locomotives express de l'État;

3° Que, contrairement à l'opinion courante, ces locomotives nouvelles ne coûtent pas plus cher que les anciennes;

4° Que, sous le rapport du coût, les consommations de combustible sont les mêmes pour les deux types anglais et ancien. On aurait plutôt incliné à croire que la dépense de combustible était plus forte dans le type anglais, parce que les locomotives de ce type sont alimentées par des briquettes spéciales plus coûteuses que le charbon ordinaire.

— Il faut noter également que d'après la réponse donnée les statistiques n'ont pu fournir d'indications et que les réponses ont été faites d'après des renseignements isolés.

5° QUESTION.

N'est-il pas notoire que les installations de beaucoup de gares sont insuffisantes depuis nombre d'années?

Cette insuffisance n'a-t-elle pas été signalée par les chefs de service de l'exploitation?

6° QUESTION.

Quelles ont été sous ce rapport (installations des gares) pendant ces dix dernières années (1899 comprise) les insuffisances signalées ou les extensions demandées par les chefs de service de l'exploitation?

Quelles ont été les extensions réalisées?

Quelles ont été les extensions ajournées?

Quelles ont été les extensions repoussées?

Sur quels motifs s'est-on fondé dans chaque cas pour ajourner ou repousser?

Si, parmi les extensions ajournées ou repoussées, il en est que l'on a récemment résolu de réaliser, quelles sont les raisons de ce revirement?

RÉPONSES.

Il est notoire que les installations d'un certain nombre de gares sont devenues successivement insuffisantes.

Cette insuffisance a été signalée maintes fois comme raison justificative des crédits sollicités dans le but d'y porter remède.

Les extensions réalisées sont mentionnées dans le Compte rendu du chemin de fer.

Pour le surplus, outre que la question est trop vaste pour qu'il soit possible d'y donner une réponse qui ne comporterait pas un volume, elle tend à mettre en cause les chefs de service des onze groupes de l'exploitation, ce qui est contraire aux règles de la responsabilité.

Sous réserve du principe, on peut dire que rares sont les projets qui ont été repoussés et que la non-réalisation ou l'ajournement des projets a généralement été basé sur les causes suivantes : lenteur des acquisitions de terrains; objections d'ordre technique; prévision de remanie-

ments prochains rendant inutiles des travaux importants; présentation de contre-projets réalisant un meilleur dispositif; nécessité d'études complémentaires, etc.

Cette réponse soulève la même question de principe que la réponse n° 3. La question posée ne tendait nullement à mettre en cause les chefs de service de l'exploitation, mais uniquement à renseigner exactement la Chambre sur les insuffisances signalées et les extensions demandées, réalisées, ajournées ou repoussées.

La Section centrale n'ignorait pas que les extensions réalisées en 1898 sont mentionnées au Compte rendu annuel, page A/13. Mais, si les indications relatives à la construction de nouvelles lignes sont explicites, il n'en est pas de même des renseignements relatifs aux travaux divers en cours d'exécution.

La Section centrale eut désiré aussi obtenir des renseignements complets sur les extensions réalisées en 1899 et sur les extensions actuellement projetées pour l'avenir le plus prochain. A cet égard, elle n'a d'autres indications que celles de la réponse à la question n° 9, lesquelles sont relatives aux lignes Schaerbeek-Hal, Bruxelles-Anvers-Sud et Bruxelles-Gand et Bruxelles (Q.-L.) à la bifurcation de Tervueren.

D'autres extensions présenteraient des avantages non moins appréciables pour les transports industriels, notamment le dédoublement de la ligne d'Athus à Charleroi par Gedinne et Mettet qui est encore à simple voie. Le dédoublement de cette voie permettrait de diriger par là une partie des transports de minerai et de fonte qui se font exclusivement jusqu'ici par la ligne de Luxembourg qu'ils encombrant.

Parmi les causes d'ajournement ou de non-réalisation des extensions projetées, il importe de s'arrêter un instant à la lenteur des acquisitions de terrains. Cette lenteur n'est point le fait de l'Administration. Elle a pour cause la durée des procédures d'expropriation. La loi considère comme urgentes de leur nature les demandes d'expropriation. La procédure devant les tribunaux est rapide. Les demandes d'expropriation sont plaidées par priorité. Mais les expertises se prolongent souvent au delà de toute mesure, et cet abus entraîne, on le voit, de graves inconvénients en déterminant l'ajournement forcé des extensions jugées nécessaires à la bonne marche du service.

7^e QUESTION.

Comment est dressé le programme annuel des travaux à effectuer sur le réseau de l'État? Est-ce la Direction de l'Exploitation — laquelle assume la responsabilité du service — qui est chargée de soumettre au Ministre les propositions relatives à l'ordre d'exécution des extensions de voies, de nouveaux aménagements, etc., ou est-ce la Direction des Voies et Travaux intéressée seulement au point de vue technique?

RÉPONSE.

Les deux Directions interviennent dans la préparation du programme.

Cette réponse laconique n'est pas absolument satisfaisante. Il paraît évident que la Direction de l'exploitation — qui assume la responsabilité du service des transports, — devrait dresser le programme des travaux qui, chaque année, est soumis à M. le Ministre. Le renseignement fourni indique que la Direction des voies et travaux assume en partie cette tâche. Il est à espérer que la question posée par la Section centrale contribuera à ramener les choses à une situation plus normale.

8^e QUESTION.

A combien s'élèvent les indemnités que l'Administration a payées ou qu'elle aura à payer aux voyageurs ou aux expéditeurs et destinataires du chef du désarroi en question ?

RÉPONSE.

Jusqu'ici l'Administration n'a pas payé d'indemnités à raison de la crise des transports. L'article 54 du contrat de transport dispose : « Aucune indemnité n'est due, »
 • même en cas d'assurance, si la perte,
 • l'avarie, le refus ou le retard est la conséquence d'un cas fortuit, d'une force majeure ou d'une cause étrangère qui ne
 • puisse être imputée à l'Administration. »
« Sera considérée comme un cas de force majeure, en ce qui concerne le refus ou le retard, la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic normal. »
 Tel a été le cas pendant la crise récente.

La Section centrale est heureuse de constater que le désarroi n'a pas eu de fâcheuses conséquences au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'Etat.

9^e QUESTION.

Le Gouvernement est-il dorénavant certain de satisfaire au trafic ?

N'y aurait-il pas lieu de dédoubler certaines grandes voies ?

RÉPONSE.

Tout est mis en œuvre pour arriver à faire face aux nécessités du trafic.

Quant au dédoublement des voies :

1^o La ligne de Bruxelles à Namur, entre la station du Quartier-Léopold et la bifurcation de la ligne de Tervueren aura quatre voies. Les travaux sont en cours.

2^o La ligne de Hal à Schaerbeek aura pour effet de détourner, par l'Est de Bruxelles, les transports des lignes du Midi, de Luttre, de Bruxelles-Namur et de la ceinture de Bruxelles. Cette ligne est en construction.

3^o La ligne de Bruxelles à Anvers-Sud, par Muysen, Neckerspoel et Contich, dédoublera celle de Bruxelles à Anvers. Cette ligne est aussi en construction.

On étudie, en outre, la création d'une nouvelle ligne de Gand à Bruxelles.

L'utilité des lignes de Hal à Schaerbeek, de Bruxelles à Anvers-Sud, par Muysen, et de Gand à Bruxelles, ne paraît pas contestable. Il est à regretter que l'on ne puisse encore prévoir l'époque de mise en exploitation de ces lignes. Comme nous l'avons exposé dans nos observations sur les réponses nos 5 et 6, les formalités d'expropriation sont la cause principale du retard.

10^e QUESTION.

Le Gouvernement poursuit-il la suppression des passages à niveau, particulièrement ceux non gardés?

Quelles mesures compte-t-il prendre pour arriver à la suppression complète de ceux-ci?

Quelles mesures compte-t-il prendre pour réduire le nombre des autres tout en assurant la circulation du public?

RÉPONSE.

Depuis l'année 1895, l'Administration des chemins de fer est entrée dans la voie d'exécution des divers travaux nécessaires pour réaliser dans la plus large mesure possible, la suppression des passages à niveau du railway.

Un crédit de 400,000 francs est réservé chaque année à cet effet.

Il n'est pas fait de distinction entre les passages à niveau non gardés et ceux gardés.

Les chefs de service ont reçu pour instructions les propositions de suppression en commençant par les passages à niveau les plus dangereux.

Il n'est pas possible, eu égard souvent à la disposition des lieux, d'arriver à une suppression complète des passages à niveau, dont le nombre, au 31 décembre 1898, s'élevait à 6,441, dont 3,542 gardés et 2,899 non gardés.

Ces chiffres ne comprennent pas la ligne de Liège à Maestricht, non fusionnée à cette époque.

La suppression des passages à niveau a lieu, dans presque tous les cas, au moyen de chemins latéraux conduisant soit au passage à niveau voisin, soit au viaduc supérieur ou inférieur existant à proximité, ou bien au moyen d'ouvrages d'art établis en lieu et place des dits passages de façon à assurer la circulation du public en lésant dans la moindre mesure possible les intérêts des riverains.

A la date du 20 octobre 1897, époque où la dernière statistique a été dressée, l'Administration des chemins de fer, depuis 1895, avait supprimé ou entamé la suppression de cent un passages à niveau et des études étaient en cours pour la suppression de cent vingt-neuf autres.

Les passages à niveau constituent un danger permanent. Mais de l'avis unanime, les passages à niveau non gardés sont de loin les plus dangereux. Il se comprend donc difficilement que l'Administration ne fasse pas de distinction entre ces deux catégories. La Section centrale pense qu'il serait avant tout nécessaire de poursuivre la suppression des passages à niveau non gardés.

Les renseignements fournis par l'Administration montrent que ce travail se poursuit avec une lenteur marquée. En effet, de 1893 au 20 octobre 1897, cent un passages à niveau avaient été supprimés, soit vingt-cinq par an, et des études étaient en cours pour la suppression de cent vingt-neuf autres.

Si l'on se rappelle qu'il y a encore sur notre réseau six mille quatre cent quarante et un passages à niveau, on voit que cette réforme, également exigée par la sécurité des personnes et du chemin de fer, et pour autant qu'elle se concilie avec la disposition des lieux, ne s'accomplira pas avant de très longs délais.

Les renseignements précis s'arrêtent au 20 octobre 1897. Il est donc impossible de savoir si, dans ces derniers temps, des progrès plus sérieux ont été réalisés.

11^e QUESTION.

SIGNAUX.

L'Administration ne se propose-t-elle pas encore d'améliorer son système de signaux et d'adopter, notamment, le bloc répété, à l'instar de ce qui est appliqué sur beaucoup de lignes anglaises?

Dans la négative, quelles sont les raisons qu'elle invoque contre cette application?

RÉPONSE.

On peut affirmer sans crainte que la valeur de notre signalisation est au moins égale à celle de tous les systèmes de sécurité en usage *sur le continent*.

L'Administration n'en étudie pas moins l'application à notre réseau des perfectionnements les plus récents entre autres celle du système des signaux répéteurs, dont il importera de faire un essai sur une ligne déterminée avant de prendre une décision définitive. De l'avis des techniciens les plus compétents il faut, dans l'intérêt même de la sécurité, agir avec une extrême circonspection avant de modifier un système de signalisation auquel est habitué le personnel et qui constitue un véritable organisme.

Nous n'examinerons pas la question de savoir si la valeur de notre signalisation est au moins égale à celle de tous les systèmes de sécurité en usage sur le continent. Le seul point vraiment intéressant est celui-ci : Notre système de signalisation garantit-il suffisamment la sécurité des voyageurs?

Un récent procès, qui s'est déroulé devant le tribunal correctionnel de Bruxelles à la suite de la catastrophe de Forest, a attiré l'attention sur cette question.

Le chef-garde, le machiniste et le chauffeur du train tamponneur ont été poursuivis en vertu de l'article 422 du Code pénal comme étant les auteurs involontaires de l'accident.

Au cours des débats, plusieurs hauts fonctionnaires ont été entendus comme témoins et leurs déclarations sont loin d'être aussi rassurantes que la présente réponse de l'Administration. Il a été dit notamment que notre système de signalisation était défectueux, que les signaux optiques avaient été reconnus insuffisants par l'Administration et qu'elle les changerait. Ce serait surtout en temps de brouillard que les signaux actuels laisseraient à désirer. Il paraît que, d'après les autorités administratives les plus compétentes, il était possible qu'à Forest le signal n'eut été vu qu'un court instant par le chef-garde et par le machiniste et dans les conditions visuelles les plus défavorables pour juger de l'ouverture ou de la fermeture du signal; qu'ils avaient pu se tromper par suite d'une illusion d'optique. Et ceci est d'autant plus grave qu'un désaccord s'est manifesté entre les hauts fonctionnaires sur le point de savoir si, en temps de brouillard, le machiniste doit s'arrêter devant un signal qu'il ne voit pas, afin de s'assurer s'il est ouvert ou fermé ou si son devoir est d'aller de l'avant, afin de respecter l'horraire, aussi longtemps qu'il ne voit pas le signal fermé.

L'impression produite a été telle que le ministère public a cru pouvoir dire, dans son réquisitoire, que les règlements actuels n'étaient pas de nature à garantir la sécurité des voyageurs et que, d'après les hauts fonctionnaires, les règlements que le personnel a à sa disposition, sont inapplicables.

Nous n'avons pas à rechercher si ces dernières constatations étaient ou non strictement conformes à la réalité. Il suffit qu'elles aient été faites par le ministère public, après une étude approfondie de l'affaire de Forest, pour établir que notre système de signalisation, quelle que soit sa valeur relativement aux systèmes appliqués ailleurs sur le continent, doit être perfectionné au plus tôt.

L'Administration est du même avis, puisqu'elle étudie l'application à notre réseau des perfectionnements les plus récents et notamment du système des signaux répétiteurs.

12^e QUESTION.

A combien s'élèvent les dépenses auxquelles l'État a été entraîné jusqu'à présent par la construction de la nouvelle gare d'Anvers (Est).

A) Pour la gare proprement dite;

B) Pour le bâtiment des recettes et ses dépendances?

A combien l'Administration estime-t-elle les dépenses restant à faire pour chacun de ces objets?

RÉPONSE.

Les travaux de construction de la gare proprement dite s'élèvent à ce jour à la somme de 5,898,000 francs.

Travaux accessoires : 179,752 francs.

Construction de la gare couverte : 5,682,771 francs.

Les acquisitions de terrains, le coût des ouvrages d'art en vue du relèvement des voies entre le bâtiment des recettes et les fortifications; la remise aux locomotives; du matériel mis en œuvre en extension, ainsi que les dépenses pour la pose des voies, les installations électriques et électro-hydrauliques, etc., s'élèvent à 9,756,611 francs.

En ce qui concerne les dépenses restant à

faire, elles consistent principalement dans le parachèvement intérieur du bâtiment des recettes, le mobilier, les installations d'éclairage et de chauffage, etc., elles peuvent être évaluées approximativement à 1 million 500,000 francs.

La réponse ne correspond pas exactement à la demande formulée en ce qu'elle ne distingue pas avec une suffisante précision les dépenses faites pour la gare proprement dite des dépenses faites pour le bâtiment des recettes et ses dépendances.

Elle nous permet cependant une évaluation approximative de la dépense totale.

Résumant les indications qu'elle fournit, nous trouvons qu'il a été ou sera dépensé dans la construction de la nouvelle gare d'Anvers :

1. Pour la construction de la gare proprement dite. . fr.	5,898,000 »
2. Pour travaux accessoires	179,752 »
3. Pour la construction de la gare couverte	5,682,774 »
4. Pour acquisition de terrains, travaux d'art, pose des voies, éclairage, remise aux locomotives, etc.	9,756,611 »
5. Pour dépenses de parachèvement.	1,500,000 »
TOTAL. fr.	23,017,134 »

13^e QUESTION.

Où en est la question de la gare centrale de Bruxelles, et de la jonction Nord-Midi.

RÉPONSE.

La question de la gare centrale de Bruxelles et de la jonction Nord-Midi a fait l'objet d'une étude approfondie; un avant-projet est dressé ainsi qu'une estimation de la dépense à faire.

Le Gouvernement a l'intention de solliciter un premier crédit au Budget extraordinaire de 1900 pour entamer les travaux.

Cette question est d'une grande importance pour Bruxelles et pour les voyageurs de tout le pays. La transformation de la gare de Bruxelles-Nord s'impose au point de vue des nécessités du service et de la sécurité des voyageurs. La question a été si souvent discutée qu'il n'est point nécessaire de l'examiner bien longuement. Mais si l'on est d'accord sur le principe, on se divise sur le mode de transformation qu'il faut préférer.

Déjà, à la séance du 28 mars 1899, l'honorable M. Vandeppeereboom, alors Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, répondant à une demande de l'honorable M. Woeste, disait que le mouvement des voyageurs dans l'agglomération de Bruxelles est de 1,200,000 par jour.

mération bruxelloise atteignait près du quart du mouvement général de l'ancien réseau de l'État, qu'il augmentait de 10 % par an, de telle sorte qu'on arriverait prochainement à 40,000.000 de voyageurs. Le Gouvernement pensait qu'il fallait augmenter et transformer les installations, et il annonçait son intention de solliciter, au cours de la dernière session, un crédit pour l'exécution des travaux. Il fallait, d'après lui, choisir entre deux systèmes d'amélioration : l'extension des installations actuelles ou la création d'une jonction avec gare centrale entre les stations du Nord et du Midi. M. le Ministre se prononçait en faveur de la seconde solution qui consistait à relier les deux gares actuelles et à les transformer en gares de passage, de manière à pouvoir arriver à une extension très considérable du trafic. Ce travail pouvait, à son avis, s'effectuer avec ou sans gare centrale, mais la construction de la gare centrale présentait de grands avantages à tous les points de vue :

1° Parce qu'elle permettrait d'éviter l'encombrement des voyageurs dans les gares du Nord et du Midi;

2° Parce que les voyageurs pourraient arriver, à leur choix, soit au centre de la ville, soit aux extrémités;

3° Parce qu'elle permettrait de réduire la dépense d'établissement de ces deux gares;

4° Parce qu'au point de vue financier, on pourrait amortir à bref délai, grâce à une taxe supplémentaire, le coût de tous les travaux;

5° Parce qu'enfin l'extension du mouvement des voyageurs serait telle que les gares du Nord et du Midi ne perdraient rien de leur importance actuelle, et que dès lors les intérêts des riverains ne seraient point lésés.

L'honorable M. Woeste transforma sa question en une interpellation qui fut discutée dans la séance du 19 avril 1899.

L'honorable membre demandait à M. le Ministre de renoncer aux projets qu'il avait esquissés le 28 mars précédent, et, pour le cas où il persisterait dans sa résolution, il le priait de mettre la Chambre à même de se prononcer autrement que par le vote d'un premier crédit pour l'exécution des travaux. Ce projet devait avoir, d'après l'honorable membre, des conséquences financières très graves, et c'est pour cela que, sans contester la nécessité d'améliorer les installations du chemin de fer dans l'agglomération bruxelloise, il n'était pas disposé à approuver un projet aussi coûteux. « On veut, disait-il, » tout à la fin de la session qui s'annonce longue, c'est-à-dire au mois d'août, » dans le Budget des ressources extraordinaires, présenter un premier » crédit, arracher ce premier crédit à l'inattention et à la lassitude de la » Chambre, et une fois que ce premier crédit sera voté, on nous dira : Vous » êtes dans l'engrenage, vous avez commencé, il faut bien continuer. Eh bien, » ce que je demande à M. le Ministre, et ce que je demande subsidiairement » à la Chambre, c'est de ne pas s'engager dans une voie pareille. »

Dans sa réponse, M. le Ministre insistait fortement sur la nécessité impérieuse où l'on se trouvait, en présence de l'extension du trafic et de l'insuffisance des installations, de prendre des mesures pour garantir la sécurité des voyageurs.

Mais il déclarait en même temps que la Chambre aurait à choisir entre les divers systèmes en présence. Néanmoins, il revenait sur les avantages de la solution qui avait ses préférences (jonction Nord-Midi avec gare centrale) tels qu'il les avait déjà signalés dans sa déclaration du 28 mars 1899. Dans sa pensée, la Chambre, avant de se prononcer, devait être saisie de devis indiquant la dépense dans l'un et dans l'autre système aussi approximativement que possible : « On parle, disait-il, d'une première tranche de » crédit à voter par la Chambre. Sans doute ce sera une tranche, mais une » tranche d'un morceau connu. »

Depuis cette discussion, la question de la jonction Nord-Midi et de la gare centrale était rentrée dans l'ombre. Aucun crédit relatif à cet objet n'avait été soumis aux Chambres pendant la dernière session.

La réponse que l'Administration a faite à la question posée à la Section centrale semble indiquer que la solution est proche et que le Gouvernement compte proposer aux Chambres l'adoption du projet préconisé par l'honorable M. Vandenpeereboom.

Il n'y a évidemment pas lieu d'examiner ici les diverses solutions possibles du problème de la transformation des installations des chemins de fer dans l'agglomération bruxelloise. Mais le côté financier de l'opération annoncée est de la plus haute importance. L'établissement de la jonction Bruxelles-Nord-Midi et la création d'une gare centrale entraîneront nécessairement d'énormes dépenses, qui grèveront lourdement les frais de premier établissement de notre railway.

D'après la réponse qu'il a faite à la Section centrale, le Gouvernement a l'intention de solliciter pour cet objet, un premier crédit au Budget extraordinaire de 1900. Il a donc paru opportun de rappeler ici les déclarations faites à la séance du 19 avril 1899 par M. le Ministre des Chemins de fer. Il importe que la Chambre soit mise en mesure de se prononcer, après mûr et complet examen, entre les diverses solutions. Or il est certain que pareil examen ne sera pas possible au cours de la session actuelle qui doit se terminer avant un mois.

14^e QUESTION.

N'y aurait-il pas de mesures à prendre pour mobiliser le matériel de transport dont l'industrie manque absolument, et obtenir une meilleure distribution du matériel roulant ?

Ne faudrait-il pas modifier à cet effet les règlements relatifs au chargement et au déchargement et même les conventions internationales ?

RÉPONSE.

Depuis des années de nombreux et notables tempéraments ont été apportés sur les instances du commerce et de l'industrie, dans l'application des règles générales relatives à la prise en charge du matériel, aux délais de chargement et de déchargement et à la perception des frais de chômage.

En effet, aux termes des conditions réglementaires pour le transport des marchandises sur les chemins de fer de l'État, les délais accordés pour le déchargement ou chargement des wagons à partir de la remise au destinataire de l'avis d'arrivée, ou de la mise à disposition du matériel sont, — sauf

quelques exceptions imposées par les conventions qui régissent l'exploitation de certains embranchements industriels — fixées par opération de déchargement, à huit ou à six heures de jour, selon qu'il s'agit d'un matériel déchargé ou chargé en station ou sur un embranchement particulier.

A l'expiration de ces délais, il est dû, pendant les jours ouvrables, à titre de frais de chômage, une indemnité de fr. 0.25 par heure de retard et par wagon, les heures de nuit comptant comme celles de jour.

Toutefois, l'indemnité de chômage n'est pas perçue lorsque le matériel déchargé en station peut être enlevé par le *premier train désigné à cet effet*, ou lorsque le matériel livré aux établissements raccordés est restitué en temps utile pour pouvoir être enlevé dans les mêmes conditions.

En outre, il peut être accordé à titre exceptionnel, une remise partielle ou totale des frais de dépôt, de chômage ou de magasinage lorsque, par suite de circonstances *fortuites ou de force majeure*, les intéressés se sont trouvés dans l'impossibilité absolue d'observer les délais fixés ci-dessus.

Or, depuis longtemps, en vue de donner satisfaction au public, et sur ses instances, l'application des dispositions qui précèdent est mitigée ainsi qu'il suit :

A. — RELATIVEMENT A LA PRISE EN CHARGE DU MATÉRIEL.

Sur les embranchements privés ayant un mouvement important, les wagons vides nécessaires pour les besoins d'une journée peuvent être remis en une ou plusieurs fois.

S'ils sont remis la veille dans la soirée pour les besoins du lendemain, ils ne sont portés en compte *qu'à partir de la première heure du jour* pour lequel ils sont demandés.

S'ils sont remis *globalement* dans la matinée de la date pour laquelle ils sont demandés, ils sont considérés comme remis en plusieurs fois, les trois quarts avant 12 heures et l'autre quart à 14 heures.

Il n'est conséquemment pas appliqué d'amende pour retard si les trois quarts des wagons délivrés le matin sont rentrés dans la soirée du même jour, de façon à pouvoir être ajoutés au train désigné pour les enlever et si l'autre quart rentre le lendemain dans les mêmes conditions.

Les embranchements privés qui bénéficient de ces dispositions sont au nombre de cent trente-trois et se subdivisent comme suit :

Cent un charbonnages et fours à coke utilisant journallement une moyenne de quatre mille huit cent sept wagons;

Huit établissements métallurgiques utilisant journallement une moyenne de deux cent cinquante wagons;

Vingt-deux carrières utilisant journallement une moyenne de six cents quarante-trois wagons;

Deux fabriques de produits chimiques utilisant journallement une moyenne de quarante-deux wagons.

Eu égard à des situations exceptionnelles, quelques-uns de ces embranchements jouissent même, au double point de vue de la fourniture et de la restitution du matériel, de conditions encore plus favorables.

B. — RELATIVEMENT A L'APPLICATION DES DÉLAIS ET DES FRAIS DE CHÔMAGE.

Dans certaines circonstances déterminées et, notamment, lorsque plusieurs trains peuvent encore, le jour même, atteindre le point de destination des expéditions, ce sont généralement ces divers trains qui sont désignés pour l'enlèvement du matériel et non le premier passant après l'expiration du délai accordé, d'où résulte souvent une transgression de ce délai sans donner lieu à application de la pénalité pour retard, malgré qu'il puisse se présenter que les premiers trains partant à charge incomplète et que le dernier, soit pour surcharge ou pour un autre motif, se trouve dans l'impossibilité d'enlever toutes les expéditions en partance.

C. — RELATIVEMENT AUX REMISES DES FRAIS
DE CHÔMAGE DE MATÉRIEL.

Non seulement il est fait remise totale des frais de chômage imputables à des cas fortuits ou de force majeure, mais des remboursements totaux des frais de l'espèce sont également consentis, lorsqu'il s'est produit des difficultés imprévues de nature à être prises en considération, telles que : contre-ordres, contestations, encombrement, interruption forcée des travaux, fermeture des barrières, retards de bateaux, perturbations atmosphériques ou encore, pour des raisons de trafic et sous la réserve que le retard n'ait occasionné aucun préjudice à l'Administration.

Si la réserve mentionnée à l'alinéa précédent n'est pas d'application, les remises accordées dans les cas prévus à cet alinéa (sauf les cas fortuits ou de force majeure) sont limitées à 50 %.

Ce taux de 50 % peut être même porté à 75 % quand il convient d'avoir égard, en outre, soit à des considérations de trafic, soit à la position précaire du réclamant, ou bien lorsqu'il s'agit de produits d'une valeur relativement minime qui ont pu être conservés en dépôt sans entraver le service.

En ce qui concerne spécialement les stations d'Anvers (Bassins et Entrepôt) et d'Anvers (Sud), à raison des difficultés exceptionnelles inhérentes au trafic maritime, elles peuvent s'abstenir de percevoir les frais de chômage de magasinage et de dépôt dans les cas cités au § 1^{er} du littéra C ci-dessus.

Toutefois, pendant les périodes, soit de pénurie de matériel, soit d'encombrement des installations de ces gares, ou quand le chômage se rapporte à des wagons étrangers pour lesquels l'État doit payer des redevances aux Administrations propriétaires, bref lorsque le retard occasionne un préjudice au chemin de fer, les deux stations précitées ont à encaisser la partie des amendes déterminées aux §§ 2 et 3 du littéra C susdit.

*
* *

L'Administration examine la possibilité de supprimer toutes ces exceptions et déro-

gations, et d'en revenir, tout au moins pendant les périodes habituelles des forts transports, à l'application stricte des règles générales sur la matière.

*
* *

L'immobilisation d'une partie du matériel est due aussi à cette circonstance que de nombreux envois destinés à l'exportation sont adressés aux stations d'Anvers avant que les steamers auxquels ils sont destinés soient arrivés ou aient pu accoster.

Or, comme en vertu des conditions réglementaires le délai de chargement ne prend cours qu'à partir du moment où le matériel est placé à un endroit *abordable*; qu'en l'occurrence l'endroit *abordable* se trouve être les quais; que ceux-ci ne peuvent recevoir régulièrement tous les wagons chargés de marchandises destinées à l'exportation, bon nombre de ces wagons doivent, provisoirement, être garés sur d'autres voies des stations précitées, y provoquant des encombrements et ne sont pas passibles de frais de chômage.

L'Administration recherche le moyen de mettre fin à l'abus des envois prématurés.

*
* *

Quant aux conventions internationales, l'expérience de ces derniers mois a trouvé la nécessité de modifier la convention d'échange existant entre l'État belge et la Compagnie du Nord; des négociations sont entamées à cette fin depuis plusieurs mois.

Il n'est pas besoin de faire ressortir l'importance d'un bon système de mobilisation du matériel. L'effet utile réel en dépend. Le prolongement des chômages ou du séjour de nos wagons à l'étranger équivaut à une diminution de l'effectif réel. Il semble que, sous ce rapport, nos règlements valent mieux que leur application et que l'intérêt général, le seul qui soit à considérer ici, s'accommoderait mieux d'une application plus stricte des amendes pour chômage.

Le point le plus important de la réponse est celui qui concerne la possibilité de supprimer les exceptions et dérogations aux dispositions réglementaires et d'en revenir, au moins pendant la période des forts transports, à l'application stricte des règles générales sur la matière.

Il était nécessaire d'éclairer le public à cet égard. Le commerce et

l'industrie ont le plus grand intérêt à connaître le régime qui leur sera imposé pendant la prochaine campagne au point de vue de l'utilisation du matériel et si l'on doit en revenir à la règle absolue, la décision devrait être connue promptement. Il était également utile de se renseigner sur les indemnités que l'Administration est tenue de payer aux expéditeurs quand elle ne leur livre pas en temps voulu les wagons qu'ils demandent. C'est pourquoi la Section centrale a posé au Gouvernement la question complémentaire que voici :

DEMANDE.

I. — D'après ce qui est dit dans la réponse à la question 14, l'Administration perçoit une indemnité de fr. 0.25 par heure de retard et par wagon (les heures de nuit comptant comme celles de jour) à l'expiration des délais réglementaires accordés pour le chargement et le déchargement des wagons.

Quelle indemnité l'Administration paie-t-elle aux expéditeurs lorsqu'elle ne leur livre pas, pour le moment fixé, les wagons qu'ils ont demandés?

II. — Qu'est-ce que l'Administration entend par la phrase : « L'Administration examine la possibilité de supprimer, etc. » . Il conviendrait de préciser les règles que l'on se propose d'appliquer strictement à l'avenir.

III. — Quelles sont les périodes habituelles de forts transports?

RÉPONSE.

I. — Suivant l'article 34 de la loi du 23 août 1891, sur le contrat de transport, tout *retard* dans la livraison des wagons demandés par les expéditeurs oblige l'Administration du chemin de fer à réparer, *conformément au droit commun*, le préjudice causé.

L'indemnité à payer, en pareil cas, n'est donc pas fixée d'après un taux déterminé, mais elle varie selon les circonstances.

Il est à remarquer qu'il n'y a pas nécessairement *retard* lorsque le moment fixé par l'expéditeur est dépassé.

En vertu des règlements pris en exécution de l'article 29 de la dite loi, le chemin de fer dispose, en effet, pour la fourniture du matériel *ordinaire*, des délais ci-après :

Quarante huit heures pour toute demande comportant l'emploi d'un à cinq wagons;

Quatre-vingt-seize heures pour les demandes comportant l'emploi de plus de cinq wagons.

Les dimanches et les jours fériés légaux ne comptent pas dans la formation de ces délais.

Il semble utile d'attirer, au surplus, l'attention sur ce qu'en conformité de l'article 34 de la loi précitée :

1° Aucune indemnité n'est due si le retard est la conséquence d'un cas fortuit, d'une force majeure ou d'une cause étrangère qui ne puisse être imputée à l'Administration ;

2° Est considérée comme cas de force majeure la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic normal.

En ce qui concerne le matériel spécial, tel qu'il est défini par les règlements, l'Ad-

ministration n'est tenue de satisfaire aux demandes que dans l'ordre de leur inscription, sans garantie quant à la fourniture pour un jour déterminé (art. 29, 9^e alinéa, de la loi précitée).

II. — Aucune décision n'étant prise, il n'est pas possible d'indiquer, dès à présent, les modifications qui pourraient être apportées aux règles en vigueur.

III. La période habituelle des forts transports comprend généralement les mois de septembre à novembre, pendant lesquels les nombreuses expéditions de betteraves viennent coïncider avec une recrudescence des expéditions d'autres produits et notamment des envois de houille.

La réponse indique qu'il n'est pas possible d'éclairer actuellement les intéressés sur les modifications que pourront subir les règlements en vigueur. Cette absence de renseignements est regrettable, puisqu'elle laisse planer l'incertitude sur le régime des transports pour la prochaine campagne. Il ressort simplement de la réponse que si des modifications sont introduites, elles ne s'appliqueront vraisemblablement que pendant les mois de septembre, octobre et novembre.

Les mesures annoncées, en ce qui concerne les envois destinés à l'exportation, paraissent justifiées. Mais nous ignorons aussi par quels moyens on mettra fin à l'abus des envois prématurés. Puisque l'abus est constaté et que ses effets ont été si hautement préjudiciables à la régularité des transports, il y a lieu d'espérer tout au moins que les mesures annoncées seront promptement prises et mises en vigueur.

L'ensemble des renseignements fournis donne à croire que lors du prochain examen du Budget des dispositions nouvelles et efficaces auront été arrêtées, tant en ce qui concerne les points que nous venons d'examiner, qu'en ce qui concerne les conventions internationales, dont la modification serait utile d'après l'Administration elle-même.

On remarquera la réponse donnée à propos des indemnités dues par l'Administration en cas de retard. Il en ressort que la disposition de l'article 34, 2^e de la loi du 23 avril 1891 a suffi jusqu'ici à couvrir la responsabilité de l'Administration. D'après cette disposition : « Est considérée comme cas de force majeure la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic normal. » Les transports ont excédé pendant le deuxième semestre de 1899 le trafic correspondant de 1898. La progression qui s'est manifestée était-elle anormale ? La question prête tout au moins à discussion, et il serait certainement préférable qu'il y eût toujours dans les moyens de transport une marge qui permit de faire face à une extension inopinée du trafic.

13^e QUESTION.

A la page A/21 du Compte rendu de 1898 figure l'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre des années 1897 et 1898, résumé en termes génériques.

Aux pages 24 et 25 suivantes, figure sous le titre « Coût et utilisation du matériel » la *nomenclature détaillée* par catégories de l'*effectif moyen*.

La Section centrale demande d'établir, pour les cinq dernières années (1899 compris) l'effectif réel au 31 décembre, d'après la nomenclature des pages 24 et 25, en distinguant par Compagnie le matériel racheté des lignes reprises en dernier lieu du matériel de l'ancien réseau et en indiquant ce que l'on entend par les *sept cent trente-sept autres véhicules pour trains de voyageurs* (p. 25) et pourquoi on n'indique pas de prix pour ces véhicules.

On demande aussi de compléter dans le même sens le tableau-annexe XIX, c'est-à-dire de dresser ce tableau pour les cinq derniers exercices (1899 compris) en distinguant, pour chaque Société, le matériel repris en dernier lieu du matériel de l'ancien réseau et en indiquant le prix moyen payé, ou, lorsque le prix moyen a été payé à forfait, comme pour le Grand Central Belge, la valeur estimée d'après le prix moyen, en tenant compte de l'état du matériel ainsi estimé.

RÉPONSE.

Ci-joint quatre tableaux donnant la nomenclature détaillée des effectifs du matériel pour trains de marchandises et pour trains de voyageurs, depuis l'année 1895, dressés dans la forme indiquée par la Section Centrale et complétés conformément à ses diverses demandes.

Un cinquième tableau donne les mêmes renseignements en ce qui concerne le matériel de traction.

Les cinq tableaux qui donnent la nomenclature détaillée des effectifs du matériel depuis l'année 1895 sont publiés à la suite du rapport (voir annexe III).

Le tableau n° 1 donne l'effectif réel et la valeur moyenne du matériel de traction au 31 décembre des années 1895 à 1899.

Le tableau n° 2 donne l'effectif réel et la valeur moyenne du matériel pour trains de voyageurs au 31 décembre des années 1895 à 1899.

Le tableau n° 3 fait connaître le coût du matériel à voyageurs au 31 décembre des années 1895 à 1899.

Le tableau n° 4 donne l'effectif réel et la valeur moyenne du matériel à marchandises au 31 décembre des années 1895 à 1899.

Le tableau n° 5 fait connaître le coût du matériel à marchandises au 31 décembre des années 1895 à 1899.

Ces tableaux fournissent des renseignements plus complets et plus facilement intelligibles que ceux qui figurent au Compte rendu annuel des chemins de fer pour 1898, pages A/21 et suivantes et aux tableaux annexes XIX, XX et XXI.

Ils permettent de se rendre plus aisément compte de la situation exacte du matériel et de sa valeur.

A. Effectif du matériel :

L'Administration, répondant à une demande de la Section centrale, a fait connaître que la longueur effective du réseau au 31 décembre 1899 était de 4,057 kilom. 201.

La Section centrale a résumé les tableaux transmis, au point de vue des effectifs existant à la fin de chaque exercice de 1895 à 1899, par rapport au nombre de kilomètres exploités :

a. — Matériel de traction.

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
Longueur exploitée en kilomètres	3521	5558	5541	4015	4057
Locomotives ordinaires { Ancien réseau	612	615	619	620	614
à voyageurs . . . } Rachetées aux Compagnies.	—	—	—	65	65
Locomotives ordinaires { Ancien réseau	717	712	706	695	749
à marchandises . . } Rachetées aux Compagnies.	—	—	—	118	122
Locomotives express à voyageurs	52	52	48	59	59
Locomotives pour fortes rampes à marchandises . . .	548	376	436	540	557
Locomotives de gare . { Ancien réseau	295	295	306	302	505
} Rachetées aux Compagnies.	—	—	—	24	22
Locomotives fourgons	46	46	46	46	46
Locomotives tenders pour petites rampes	80	85	96	102	102
Voitures à vapeur et voitures électriques	54	54	54	59	59
TOTAUX	2184	2211	2311	2650	2676

L'effectif de 1897 correspond à 69 moteurs environ par 100 kilomètres.

L'effectif de 1898 — 66 — — — —

L'effectif de 1899 — 66 — — — —

En calculant, d'après ces rapports, il en aurait fallu
 en 1899 au moins 2,807 moteurs
 Il y en avait 2.676 —

Soit un manquant de . . . 131 moteurs

b. — Matériel pour trains de voyageurs.

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
Voitures de toutes clas- { Ancien réseau	4074	4278	4322	4255	4375
ses } Rachetées aux Compagnies.	—	—	—	472	472
	4074	4278	4322	4727	4845

L'effectif de 1897 correspond à 129 voitures environ par 100 kilomètres.

L'effectif de 1898 — 118 — — — —

L'effectif de 1899 — 120 — — — —

En calculant d'après ces rapports, il aurait fallu en 1899
 au moins 5,225 voitures
 Il y en avait 4,845 —

Soit un manquant de . . . 380 voitures

c. — Matériel pour trains de marchandises.

	1893.	1896.	1897.	1898.	1899.
Longueur exploitée en kilomètres	3520	5558	3341	4015	4057

Wagons fermés.

Effectif de l'ancien réseau	7592	7897	8856	9216	9702
Rachetés aux compagnies	—	—	—	969	932
TOTAUX.	7592	7897	8856	10185	10634
Soit pour 100 kilomètres	223	256	264	251	262

Wagons coton et laine.

Effectif de l'ancien réseau	1507	1507	1507	1505	1404
Rachetés aux compagnies	—	—	—	—	—
TOTAUX.	1507	1507	1507	1505	1404
Soit pour 100 kilomètres	59	59	59	53	34

Wagons coke, laine et minéral.

Effectif de l'ancien réseau	5943	5921	4052	4040	4018
Rachetés aux compagnies	—	—	—	251	251
TOTAUX.	5943	5921	4052	4271	4249
Soit par 100 kilomètres	110	117	121	106	105

Wagons à charbon.

Effectif de l'ancien réseau	27894	28476	50000	51129	51629
Rachetés aux compagnies	—	—	—	5178	5168
TOTAUX.	27894	28476	50000	56507	56797
Soit par 100 kilomètres	840	855	898	907	908

Wagons plats.

Effectif de l'ancien réseau	5644	5622	5689	4164	4259
Remis aux compagnies	—	—	—	620	620
TOTAUX.	5644	5622	5689	4808	4879
Soit par 100 kilomètres	110	109	110	120	120

L'effectif moyen de 1897 correspond à 1432 wagons par 100 kilomètres.

—	—	1898	—	1417	—	—	—
—	—	1899	—	1429	—	—	—

En calculant d'après ces rapports et sans tenir compte de l'intensité plus grande du trafic, il aurait fallu en 1899. 58,096 wagons.

Il y en avait 57,973 —

Soit un manquant de. 123 wagons.

Ceci nous amène à examiner le point de savoir si la reprise des lignes concédées en 1897 n'a pas été pour quelque chose dans le désarroi dont les transports ont souffert. Il est très naturel que la réunion en un seul réseau, sous une seule direction fortement centralisée, de deux réseaux administrés jusque-là selon des principes différents, ne se soit pas accomplie sans des heurts et des difficultés dont la régularité des transports devait nécessairement se ressentir.

Il en devait d'autant plus être ainsi que, si nous analysons les chiffres qui précèdent en les comparant au tableau du matériel repris aux compagnies (voir question suivante, n° 16), nous trouvons que les sociétés concessionnaires exploitaient avec un effectif de 39,5 moteurs par 100 kilomètres, tandis qu'en 1897 l'État exploitait avec un effectif de soixante-neuf moteurs par 100 kilomètres.

Nous n'étendons pas la comparaison au matériel de transport par le motif que les compagnies employaient souvent celui de l'État.

On dira que cet effectif de moteurs suffisait aux compagnies pour l'exploitation des lignes reprises et que, dès lors, il pouvait suffire à l'État. C'est, croyons-nous, une erreur. Car l'État devait nécessairement appliquer aux lignes qu'il annexait à son réseau le mode d'exploitation de l'ensemble. D'où il suit que la reprise entraînait par elle-même un déficit du matériel de traction. Déficit d'autant plus notable, qu'une partie du matériel repris a dû être réformé, comme on le verra à la question suivante.

B. — *Valeur du matériel.*

D'après les mêmes tableaux fournis par l'Administration et publiés en annexe au présent rapport (voir annexe III, tableaux n° 1, 2, 3, 4, 5), les tableaux ci-après ont été dressés. Ils indiquent :

Le tableau A. — L'effectif et le coût du matériel de traction au 31 décembre 1898.

Le tableau B. — L'effectif et le coût du matériel pour trains de voyageurs au 31 décembre 1898.

Le tableau C. — L'effectif et le coût du matériel à marchandises au 31 décembre 1898.

A. — Effectif et coût du matériel

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.		TYPES.	ANCIEN RÉSEAU.		
			Effectif.	Prix moyen d'achat.	Prix total.
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives ordinaires.	1	150	54,400 .	7,085,700 .
		2 et 2 ^{bis}	171	50,747 .	8,677,757 .
		4	91	64,400 .	5,860,400 .
		5	36	38,564 .	1,381,104 .
		12	115	75,092 .	8,655,580 .
		divers	77	59,535 .	4,585,195 .
		TOTAUX	620		36,221,716 .
	Locomotives à marchandises	28	247	56,555 .	13,068,591 .
		20	415	46,570 .	19,245,550 .
		divers	53	55,289 .	1,758,537 .
		TOTAUX	605		34,970,678 .
	Locomotives de gare		502	42,119 .	12,719,958 .
	Locomotives pour fortes rampes.	Locomotives express à voyageurs	6	75,537 .	2,353,184 .
			16	96,944 .	2,617,488 .
		TOTAUX	59		4,970,672 .
	Locomotives à marchandises	20	49	85,250 .	4,079,250 .
		25	469	60,624 .	28,452,656 .
		divers	22	65,654 .	1,444,588 .
		TOTAUX	540		33,956,294 .
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives, fourgons		46	33,680 .	1,549,694 .
	Locomotives, tenders pour fortes rampes	11	102	41,180 .	4,201,278 .
	Voitures à vapeur et voitures électriques		59	56,764 .	2,169,076 .
	TOTAUX		207		7,920,048 .
TOTAUX GÉNÉRAUX			2.425		130,759,546 .

B. — Effectif et coût du matériel pour trains

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.		ANCIEN RÉSEAU.			
		Effectif.	Prix moyen d'achat.	Prix total	
Matériel pour les lignes principales.	Voitures	1 ^{re} classe	344	13,341 °	4,589,304 °
		2 ^e —	557	9,650 °	5,375,050 °
		3 ^e —	1,958	8,927 °	17,479,066 °
		mixtes.	602	17,337 °	10,436,874 °
	Fourgons à bagages	758	7,112 °	5,390,856 °	
	Voitures	cellulaires	19	10,492 °	199,348 °
		funéraires	9	9,017 °	81,153 °
		postales	67	9,889 °	662,563 °
	Wagons fermés pour petits colis	337	3,914 °	1,319,018 °	
	Trucks et wagons fermés pour équipages	129	2,709 °	349,461 °	
	Boxes et wagons fermés pour chevaux	189	4,709 °	890,001 °	
Fourgons, chaudières	°	°	°		
TOTAUX		4,969		46,772,694 °	
Matériel pour les lignes secondaires.	Voitures	1 ^{re} classe	1	7,400 °	7,400 °
		2 ^e —	150	7,401 °	1,110,150 °
		3 ^e —	491	5,558 °	2,728,978 °
		mixtes.	152	7,651 °	1,162,952 °
		fourgons.	145	5,826 °	844,770 °
	Fourgons à bagages indépendants	17	2,471 °	42,007 °	
	Fourgons adhérents aux locomotives *	46	°	°	
	Voitures à vapeur et voitures électriques *	59	°	°	
TOTAUX		1,061		5,896,257 °	
TOTAUX GÉNÉRAUX		6,030		52,668,951 °	

* La valeur de ces fourgons et de la partie voiture des voitures automotrices est comprise dans le coût des locomotives-fourgons

de voyageurs au 31 décembre 1898.

REPRIS D'ANVERS-GAND			REPRIS DE GAND-EECLOO-BRUGES.			REPRIS DU GRAND CENTRAL BELGE		
Effectif	Prix moyen de reprise.	Prix total.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Prix total.	Effectif.	Prix moyen de reprise	Prix total.
5	4,500 "	22,500 "	"	"	"	45	4,027 "	211,861 "
16	5,075 "	40,200 "	"	"	"	42	3,581 "	150,402 "
40	5,052 "	121,280 "	5	1,460 "	4,580 "	252	3,187 "	750,584 "
11	5,000 "	55,000 "	6	10,420 "	62,520 "	62	4,721 "	292,702 "
14	2,200 "	50,800 "	"	"	"	182	3,212 "	584,584 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	55	2,200 "	116,000 "
12	733 "	8,796 "	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	6	2,650 "	15,780 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"
98		287,576 "	9		66,900 "	620		2,111,315 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	4	3,350 "	13,320 "
"	"	"	"	"	"	8	3,787 "	30,296 "
"	"	"	"	"	"	3	3,480 "	10,440 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	15		54,050 "
98		287,576 "	9		66,900 "	655		2,165,360 "

et des voitures automotrices.

C. — Effectif et coût du matériel

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	ANCIEN RÉSEAU.		
	Effectif.	Prix moyen d'achat.	Prix total.
Fourgons 1 1/2 tonne.	917	5,165 "	4,756,505 "
Wagons fermés. 5 tonnes.	159	2,005 "	278,995 "
— 7 et 7 1/2 —	2	2,500 "	5,000 "
— 10 —	8,885	5,076 "	27,324,108 "
— 15 —	192	5,550 "	645,200 "
TOTAUX	9,216		32,987,508 "
Wagons coton et laine 10 tonnes	1,505	2,121 "	2,767,905 "
— 15 —	"	"	"
TOTAUX	1,505		2,767,905 "
Wagons coke, laine, minéral 10 tonnes.	1,778	3,465 "	6,160,770 "
— 12 —	1,919	4,122 "	7,910,118 "
— 15 —	343	2,117 "	726,151 "
TOTAUX	4,040		14,797,019 "
Wagons à charbon 5 tonnes.	"	"	"
— 7 —	"	"	"
— 10 —	17,260	2,268 "	59,145,680 "
— 12 —	7,740	2,601 "	20,151,740 "
— 15 —	6,129	2,726 "	16,707,654 "
TOTAUX	51,129		75,985,074 "
Wagons plats à 4 roues. 5 tonnes.	"	"	"
— 4 — 7 —	"	"	"
— 4 — 10 —	2,571	2,596 "	6,160,116 "
— 4 — 15 —	607	2,454 "	1,489,578 "
— 6 — 15 —	9	5,280 "	29,520 "
— 8 — 20 —	957	5,068 "	4,850,076 "
— 8 — 25 —	15	4,800 "	72,000 "
— 8 — 50 —	5	4,856 "	20,180 "
TOTAUX	4,164		12,621,470 "
Bergeries et transport de bétail 6 tonnes	"	"	"
Wagons pour transports spéciaux 10 tonnes.	5	4,000 "	12,000 "
— 35 —	1	5,075 "	5,075 "
TOTAUX	4		15,675 "
Wagons embranchements de charbonnages 7 1/2 tonnes.	1,007	1,840 "	1,852,880 "
— tapissières. 5 —	63	1,919 "	120,897 "
— de la route 7 1/2 —	154	1,820 "	280,280 "
— pour plates-formes 10 —	17	5,149 "	55,555 "
— pour roues 5 —	5	1,800 "	9,000 "
— — 10 —	77	2,525 "	178,871 "
— pour combustibles	32	1,820 "	58,240 "
— -étalons.	12	6,170 "	74,040 "
— -bâches à eau	5	1,800 "	9,000 "
— de secours	50	3,476 "	173,800 "
— -citernes	17	4,954 "	84,218 "
— -freins	34	6,242 "	212,228 "
— pour transport de gaz riche	6	6,456 "	38,616 "
TOTAUX	1,479		5,145,603 "
TOTAUX GÉNÉRAUX	52,254		142,520,054 "

à marchandises au 31 décembre 1898.

REPRIS D'ANVERS-GAND.			REPRIS DE GAND-EECLOO-BRUGES.			REPRIS DU GRAND CENTRAL BELGE.		
Effectif.	Prix moyen de reprise.	Prix total.	Effectif	Prix moyen de reprise.	Prix total.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Prix total.
•	•	•	•	•	•	30	3,117	93,510
•	•	•	•	•	•	4	1,750	7,000
•	•	•	•	•	•	10	2,080	20,800
58	754	28,652	56	1,919	69,084	851	2,176	1,851,776
•	•	•	•	•	•	•	•	•
58	•	28,652	56	•	69,084	895	•	1,973,086
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	231	2,050	473,550
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	251	•	473,550
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	5	285	1,425	473	1,320	624,360
•	•	•	•	•	•	832	1,460	1,214,720
11	1,800	19,800	42	1,393	58,506	3,815	1,664	6,348,160
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
11	•	19,800	47	•	59,931	5,120	•	8,187,240
•	•	•	•	•	•	•	•	•
18	150	2,700	1	285	285	5	1,310	3,930
•	•	•	•	•	•	40	1,460	58,400
4	150	600	2	1,065	2,130	582	1,603	613,110
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	11	2,293	25,223
•	•	•	•	•	•	181	3,231	584,811
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	2	3,509	7,018
22	•	5,500	3	•	2,415	619	•	1,292,492
•	•	•	•	•	•	•	•	•
3	754	2,262	•	•	•	5	2,630	13,150
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
1	1,500	1,500	•	•	•	1	2,200	2,200
1	150	150	•	•	•	10	2,270	22,700
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•
2	•	1,650	1	•	285	11	•	24,000
76	•	55,664	87	•	151,715	6,881	•	11,964,418

De ces tableaux il résulte que le prix moyen des diverses catégories de matériel au 31 décembre 1898 s'établit comme suit :

A. — *Matériel de traction.*

1. Ancien réseau	fr. 130,759,346 »
2. Anvers-Gand	75,000 »
3. Gand-Eecloo-Bruges	46,398 »
4. Grand Central	5,855,255 »

Prix moyen du matériel de traction au 31 décembre 1898, fr. 136,735,999 »

B. — *Matériel pour voyageurs.*

1. Ancien réseau	fr. 52,668,951 »
2. Anvers-Gand	287,576 »
3. Gand-Eecloo-Bruges	66,900 »
4. Grand Central	2,165,369 »

Prix moyen du matériel à voyageurs au 31 déc. 1898, fr. 55,188,796 »

C. — *Matériel pour marchandises.*

1. Ancien réseau	fr. 142,320,054 »
2. Anvers-Gand	55,664 »
3. Gand-Eecloo-Bruges	131,715 »
4. Grand Central	11,964,418 »

Prix moyen du matériel p^r marchandises au 31 déc. 1898, fr. 154,471,851 »

Prix moyen total des trois catégories au 31 déc. 1898, fr. 346,396,646 »

Le tableau XIV, pages A/122 et A/123 du Compte rendu annuel de 1898, renseigne le *matériel de traction, de transport et de camionage, machines et outillage des ateliers* (litt. G du tableau) pour fr. 367,507,957 20

D'où une différence apparente de fr. 21,111,311 20

Mais il faut tenir compte de la valeur des machines et outillages des ateliers, fixée à fr. 19,876,370 71
comme il appert du tableau publié aux pages 88-89 du rapport.
(Dépenses de premier établissement au 31 décembre 1898)

Reste une différence de fr. 1,234,940 49

entre l'évaluation publiée au tableau XIV et l'évaluation telle qu'elle résulte

des calculs publiés ci-dessus et basés sur les renseignements fournis par le Gouvernement à la Section centrale.

Il est probable que cette différence provient de ce que d'une part on a calculé sur les prix moyens et que d'autre part on aura pris pour base les prix effectifs.

Il faut toutefois rappeler que d'après le Compte rendu de 1898, du chef des renouvellements de matériel de traction et de transport, considéré au point de vue de l'effet utile, le compte d'exploitation serait en avance de fr. 17,991,589.50. En présence des constatations qui précèdent, la Section centrale s'est demandée comment cette avance considérable ne se manifestait point dans la valeur du matériel au 31 décembre 1898. Mais le temps lui a manqué pour élucider ce point.

16^e QUESTION.

Si une partie du matériel racheté aux dernières Compagnies reprises a dû être réformée, la Section centrale demande de l'indiquer en détail par Compagnie avec les motifs du retrait de la circulation.

RÉPONSE.

Les trois tableaux marqués A, B et C donnent :

Le tableau A, la situation au moment de la reprise et à la date du 31 décembre 1899, du matériel de traction racheté aux Compagnies ;

Le tableau B, la justification du retrait du service de 30 des 237 locomotives rachetées ;

Le tableau C, la situation au moment de la reprise et à la date du 31 décembre 1899, du matériel de transport (voitures et wagons) racheté aux Compagnies.

Le tableau ci-dessous résume les trois tableaux A, B, C, fournis par l'Administration.

Il en résulte :

1^o *En ce qui concerne Gand-Eecloo*, que tout le matériel de traction repris à cette société, sauf une locomotive, toutes les voitures à voyageurs, tous les fourgons et 25 % environ des wagons à marchandises, boxes, etc., ont été réformés ;

2^o *En ce qui concerne Anvers à Gand*, que tout le matériel de traction, sauf deux locomotives, 25 % des voitures à voyageurs et 75 % des wagons à marchandises ont été réformés ;

3^o *En ce qui concerne le Grand Central belge*, que 5 % des wagons à marchandises ont été réformés et sept locomotives sur deux cent trois, que ce matériel était donc dans un état relativement satisfaisant.

En nous appuyant sur les renseignements qui figurent à la question précédente, nous avons établi le tableau suivant :

A. — Matériel de traction.

Réseaux rachetés.	Effectifs repris.	Véhicules mis hors de service.	Motifs donnés.
Anvers à Gand. . . .	13	11	1 pour usure et 10 par suite de l'élargissement de la voie et pour insuffisance de tonnages (20 tonnes).
Gand-Eecloo-Bruges.	10	9	7 pour usure et 2 pour usure et insuffisance de force (33 tonnes en charge)
Grand Central Belge .	203	7	3 pour usure et 4 pour usure et faiblesse de puissance (3 de 27 tonnes et 1 de 50 tonnes).
Liège-Maestricht . . .	11	5	Toutes trois pour insuffisance de force (18 tonnes en charge).
TOTAUX .	237	30	

B. — Matériel de transport.

Voitures à voyageurs.

Anvers à Gand. . . .	84	21
Gand-Eecloo-Bruges.	46	46
Grand Central Belge .	345	6
Liège-Maestricht . . .	33	—
TOTAUX .	558	73

Fourgons.

Anvers à Gand. . . .	14	—
Gand-Eecloo-Bruges.	10	10
Grand Central Belge .	212	6
Liège-Maestricht . . .	13	—
TOTAUX .	249	13

Wagons à marchandises, boxes, etc.

Anvers à Gand. . . .	105	78
Gand-Eecloo-Bruges.	110	26
Grand Central Belge .	7,027	407
Liège-Maestricht . . .	284	—
TOTAUX .	7,526	511

C. — Valeur au 31 décembre 1898 du matériel des lignes reprises en 1897 comparée au prix de reprise.

	Valeur au 31 décembre 1898.		Prix de reprise.
	—		—
1. Grand Central.	19,985,042	»	21,000,000
2. Gand-Eecloo-Bruges . . .	245,013	»	410,468 35
3. Anvers-Gand	418,240	»	944,450

17° QUESTION.

Le Gouvernement ne pourrait-il fournir une comptabilité spéciale des lignes reprises en 1897 ?

RÉPONSE.

Il n'a pas été tenu de comptabilité spéciale pour l'exploitation des lignes reprises en 1897. Les dépenses et les recettes de ces lignes ont été confondues avec celles du réseau ancien. Il aurait d'ailleurs été d'une difficulté extrême de tenir cette comptabilité et l'on n'en voit pas l'intérêt pratique.

La difficulté signalée par l'Administration est réelle, mais elle n'était peut-être pas tout à fait insurmontable. A diverses reprises, les sections ont réclamé cette comptabilité spéciale. Il est à peine besoin de faire remarquer de quel puissant intérêt seraient les renseignements qu'elle fournirait. Une comptabilité spéciale des lignes reprises aurait seule pu permettre d'apprécier avec une parfaite exactitude les résultats de la reprise de 1897 quant au rendement des lignes et quant aux frais d'exploitation.

18° QUESTION.

Le public continue à se plaindre, avec raison d'ailleurs, du chauffage et de l'éclairage des voitures.

Quelles mesures l'Administration compte-t-elle prendre pour remédier à cette situation ?

RÉPONSE.

Il n'existe pas de système de chauffage échappant aux plaintes du public.

L'éclairage électrique a été adopté pour les voitures actuellement en construction ; si le système choisi répond à ce qu'on en attend, son application pourra être étendue.

Il ne s'agissait pas de savoir s'il existe un système de chauffage échappant aux plaintes du public. La Section centrale n'a point formulé pareille question. Elle a demandé quelles mesures l'administration comptait prendre pour modifier un système de chauffage qui justifie les plaintes du public ; s'il n'existe pas de système de chauffage capable de satisfaire tout le monde, il n'est pas impossible de modifier le système actuel. En Allemagne notamment et sur les lignes du Grand Central, on applique un système de chauffage meilleur que celui des lignes de l'Etat belge. La réponse de l'Administration

donne à penser qu'elle ne s'est point encore préoccupée de ce point, malgré les réclamations qui se produisent. La Section centrale espère que cette situation ne se perpétuera pas et qu'elle obtiendra, lors d'un prochain examen du Budget, des renseignements plus satisfaisants.

Quant à l'éclairage, elle prend acte de la réponse qui fait entrevoir comme possible la généralisation de l'éclairage électrique.

19° QUESTION.

Une autre réforme non moins urgente, mais plus facile à réaliser, est celle qui consiste à garnir de rideaux les voitures de troisième classe. Le Compte rendu de 1898 annonce à cet égard qu'il a été décidé de mettre à l'essai « deux systèmes de rideaux » et d'en faire l'application à une vingtaine de voitures.

Cet essai paraît bien timide pour une mesure aussi simple et qui paraît facile à réaliser.

Quelle suite compte-t-on y donner?

Et quand cette amélioration sera-t-elle généralisée?

RÉPONSE.

L'application de rideaux a été faite à cent voitures de troisième classe, et elle sera encore apportée à cent véhicules de l'espèce pour l'été prochain.

De plus, en vue de faire un essai comparatif, les deux portières d'un compartiment d'une voiture ont été munies de persiennes avec châssis mobile à contre-poids.

On a jugé prudent de ne pas faire l'essai sur une plus grande échelle, à cause des résultats déplorables obtenus en 1881 à la suite d'un essai analogue; presque tous les rideaux avaient été déchirés ou enlevés par les voyageurs.

On peut craindre que l'essai actuel ne subisse le même sort, car malgré son peu de durée, plusieurs rideaux ont déjà été lacérés ou enlevés, et dans quelques compartiments tout a même disparu : rideaux et poignées.

Il se conçoit que les déprédations dont se rendent aisément coupables certains voyageurs malavisés, mais qui deviennent heureusement de plus en plus rares, aient amené l'Administration à procéder aux essais nouveaux avec beaucoup de prudence. Il faut remarquer cependant que ces déprédations se commettent aussi quelquefois dans les autres classes, et qu'une surveillance plus active et une répression plus sévère pourraient en avoir raison. Il n'en est pas moins vrai qu'une amélioration des installations des voitures de troisième classe se justifie parfaitement, puisque ce sont les voyageurs de troisième classe qui apportent la plus grande partie des recettes et des bénéfices du service des voyageurs, ainsi que l'établit le présent rapport (voir page 84).

20° QUESTION.

Un membre signale les plaintes nombreuses et motivées auxquelles ne cesse de donner lieu la liberté trop grande d'allures et de paroles des voyageurs.

Les femmes et les enfants se trouvent

RÉPONSE.

En vue de réprimer les abus signalés par la Section centrale, l'Administration a complété par l'arrêté royal du 4 avril 1898 formant règlement de police des chemins de fer, l'article 385 du Code pénal qui ne

exposés à souffrir gravement d'abus commis en cours de route, par leurs compagnons de voyage, peu soucieux du respect qui leur est dû.

Il ne se dissimule pas la difficulté pour les pouvoirs publics, de réagir en cette matière qui est surtout du domaine de la moralité personnelle; mais il appartient cependant à l'État d'enrayer le mal, par des mesures réglementaires immédiates et sévères.

permet pas d'atteindre les voyageurs qui outragent les mœurs par des *paroles* blessant la pudeur et chaque fois que des contraventions sont constatées ou dénoncées, leurs auteurs sont déférés aux tribunaux.

L'Administration constate à regret que trop rarement les personnes qui auraient à se plaindre en donnant connaissance aux agents du chemin de fer; l'initiative des voyageurs pourrait aider puissamment à extirper le mal signalé par la Section centrale.

A titre de mesure préventive, l'Administration réserve, dans les voitures de la plupart de ses trains, aux femmes voyageant seules ou accompagnées d'enfants, des compartiments spéciaux.

Le personnel des trains a pour devoir de placer dans les compartiments en question, non seulement les femmes qui demandent à y avoir accès, mais encore celles qui se présentent seules au train, à moins qu'elles ne manifestent la volonté de se placer ailleurs.

De plus, sur certaines lignes où la mesure se justifie, l'Administration réserve aussi dans les voitures de troisième classe, des compartiments spéciaux aux écoliers.

Enfin, j'ai fait étudier le moyen d'adapter des intercommunications aux voitures à couloir de troisième classe de manière à permettre au personnel de les parcourir pendant la marche des trains.

DEMANDE.

I. — Combien de poursuites ont-elles été exercées depuis le 4 avril 1895 pour outrages aux mœurs par des paroles?

II. — Sur quelles lignes et à quels trains y a-t-il des compartiments réservés aux écoliers dans les voitures de troisième classe? Comment ces compartiments sont-ils distingués des autres?

RÉPONSE.

I. — Dans le ressort de la Cour d'appel de Gand, il a été exercé dix poursuites qui ont donné lieu à six condamnations et quatre acquittements.

Dans le ressort de la Cour d'appel de Liège, il y a eu sept poursuites exercées et un nombre égal de condamnations. Trois procès-verbaux ont été laissés sans suite par les Parquets (un pour défaut d'indices suffisants d'infraction, et deux par suite du désistement des plaignants).

En ce qui concerne le ressort de la Cour d'appel de Bruxelles, il n'est possible de fournir des renseignements que pour les années 1897, 1898 et 1899. Pendant cette

période, onze poursuites ont été exercées : sept condamnations et quatre acquittements ont été prononcés.

II. — Pour spécialiser les compartiments, on fait usage d'étiquettes gommées portant la mention : « Écoliers ».

Les trains qui comprennent des compartiments mis à la disposition des écoliers voyageant en troisième classe sont renseignés dans le tableau suivant :

NUMÉROS des trains.	DÉSIGNATIONS des lignes.	Observations.
2806	Bruxelles-Courtrai.	Jeudi.
2809		
2425		
2587	Hal-Bruxelles.	
2452		
2606		
1617		
1678	Luttre-Bruxelles.	
1658		
1264	Bruxelles-Ottignies.	
1568	Bruxelles-Tervueren	
771	Louvain-Hasselt.	
778		
801	St-Trond-Hasselt.	Jeudi et samedi.
810		
825	Achel-Hasselt.	
850		
5124	Landen-Statte.	
3725	Ciney-Statte.	
3554	Heyst-Bruges.	
3361		
3557		

Cette question avait déjà attiré l'attention de la Section centrale lors de l'examen du précédent Budget.

Le mal est indéniable et il est grave. Il est indispensable qu'on parvienne à imposer dans les trains le respect dû surtout aux femmes et aux enfants. Certainement l'action administrative peut être renforcée à cet égard, et les

mesures annoncées à la fin de la première réponse auraient l'heureux résultat de rendre la surveillance plus efficace. Peut-être une large publicité donnée aux dispositions légales que rappelle la réponse et qui sont trop peu connues encouragerait-elle les personnes qui ont à se plaindre et aurait-elle un résultat préventif appréciable.

21^e QUESTION.

Quelles sont les intentions du Gouvernement quant au rétablissement des voitures de première classe?

RÉPONSE.

Le retour à l'ancien état de choses soulèverait les réclamations :

1^o De la multitude des voyageurs de deuxième classe habitués maintenant à jouir de plus de confort ;

2^o Des anciens voyageurs de première classe — et ils sont nombreux — qui se félicitent de n'avoir plus à payer la taxe de première.

Pour donner satisfaction aux voyageurs qui ne s'accommodent pas du nouveau régime, il y aura lieu de chercher à réaliser un système de places louées, sur toutes les lignes et à tous les trains ne comprenant pas des voitures de luxe.

La suppression de la première classe n'a pas été sans soulever des réclamations très vives de la part d'un assez grand nombre de voyageurs qui ne se sont pas accommodés du nouveau régime.

La réponse du Gouvernement indique qu'il a l'intention de maintenir la réforme et, pour en atténuer les inconvénients, il cherchera à réaliser un système de places louées.

En Allemagne, il existe sur certaines lignes des trains composés de voitures communiquant entre elles par *soufflets*. Ces trains contiennent généralement une voiture-restaurant. Les places sont numérotées et l'on paye un supplément de 1 mark en première et deuxième classe, de $\frac{1}{2}$ mark en troisième classe pour les parcours de 150 kilomètres au plus et du double pour les parcours de plus de 150 kilomètres. Les places numérotées peuvent être retenues d'avance aux stations d'origine de ces trains et dans certaines agences de voyage.

Est-ce ce système que l'Administration étudie? Il semble que non, puisque, d'après la réponse, ces places louées existeraient dans tous les trains qui ne comprennent pas de voitures de luxe.

Il est d'ailleurs difficile de discuter l'idée émise dans la réponse sans connaître son mode éventuel d'application.

Le rétablissement des premières classes provoquerait-il le mécontentement des voyageurs de première classe qui se félicitent de n'avoir plus à payer la taxe de première. C'est peu probable, puisque ces voyageurs conserveraient le droit de voyager en seconde classe, s'ils le préfèrent.

Quant au confort plus grand dont jouissent à présent les voyageurs de deuxième classe, la réponse est peut-être optimiste.

D'après le renseignement qui figure à la question n° 24, il y a actuellement :

24,141 places de première classe ancienne accessibles aux voyageurs de deuxième classe ;

31,428 places de deuxième classe ancienne.

D'après le renseignement qui figure à la question n° 22, le nombre des places dans les anciennes voitures de première classe serait de 19,500 en chiffres ronds et dans les deuxièmes classes de 35,500.

Il en résulte que moins de la moitié des places offertes au public sont d'anciennes premières.

Le mérite de la réforme dépend beaucoup de la solution de la question suivante, car si elle doit viser à satisfaire les voyageurs, l'Administration ne peut perdre de vue l'intérêt général. La suppression des premières a-t-elle fait réaliser des économies ou des bénéfices et lesquels? C'est le côté le plus important du problème. La Section centrale a donc posé au Gouvernement la question suivante :

22^e QUESTION.

Quelle est l'économie réalisée par la suppression de la première classe et l'inauguration des voitures de luxe?

Quel bénéfice ces mesures ont-elles procuré?

RÉPONSE.

L'idée de la suppression des voitures de première classe a surgi à la suite des critiques qui se sont produites tant dans la presse qu'aux Chambres législatives au sujet de la mauvaise utilisation des voitures de première classe.

Sur la plupart des lignes secondaires, le mouvement des voyageurs de première classe était pour ainsi dire nul; il a été constaté, par des annotations soigneusement tenues que, dans bon nombre de cas, il y avait à peine un ou deux voyageurs de première classe par jour; pour certains trains la moyenne journalière n'était que de $\frac{1}{11}$ voyageur, c'est-à-dire, que pour une période de onze jours consécutifs il n'y a eu qu'un seul voyageur de première classe.

Sur les lignes plus importantes, les premières classes étaient mieux utilisées dans quelques grands trains; mais dans d'autres, et particulièrement dans les trains omnibus, il n'y avait généralement qu'une place occupée sur dix.

En se servant des anciennes premières classes comme voitures de deuxième classe, on a, par conséquent, pu en tirer un meilleur parti.

Il ne paraît pas hors de propos de citer à ce sujet quelques chiffres.

En 1898, le nombre de places dans les voitures de première classe était en chiffres ronds de 19,500, et le nombre de places dans les voitures de deuxième classe était de 33,500.

Or, les voyageurs de deuxième classe ont été environ cinq fois plus nombreux que les voyageurs de première classe.

Il en résulte évidemment qu'en mettant les 53,000 places à la disposition de l'ensemble des voyageurs de première et de deuxième classes, on a amélioré dans une très notable mesure les conditions de transport de la grande majorité.

Il y a donc eu, en fait, une véritable augmentation du matériel à voyageurs sans que cependant il ait été nécessaire de faire fournir de nouveaux véhicules, et, cette augmentation reste acquise dans une forte proportion bien que, dans les anciennes voitures de deuxième classe, le nombre de places par banquette ait généralement été réduit d'une unité.

Les éléments font défaut pour chiffrer d'une façon même peu approximative, les économies réellement obtenues de ce chef.

Quant aux bénéfices résultant de la mise en service des voitures de luxe, ils sont indiqués dans la réponse à la question.

Nous examinerons à la question qui s'y rapporte le bénéfice qu'on attribue à l'inauguration des voitures de luxe.

L'Administration ne peut déterminer dès à présent l'économie réalisée par la suppression des premières classes. La Section centrale conçoit qu'il est actuellement encore très difficile de faire sur ce point des calculs exacts.

Nous ne possédons qu'une indication précise, quant aux conséquences financières de la mesure. C'est le montant des dépenses qu'a entraînées la transformation des premières classes. Ces dépenses s'élèvent, d'après la réponse de l'Administration à la question n° 24, à fr. 540,061 19.

Les autres indications données par la réponse sont étrangères à la question posée.

Le mouvement des voyageurs de première était presque nul sur les lignes secondaires ; sur les lignes plus importantes, il n'y avait en général qu'une place occupée sur dix dans les trains ordinaires. Les voitures de première classe roulaient donc à peu près à vide, excepté dans les trains express.

En les transformant en voitures de deuxième classe, on a mis à la disposition des voyageurs de cette catégorie, 24,141 places d'après la réponse n° 24 et 19,500 d'après la réponse n° 22. L'effectif antérieur des places de deuxième

classe était donc augmenté des deux tiers. Le nombre des voyageurs de deuxième classe n'a certainement pas augmenté dans les mêmes proportions. L'Administration en conclut que, par la suppression des premières on a amélioré dans une large mesure les conditions de transport de la grande majorité.

Elle ajoute que la suppression des premières équivaut en fait à une véritable augmentation du matériel à voyageurs sans qu'il ait été nécessaire de faire fournir de nouveaux véhicules.

Ces considérations, qui semblent justes à première vue, sont néanmoins contredites par le fait que l'Administration annonce dans la réponse n° 1 qu'elle a commandé deux cents nouvelles voitures de deuxième classe.

23° QUESTION.

L'incorporation des voitures de luxe dans nos trains n'entraîne-t-elle pas, à raison de la longueur de ces voitures, des manœuvres supplémentaires, dans les gares, à Bruxelles (Nord) notamment où le service de la composition et de la décomposition des trains était déjà si difficile et si dangereux avant l'inauguration du service de luxe?

RÉPONSE.

En règle générale, les voitures de luxe font partie intégrante des rames de matériel ordinaire dans lesquelles elles circulent et leur présence dans les trains ne nécessite, dès lors, aucune manœuvre supplémentaire.

Il existe cependant quelques exceptions, mais qui ne sont pas de nature à entraver l'exécution du service et qu'il sera possible d'éliminer successivement.

En tout cas, si l'on renonçait à l'emploi des voitures de luxe, il faudrait nécessairement pourvoir à leur remplacement dans les rames par des voitures ordinaires afin de maintenir le chiffre des places offertes actuellement.

Or, la longueur d'une voiture de luxe est de 19^m,75 tandis que la longueur d'une voiture État belge du dernier type est de 14 mètres.

La substitution d'une voiture de luxe à une voiture ordinaire représente donc, au point de vue de la longueur du train, une augmentation de 5^m,75.

Cette différence ne peut guère exercer d'influence sur les opérations de manœuvres nécessitées par la composition et la décomposition des trains.

Sur les lignes des administrations de chemins de fer étrangères à grand trafic, notamment en France et en Allemagne, l'emploi de voitures à bogies d'un type identique, sous le rapport du poids et de la longueur, à celui des voitures de luxe de la Compagnie internationale des Wagons-Lits, a pris une très grande extension pendant ces dernières années. C'est le désir d'offrir

DEMANDE.

Quel est l'effectif des voitures de l'État Belge du dernier type (14 mètres de longueur)?

Ces voitures ne sont-elles pas réservées exclusivement aux trains internationaux?

Combien de places les dites voitures comportent-elles?

Quel est le prix de ces voitures et quel en est le poids?

DEMANDE.

En quoi les trente-deux voitures de première classe de 14 mètres de longueur (13^m985) diffèrent-elles du dernier type admis pour les voitures de première classe?

Quel est l'effectif de ce dernier type?

Combien de places comporte-t-il?

Quel est le prix par voiture? Quel est le poids?

Quelle est la longueur?

RÉPONSE.

aux voyageurs de la classe aisée une plus grande somme de confort et de facilités qui a guidé ces administrations dans le choix des nouvelles voitures.

Les voitures de 14 mètres de longueur (exactement 13^m985) ne sont pas du dernier type admis; elles ont été fournies en 1894 et, comme elles sont pourvues de W.-C., elles étaient, en effet, destinées principalement aux services internationaux.

Depuis, on affecte surtout à ces services, des voitures sur bogies qui ont été fournies de 1888 à 1897.

Ci-dessous les renseignements demandés relativement aux voitures de 14 mètres de longueur :

Nombre de voitures . . .	32
Nombre de places . . .	38
Prix moyen . . .	19,680 francs.
Poids . . .	20,200 kilogr.

RÉPONSE.

Les trente-deux voitures de 13^m,985 ont été fournies comme voitures mixtes, c'est-à-dire qu'elles comprenaient trois compartiments de première classe et trois compartiments de deuxième classe.

Les voitures de première classe du dernier type ont été fournies en 1896; elles comprennent cinq compartiments et sont au nombre de seize; elles contiennent trente et une places. Leur prix est de 24,910 francs; elles pèsent 17,900 kilos et leur longueur est de 12^m,820.

Aux voitures de première classe fournies en dernier lieu, il y a lieu de rattacher le type de voitures montées sur bogies fournies en 1897. Ce sont des voitures mixtes comprenant trois compartiments de première et trois de deuxième classe, comportant chacun six places, soit trente-six places par voiture; leur prix est de 47,950 francs; le poids de 31,000 kilos; la longueur est de 17^m,500; elles sont au nombre de vingt-six.

Sur le premier point (manœuvres supplémentaires) la réponse n'est pas très précise. En général, dit l'Administration, la présence de voitures de luxe dans les trains ne nécessite aucune manœuvre supplémentaire, sauf quelques exceptions qu'il sera possible d'éliminer successivement.

Ces exceptions sont assez nombreuses, pensons-nous, puisque, à Bruxelles Nord par exemple, chaque jour beaucoup de voitures de luxe changent de rame. Ces changements exigent des manœuvres supplémentaires fréquentes, et qui compliquent d'autant plus le service que les installations sont plus restreintes.

Si l'on renonçait à l'emploi des voitures de luxe, continue la réponse, il faudrait les remplacer par des voitures ordinaires afin de maintenir le nombre des places offertes. Or, la différence de longueur d'une voiture de luxe (5^m,75) par rapport à une voiture ordinaire ne peut guère exercer d'influence sur les manœuvres nécessitées par la formation des trains.

Les voitures ordinaires mesurent	13 ^m ,985
Les voitures de luxe.	19 ^m ,75
Longueur en plus.	5 ^m ,765
Les voitures ordinaires pèsent	20,200 kilogr.
Les voitures de luxe.	35,000 »
Poids en plus	14,800 kilogr.

Or, les voitures ordinaires contiennent quatre places de plus que les voitures de luxe.

Le simple rapprochement de ces chiffres, indiqués par l'Administration elle-même, montrent l'avantage qu'il y aurait eu pour le Trésor à utiliser des voitures ordinaires plutôt que des voitures de luxe, abstraction faite du supplément perçu dont la moitié est retenu par la Compagnie des Wagons-Lits.

L'Administration s'est laissé guider, dans le choix des nouvelles voitures, par le désir d'offrir aux voyageurs de la classe aisée plus de confort et de facilité, comme cela se fait sur les grandes lignes de France et d'Allemagne notamment.

On comprend que l'Administration se préoccupe de suivre le progrès dans toutes les branches. Mais était-il bien rationnel de comparer nos lignes belges aux lignes à grand développement de l'étranger, et pour assurer plus de confort aux voyageurs fallait-il nécessairement choisir des voitures aussi lourdes et aussi encombrantes.

24° QUESTION.

RÉPONSE.

A la page 23 du rapport annuel de 1898 on lit :

« Le travail de transformation des voitures, en vue de la suppression de la première classe aux trains de voyageurs, a été poussé très activement pendant l'exercice 1898. »

Le relevé ci-annexé indique, au 31 décembre 1899, le nombre total et l'espèce de voitures auxquelles des transformations ou des améliorations ont été apportées en vue de la suppression de la première classe dans les trains de voyageurs.

Où en était ce travail au 31 décembre 1899, c'est-à-dire combien de voitures et quelles voitures avaient été transformées?

Quelles dépenses par exercice ces transformations avaient-elles occasionnées?

Ces transformations et améliorations ont été effectuées en même temps que les travaux de grande réparation exécutés normalement. Les dépenses exigées par ces travaux de diverses natures se confondent donc dans une certaine mesure et le *coût exact* des transformations et des améliorations ne pourrait être établi d'une *façon absolue*.

On peut, toutefois, chiffrer cette dernière dépense comme ayant atteint au *maximum*, depuis le commencement des travaux en 1897 jusqu'au 31 décembre 1899, la somme de fr. 540,061 18.

DEMANDE.

Combien y a-t-il actuellement de places de première classe ancienne accessibles aujourd'hui aux voyageurs de deuxième classe? Et combien de places de deuxième classe ancienne et éventuellement de places de troisième classe transformée accessibles à la même catégorie de voyageurs?

RÉPONSE.

Le nombre de places de première classe ancienne accessibles aujourd'hui aux voyageurs de deuxième classe s'élève à 24,141 ; celui des places de deuxième classe ancienne s'élève à 31,428.

Aucune voiture de troisième classe n'a été transformée en deuxième.

La dépense occasionnée par la suppression des premières classes et les transformations qui en ont été la conséquence, s'élève à fr. 540,061-48. Elle n'est compensée jusqu'à présent par aucun profit, puisqu'on n'a pu donner aucune indication sur l'économie qu'on attendait de la mesure. (V. Question 22.)

Nous avons fait remarquer (p. 64) que la réponse donnée à la question n° 22 ne concorde pas avec celle-ci quant au nombre des premières anciennes accessibles aujourd'hui aux voyageurs de 2^e classe, ou quant au nombre de places de 2^e classe ancienne.

Voici, tel qu'il a été dressé par l'Administration, le relevé du matériel à voyageurs transformé en vue de la suppression des 1^{res} classes :

Relevé du matériel à voyageurs transformé en vue de la suppression de la première classe, depuis 1897 jusqu'au 31 décembre 1899.

Matériel pour trains légers :

Espèce de matériel.	Nombre.
Voitures à vapeur	46
» mixtes 1 ^{re} et 2 ^e classe	186
» » 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe.	28
» » 2 ^e et 3 ^e classe	37
TOTAL	267

Matériel pour trains lourds :

Matériel ordinaire à 2 essieux.	{	Voitures de 2 ^e classe	174
		» mixtes 1 ^{re} et 2 ^e classe	115
		» » 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe	31
Matériel grande capacité à 3 essieux.	{	Voitures de 2 ^e classe	16
		» 2 ^e » à couloir latéral	6
		» mixte 1 ^{re} et 2 ^e classe avec W.-C.	40
		» » 1 ^{re} et 2 ^e » sans W.-C.	136
TOTAL . . .			518
TOTAL GÉNÉRAL . . .			785

25^e QUESTION.

Le Gouvernement ne compte-t-il pas modifier la convention relative aux voitures de luxe qu'il a passée avec la Compagnie des Wagons-Lits?

La situation créée par cette convention peut-elle se modifier et comment?

RÉPONSE.

L'article 30 du contrat intervenu entre la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et l'Administration du chemin de fer de l'État prévoit l'éventualité où des modifications devraient être apportées dans les conditions d'exploitation des voitures de luxe, mais il va de soi que ces modifications ne peuvent être appliquées qu'en suite d'un accord entre les deux parties contractantes.

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits a saisi l'Administration des chemins de fer d'une proposition tendant à modifier, dans le sens d'une réduction, le barème des suppléments en vigueur pour l'utilisation des voitures de luxe.

Cette proposition est en ce moment à l'examen.

26^e QUESTION.

La Section centrale demande, disposé comme ci-après, un relevé donnant par jour, par voiture et par train, depuis l'inauguration du service de luxe jusqu'au 31 décembre 1899, le mouvement des voitures et la recette qu'elles ont produites au profit de l'État :

Journée

LIGNES.	Numéros des trains.	Numéros des voitures.	Nombre de kilomètres parcourus	Recettes au profit de l'Etat.

RÉPONSE.

Le cahier ci-annexé indique, pour la période du 13 mai au 31 décembre 1899, l'ensemble des services qui ont été organisés pour les voitures de luxe mises en circulation ensuite de la suppression des voitures de 1^{re} classe dans les trains affectés au trafic intérieur.

Le cahier donne, pour chacun des services, le parcours kilométrique journalier effectué par les voitures de luxe dans les trains et les recettes acquises à l'Administration pour sa part dans les suppléments perçus. L'Administration n'a pas tenu d'annotation des numéros des voitures qui ont circulé dans chacun des trains et ne possède

Éventuellement, porter sur le relevé les parcours à vide en les indiquant comme tels, par jour et par voiture et par train.

pas non plus les éléments relatifs aux parcours à vide.

Les indications du cahier sont résumées au tableau ci-après :

MOIS.	Recettes acquises à l'Administration pour sa part dans les suppléments perçus.	Nombre de jours-voitures.	Recette moyenne par jour-voiture.
Mai . . .	5,993 90	144	41 62
Juin . . .	15,409 35	414	37 37
Juillet . .	28,643 30	636	45 04
Août . . .	37,081 95	784	47 30
Septembre.	23,944 25	744	32 18
Octobre. .	14,181 25	462	30 70
Novembre .	12,590 40	454	27 69
Décembre .	13,733 20	466	29 47
ENSEMBLE	151,659 60	4,104	36 93

Le produit moyen journalier de chaque voiture de luxe pour la période entière du 15 mai au 31 décembre a été de fr. 36 93.

A ce produit, il y a lieu d'ajouter le produit des billets de chemin de fer, pour avoir la recette totale perçue par l'Administration pour l'utilisation des voitures de luxe.

La comparaison du prix unitaire de fr. 0 02 par voyageur-kilomètre avec le prix de base de fr. 0.0637873 de la 2^e classe fait ressortir à fr. 117 83 le produit des billets de chemin de fer payés par les voyageurs.

Il est à remarquer toutefois que pour certaines catégories de billets, et notamment pour les abonnements, le prix kilométrique du voyage est inférieur au prix normal de base.

Le produit précité de fr. 117 83 doit donc subir une réduction, dont la détermination exacte exigerait un travail de dépouillement très laborieux et pour lequel peut-être les éléments ne sauraient même plus être rassemblés. Mais un calcul sommaire a permis d'établir que cette réduction n'est pas supérieure à 13 %; le produit des billets

de chemin de fer s'élève donc au moins à fr. 117 85 — 0 15 $\times$ 117 85, soit 100 fr.

Par conséquent, la recette totale encaissée par l'Administration du chef des voyages dans les voitures de luxe pendant la période du 15 mai au 31 décembre 1899 est au moins de 137 francs par jour-voiture.

Il n'est pas sans intérêt de mettre en regard de ce résultat, le produit moyen journalier des voitures de 1^{re} classe en 1898.

L'effectif se composait alors de quatre cent soixante-seize voitures de première classe et de six cent soixante et onze voitures mixtes, comprenant un ou plusieurs compartiments de première classe. En comptant, pour éviter toute espèce d'exagération, que le nombre de compartiments de première classe entrant dans ces voitures mixtes représente un nombre de voitures égal au quart de six cent soixante et onze, on trouve que l'effectif total de 1898 a été de $476 + \frac{1}{4} \times 671 = 644$ voitures. Il y a toujours un certain nombre de véhicules immobilisés pour servir de réserve et aussi pour subir des réfections, cette immobilisation, qui atteint généralement un cinquième de l'effectif, fait qu'en définitive, il ne faut compter que $644 - 644 \times \frac{1}{5} = 513$ voitures de première classe comme étant constamment en circulation, ce qui, pour une année entière, représente $513 \times 365 = 187,975$, soit, en arrondissant par diminution, 187,000 jours-voitures.

D'autre part, le produit total des voyages en première classe pour l'année 1898 a été de fr. 7,123,692.22. Par conséquent, chaque voiture de première classe a procuré une recette moyenne qui n'atteint pas tout à fait $\frac{7,123,692.22}{187,000}$, soit 38 francs par jour.

187,000

A ces considérations, il convient d'ajouter que les voitures de luxe n'occasionnent à l'Administration que les dépenses résultant des frais de traction et des frais d'entretien des pièces de roulement, d'attelage, de choc et de suspension, tandis que pour les voitures de première classe, l'Administration a, en outre, à sa charge, les frais de premier établissement, ainsi que les frais d'entretien intérieur et extérieur de toutes les parties de la superstructure des véhicules.

La Section centrale pensait au contraire que les gares d'un côté, les chefs-gardes de l'autre, devaient tenir et tenaient annotation des voitures qui entrent dans la composition des trains. De plus, à l'occasion de la mise en circulation des voitures de luxe, le document ci-après a été prescrit :

Bulletin de contrôle

[illegible]

Vu et vérifié,
LE CHEF DE STATION,

Du 15 mai au 31 décembre 1899 le produit moyen journalier des supplé-

ments délivrés dans les voitures de luxe a été de fr. 36.98 par voiture au profit de l'État.

Si à ce produit on ajoute le produit des billets de chemin de fer des voyageurs qui prennent place dans les voitures de luxe, on obtient, d'après l'Administration, un produit total de 137 francs par jour voiture de luxe.

Or, si l'on calcule d'autre part le produit moyen journalier des voitures de première classe en 1898, on obtient 38 francs par voiture.

Les voitures de luxe rapportent donc à l'État une recette journalière de 137 francs par voiture, tandis que la recette journalière par voiture de première classe n'était que de 38 francs.

Si ce rapprochement était juste, la conclusion qui s'en dégagerait irrésistible est qu'il faut immédiatement étendre le service de luxe à tout le réseau. Et ceci montre qu'il y a un défaut dans le raisonnement de l'Administration et que la comparaison qu'elle établit repose sur des bases vicieuses.

Pour le montrer nous ferons un autre rapprochement.

Dans sa réponse à la question 22, l'Administration justifie comme suit la suppression des voitures de première classe :

a. Sur la plupart des lignes secondaires le mouvement des voyageurs de première classe était pour ainsi dire nul; il y avait à peine un ou deux voyageurs par jour; pour certains trains il n'y avait qu'un seul voyageur pour une période de onze jours;

b. Sur les lignes plus importantes les premières classes étaient mieux utilisées dans quelques grands trains, mais dans d'autres, et particulièrement dans les trains-omnibus, il n'y avait généralement qu'une place occupée sur dix.

Dans sa réponse à la présente question, l'Administration ne tient pas compte de cette distinction entre lignes secondaires et lignes plus importantes, entre grands trains et trains-omnibus. Elle divise la recette totale des premières classes en 1898 par le nombre total des voitures de première classe et elle place le résultat en regard du produit des voitures de luxe qui ne circulent *que sur les lignes importantes et dans les grands trains*.

Pour faire une comparaison sérieuse, il fallait mettre en regard du produit des voitures de luxe le produit des anciennes voitures de première classe *sur les lignes où circulent les voitures de luxe*. C'était le but que visait la Section centrale en demandant le relevé de recettes qu'elle n'a pu obtenir.

Enfin la Section centrale désirait être renseignée sur les prix d'entretien extérieur des voitures de luxe et sur les dépenses exceptionnelles du chef d'avaries attribuées à des chocs.

Elle a posé les questions suivantes :

27° QUESTION.

La Section centrale demande aussi à être renseignée sur les frais d'entretien extérieurs de ces voitures (de luxe) et sur les dépenses exceptionnelles qu'elles ont pu

RÉPONSE.

L'organisation du service des voitures de luxe de la Compagnie internationale des Wagons-Lits, prévue par la convention du 25 mars 1898, est trop récente, pour pou-

occasionner à la charge de l'État, notamment pour avaries attribuées à des choes.

voir indiquer exactement le montant des frais d'entretien extérieur de ces voitures.

En effet, les onze premières ont été mises en circulation dans le courant du mois de mai 1899, d'autres ont été mises en service respectivement en juin, juillet et août de la même année; d'autres encore ont été affectées au service international de Bruxelles-Paris; pour ces dernières les frais d'entretien extérieur seront supportés par les administrations intéressées au prorata des parcours sur leurs lignes respectives. Enfin, en octobre et en novembre 1899, le roulement des voitures de l'espèce a été modifié de telle sorte qu'il y en avait vingt-cinq en circulation et quatorze en réserve. Quoi qu'il en soit, afin de pouvoir donner actuellement à la Section centrale des renseignements aussi exacts que possible, au sujet de la première question posée ci-contre, on pourrait comparer à cet égard les voitures de luxe de la Compagnie internationale des Wagons-Lits, aux anciennes voitures de première classe de l'État Belge, toute proportion gardée.

Dans cet ordre d'idées, d'après les résultats de notre comptabilité se rapportant aux exercices de 1896 et de 1897, les dépenses afférentes à nos voitures de première classe étaient les suivantes :

A) Dépenses fixes annuelles par essieu :

Entretien fr. 72 37

B) Dépenses variables par mille essieux-kilomètres :

Entretien fr. 2,555 »

Roues 0,259 »

ENSEMBLE . . fr. 2,874 »

soit par mille véhicules-kilomètres à deux essieux $(2,874 \times 2) = 5,148$ francs.

Les voitures de luxe de la Compagnie internationale des Wagons-Lits, étant à quatre essieux, les dépenses figurant sous la rubrique B doivent être évaluées à $(2,874 \times 4) = 10,296$.

Dans les chiffres cités ci-dessus, il n'est pas tenu compte évidemment de l'intérêt et de l'amortissement du capital engagé, ni

des frais d'entretien et de réparation des caisses et des garnitures des voitures, ces dépenses, en ce qui concerne les voitures de luxe, restant à la charge de la Compagnie internationale des Wagons-Lits.

Les autres frais renseignés ci-dessus incombent à l'État belge, en vertu du 2° de l'article 5 de la convention prérappelée.

Or, d'après les roulements établis pendant le courant de l'année 1899, le parcours moyen des voitures de luxe utilisées en service intérieur de l'État belge, était de 367 kilomètres par jour, soit $367 \times 365 = 133,955$ kilomètres, ou en chiffres ronds 134,000 kilomètres, par an.

Dans ces conditions, nous pouvons conclure de ce qui précède, qu'une voiture de luxe de la Compagnie précitée nous occasionne, à peu près, les frais d'entretien extérieurs ci-après :

1° Dépenses fixes annuelles	
par an $(72,57 \times 4)$. . . fr.	289 48
2° Dépenses variables par an	
$\left(\frac{10,296 \times 134,000}{4,000} \right)$	1,579 66
ENSEMBLE . . . fr.	1,669 14

soit par jour $\left(\frac{1,669 14}{365} \right) = \text{fr. } 4 57$ ou par kilomètre $\left(\frac{4 57}{367} \right) = 0 0125$.

Quant aux voitures de luxe avariées, par suite de choc, il y en a vingt jusqu'à ce jour, mais l'Administration n'est pas encore en possession des factures permettant de déterminer le coût des réparations.

DEMANDE.

I. — A quelles dates, sur quelles lignes et en quel nombre les voitures de luxe ont-elles été mises successivement en circulation?

De combien de voitures en tout l'Administration disposait-elle à fin décembre 1899?

II. Dans la réponse à la question n° 29, on fait un rapprochement entre les anciennes voitures de première classe et les voitures de luxe de la Compagnie des Wagons-Lits.

RÉPONSE.

I. — Le relevé A, ci-joint, donne les renseignements demandés sous le n° 1 ci-contre.

A ce propos, il est à observer qu'une même voiture de luxe roule parfois sur deux et même sur trois lignes différentes, en un jour.

Au 31 décembre 1899, l'Administration disposait de trente-neuf voitures de luxe, dont vingt-cinq étaient en circulation et quatorze en réserve, ainsi que cela est dit dans la réponse à la question n° 29.

Donner pour les unes et les autres, les renseignements suivants :

Longueur des voitures;
Nombre de places qu'elles contiennent;
Poids des voitures.

III. — Un bogie ne constitue-t-il pas un ensemble de pièces mécaniques qui entraîne des frais de renouvellement, de réparation et d'entretien plus considérables que deux essieux isolés?

IV. — Qu'entend-on :

A) Par dépenses fixes annuelles par essieux?

B) Par dépenses variables par mille essieux?

C) Comment ces dépenses sont-elles déterminées?

V. — Aux termes de l'article 3 § a de la convention, les travaux de renouvellement de réparation et d'entretien des organes de choc, de traction, de roulement, de suspension et de freinage sont à la charge de l'Administration. Pourquoi dans la réponse à la question n° 29 ne parle-t-on que des essieux et des roues? Ce qui concerne les autres organes est-il quantité négligeable?

VI. — A quelles dates et à quelles voitures les diverses avaries du chef de choc se sont-elles produites? Pourquoi l'Administration n'est-elle pas encore fixée sur le coût d'aucune de ces avaries?

II. — Les relevés B et C donnent les renseignements demandés sous le n° 2.

III. — Pour pouvoir établir une comparaison, quant aux frais d'entretien et de réparation entre le bogie et l'essieu ordinaire, il faut considérer celui-ci comme constitué du train de roues muni de ses boîtes remplies d'huile, des tampons graisseurs et des coussinets, ainsi que des ressorts de suspension.

Le bogie est formé de trois parties principales :

A) Le châssis composé de longerons et de traverses.

Cette partie est très robuste et ne donne lieu qu'à des frais d'entretien, de réparation et de renouvellement, très réduits.

B) Les trains de roues avec leurs bandages, leurs boîtes remplies d'huile, les tampons et les coussinets. C'est cette seconde partie qui, par l'usure des fusées des coussinets, par la mise hors de service des tampons graisseurs et le remplacement de l'huile, occasionne presque tous les frais d'entretien, de réparation et de renouvellement des organes du roulement. Elle est commune aux bogies et aux essieux isolés.

C) L'appareil de suspension.

Dans le bogie, il y a trois systèmes de ressort de suspension superposés, tandis que l'essieu isolé n'en possède qu'un. Ici au point de vue des frais, le bogie semble donc d'abord beaucoup plus onéreux, mais il est à remarquer que pour obtenir un roulement convenable, on est obligé, avec les essieux isolés, d'introduire entre la caisse et le châssis des voitures, un second système de suspension élastique.

Les frais de renouvellement, de réparation et d'entretien d'un bogie ne paraissent donc pas différer sensiblement de ceux relatifs à deux essieux isolés. Cependant la comptabilité n'établit pas jusqu'ici de distinction à ce sujet, attendu qu'il n'y a, en service, qu'un petit nombre de voitures à bogies et que celles-ci ne sont d'ailleurs en circulation que depuis peu de temps.

IV. — On entend : A) par dépenses fixes par essieu, celles qui ne sont pas influencées

par l'utilisation du matériel et qui doivent être faites quelle que soit l'importance des parcours effectués. Telles sont, outre l'intérêt et l'amortissement du capital engagé, les dépenses afférentes aux opérations périodiques : levage, nettoyage, etc.

B) par dépenses variables par mille essieux, celles qui sont influencées par l'importance des parcours. Tels sont les frais de visite, en gare, le coût des réparations exécutées à la suite d'usure ou de bris (essieux, bandages, coussinets, ressorts, etc.). Toutes les dépenses dont il s'agit sont déterminées d'après la nature des travaux.

V. — Les dépenses renseignées sous la rubrique « entretien » des postes *A* et *B* de la réponse à la question n° 29, comprennent celles qui se rapportent aux travaux de renouvellement, de réparation et d'entretien des organes de choc, de traction, de suspension et de freinage du matériel.

VI. — Le relevé *D* ci-joint donne les renseignements demandés sous le n° 6. On remarquera que, pour un grand nombre de voitures de luxe, la Compagnie des Wagons-Lits ne nous a pas fait parvenir jusqu'ici les factures; il n'existe pas de délai pour l'envoi de ces documents.

Les deux réponses ci-dessus ne concordent pas absolument.

Dans la réponse 27 il est dit que dans les chiffres cités (dépenses fixes annuelles par essieu et dépenses variables par mille essieux) il n'est pas tenu compte de l'intérêt et de l'amortissement du capital engagé. Au n° IV de la réponse suivante, on considère l'intérêt et l'amortissement du capital engagé comme faisant partie des dépenses fixes annuelles.

De même nous lisons au n° III de la dernière réponse : « Les frais de renouvellement, de réparation ou d'entretien d'un bogie ne paraissent donc pas différer sensiblement de ceux relatifs à deux essieux isolés. *Cependant la comptabilité n'établit pas jusqu'ici de distinction à ce sujet, attendu qu'il n'y a eu en service qu'un petit nombre de voitures en bogies et que celles-ci ne sont d'ailleurs en circulation que depuis peu de temps.* » Ce passage ne se comprend pas bien, puisque dans la réponse n° 29 on calcule le coût approximatif des frais de réparation, de renouvellement et d'entretien des bogies sur lesquels sont montées les voitures de luxe.

Il faut conclure de tout cela, que les renseignements sur les frais d'entretien et de réparation des voitures de luxe sont très incertains.

La Section centrale avait d'ailleurs demandé *comment étaient déterminées* les dépenses fixes annuelles par mille essieux. Il n'a pas été répondu à cette question.

* * *

Les relevés B et C (Annexe VI) qui accompagnent la réponse à la dernière question fournissent les éléments d'une comparaison entre les voitures de luxe et les anciennes voitures de 1^{re} classe. Si l'on prend comme point de comparaison les voitures à couloir, nous voyons qu'une voiture de luxe pèse 34,000 kilogr. et comporte de trente-quatre à quarante et une places, tandis qu'une voiture à couloir pèse 10,120 kilogr. et comporte vingt et une places. Donc trois voitures à couloir pèsent 30,360 kilogr., soit 3,640 kilogr. de moins qu'une voiture de luxe et comportent au moins 50 %, de places en plus.

Si l'on prend comme point de comparaison les voitures de 12^m32 qui sont du dernier type, le résultat est à peu près le même. En effet, deux de ces voitures pèsent 35,800 kilogr. et contiennent soixante-deux places.

* * *

Avaries. — Le relevé D (V. Annexe VI) donne la nomenclature des voitures de luxe avariées par suite de chocs.

L'effectif de ce matériel est de trente-neuf voitures dont vingt-cinq en circulation et quatorze en réserve. Il y a eu vingt-sept avaries ayant affectées quinze voitures; soit plus d'une avarie par voiture en circulation depuis le 15 mai.

Les sommes à payer par l'Administration ne sont connues que pour cinq avaries; elles se montent à fr. 534-45.

Pour les vingt-deux autres, l'Administration déclare que la Compagnie des Wagons-Lits ne lui a pas fait parvenir les factures jusqu'ici. Il n'existe pas de délai, paraît-il, pour l'envoi de ces documents.

28^e QUESTION.

ACHAT DE CHARBONS.

A la page 30 du dernier rapport sur la situation du chemin de fer, figure un diagramme montrant que les prix faits à l'État, par les charbonniers, suivent une progression croissante depuis 1893. L'adjudication de fin d'année a été marquée, en 1899, non seulement par des prix considérablement supérieurs à ceux de 1898, mais même par un refus de fournir.

L'Administration a dû s'adresser aux marchands de charbons anglais, ce qui a eu pour conséquence l'achat de charbons à des conditions très onéreuses, et un dommage causé à la classe ouvrière belge.

L'Administration entend-elle persévérer dans cette voie? et, dans la négative, quels remèdes entend-elle appliquer à cette situation?

RÉPONSE.

L'Administration a recours à l'adjudication publique pour la fourniture des charbons qui lui sont nécessaires. Quand le montant des quantités soumissionnées sera inférieur à celui des quantités demandées, elle sera forcée, comme elle l'a été en 1899, de recourir à l'étranger en vue d'obtenir la livraison des quantités de combustibles nécessaires pour assurer la marche de ses trains.

Pour faciliter les fournitures, il a été apporté aux clauses et conditions du cahier des charges quelques modifications demandées par les associations charbonnières du pays.

29° QUESTION.

Quelles sont les modifications aux clauses et conditions du cahier des charges dont parle la réponse à la question n° 28?

RÉPONSE.

A) La clause stipulant 5 % de bon poids a été supprimée;

B) Lorsqu'un adjudicataire est en retard de livraison, la quantité arriérée peut être exigée par l'Administration en même temps que l'exécution de la commande courante, sans que, dans aucun cas, la quantité à fournir puisse être supérieure à 180 tonnes par semaine et par lot.

Antérieurement, l'Administration avait le droit d'exiger la fourniture de tout l'arriéré dans un délai de quinze jours;

C) L'Administration a admis qu'elle pourrait prendre en considération pour justifier des retards dans les fournitures des événements qu'elle ne considérerait pas antérieurement comme rentrant dans les cas de force majeure, à condition toutefois, que l'adjudicataire ait mis à sa disposition tous les charbons qu'il pourrait posséder en tas et tous ceux qu'il parviendrait à extraire.

30° QUESTION.

Quels sont les prix payés en 1899 :

A. — Pour le charbon belge;

B. — Pour le charbon étranger?

Quelles sont les quantités consommées de l'un et de l'autre?

Quelle est pour cet objet la dépense totale comparée à celle de 1898?

RÉPONSE.

Prix moyens, par tonne, payés pour les diverses qualités de charbons menus pour locomotives sur les marchés contractés en 1899 :

	MARCHÉ. Type II.	DEMI-GRAS.		GRAS Type II.
		Type III.	Type IV.	
Charbons belges. { Adjudication du 4 avril 1899. . .	10 18	11 96	12 98	13 50
Charbons belges. { Adjudication du 5 octobre 1899. . .	13 25	14 94	16 00	17 50
Charbons anglais. { Marchés contractés fin octobre et en novembre 1899. . .	—	14 06	18 12	19 15

*
* *

Quantité de charbon menu belge consommée en 1899 . . . 1,168,920 tonnes.

Quantité de charbon an-

glais 41,480 —

1,210,400 —

* *

En 1899, il a été payé :

Pour les menus belges	
consommés. . . .	12,656,978 francs.
Pour les charbons an-	
glais consommés . .	727,108 —
	13,384,086 —

En 1898, il a été payé :

Pour les 1,061,147 tonnes de charbon menus belges consommés 9,751,940 francs.

La hausse du combustible a été une des causes de l'augmentation des dépenses. A cet égard, les prévisions pour 1900 ne sont pas plus favorables. Le présent rapport indique (p. 6) qu'à ce point de vue l'augmentation de dépenses prévue pour 1900 s'élève à 3,589,421 francs.

31^e QUESTION.

La Section centrale demande :

A. — Un tableau semblable à celui de la page A/53 du rapport de 1898 (Compte rendu) • *Mouvement et recette des voyageurs* » complété par les exercices 1887 à 1896 inclus ;

B. — Pour 1898, le tableau de la page A/53 complété par l'addition du mouvement et de la recette des lignes reprises ;

C. — Pour 1899, le même tableau que pour 1898.

RÉPONSE.

A. — Ci-joint deux tableaux donnant pour les exercices 1887 à 1898, le détail par catégorie et classe, du mouvement et de la recette des voyageurs.

B. — Les résultats de l'année 1898 comprennent le mouvement et la recette des lignes reprises, sauf pour le premier semestre en ce qui concerne le Grand Central et le Liégeois-Limbourgeois, la *fusion complète* n'ayant eu lieu que le 1^{er} juillet.

Mais le mouvement et la recette de ces deux dernières lignes, pour les six premiers mois de 1898 (y compris bien entendu les sections étrangères), figurent dans le tableau inséré à la page A/189 du Compte rendu de ladite année.

C. — La situation actuelle des travaux statistiques ne permet pas encore de fournir des indications analogues pour l'exercice 1899.

Les tableaux soumis par l'Administration figurent aux Annexes (voir annexe VII).

La Section centrale s'est bornée : 1^o à dresser le tableau comparatif des recettes du service des voyageurs en 1897 et 1898.

A. — Tableau comparatif des recettes du service

	ANNÉE 1897.		
	Première classe	Deuxième classe.	Troisième classe.
Billets simples	5,087,499 47	5,067,477 34	9,693,536 97
Billets aller-retour	3,033,366 56	5,433,908 82	15,250,914 10
TOTAUX	6,120,866 03	10,501,386 16	24,944,451 07
Militaires, enfants, électeurs	136,524 69	290,135 94	1,343,208 24
Abonnements ordinaires	1,518,372 76	2,430,729 12	3,050,420 48
— scolaires	30,587 77	126,652 31	194,092 28
— ouvriers	"	"	3,597,355 86
Détenus et gardiens	"	"	200,403 01
Émigrants	"	"	10,575 62
Sociétaires	13,265 89	139,730 24	684,866 78
Trains de plaisir	3,309 35	42,535 65	257,865 45
Voyages circulaires	342,301 87	666,615 68	81,620 40
Carnets Exposition de 1897	71,768 90	171,378 "	130,057 01
TOTAUX	2,116,221 23	3,867,576 94	9,557,365 22

		1897.
Résumé.	Billets à prix normaux, simples et aller-retour. { 1 ^{re} classe	6,120,866 03
	2 ^e —	10,501,386 16
	TOTAUX	16,622,252 19
	Billets à prix réduits. { 1 ^{re} classe	2,116,221 23
	2 ^e —	3,867,576 94
	TOTAUX	5,983,798 17
	Billets à prix normaux. { 3 ^e classe	24,944,451 07
	— — réduits	9,557,365 22
	TOTAUX	34,501,816 29

des voyageurs en 1897 et 1898.

ANNÉE 1898.			DIFFÉRENCES POUR 1898.		
Première classe.	Deuxième classe.	Troisième classe.	Première classe.	Deuxième classe.	Troisième classe.
2,717,337 59	5,103,160 95	9,992,921 78	— 570,162 08	+ 35,683 59	+ 299,384 81
2,687,776 80	6,090,023 68	17,454,631 01	— 345,529 76	+ 656,114 86	+ 2,203,716 91
5,405,114 19	11,193,184 61	27,447,552 79	— 715,751 84	+ 691,798 45	
			— 23,053 39		+ 2,503,101 72
				+ 2,479,148 53	
119,462 95	299,109 50	1,255,443 90	— 17,061 74	+ 8,973 56	— 87,764 34
1,238,457 86	2,741,735 85	5,456,902 59	— 279,914 90	+ 311,006 73	+ 406,482 11
17,105 23	166,205 08	218,127 31	— 15,482 54	+ 39,552 77	+ 23,135 03
"	"	4,179,132 39	"	"	+ 581,776 53
"	"	193,274 50	"	"	— 7,128 51
"	"	29,114 47	"	"	+ 12,538 85
10,026 60	134,389 97	501,951 75	— 3,239 29	— 5,540 27	— 122,915 03
2,757 05	37,707 60	179,510 55	— 642 30	— 4,628 05	— 78,354 90
352,768 34	662,564 97	96,029 79	— 9,533 53	— 4,050 71	+ 14,409 30
"	"	"	— 71,768 90	— 171,378 "	— 130,057 01
1,720,578 05	4,041,712 97	10,169,487 25	— 395,643 20	+ 174,136 03	
			— 221,507 17		+ 612,122 03
				+ 390,614 86	

1898.

5,405,114 19				
11,193,184 61				
10,598,298 80	en moins	23,953 39		
1,720,578 05			245,400 56	
4,041,712 97				
5,762,291 "	en moins	221,507 17		
27,447,552 79	en plus	2,503,101 72		
10,169,487 25	en plus	612,122 03		
37,617,040 04			3,115,223 76	en plus 2,869,763 19

De ce tableau il ressort que l'augmentation des recettes était due à peu près exclusivement aux voyageurs de troisième classe.

Il serait donc juste de songer à améliorer les conditions de voyage du public des troisièmes qui fournit à l'Administration la plus grosse part de ses recettes (voyageurs).

2° A dresser le tableau de la progression des recettes du service de voyageur de 1887 à 1898 en séparant la première et la deuxième de la troisième (1).

(1) Le tableau (p. A/55 du Compte rendu) donne les résultats comparatifs des transports de voyageurs pendant les exercices 1897 et 1898. Ce tableau porte en note « *non compris le mouvement et la recette des gestions provisoires des lignes exploitées pour compte de l'État en 1897 et 1898* ».

Ces gestions provisoires ne sont pas indiquées. Mais si nous nous reportons aux annexes XLVI des Comptes rendus de 1897 et 1898, nous trouvons :

En 1897 :

1° Les lignes du Grand Central belge et du Liégeois-Limbourgeois ont été exploitées par les compagnies; les résultats de l'exploitation figurent dans le groupe des compagnies et ne sont pas compris dans les résultats de l'exploitation du réseau de l'État.

2° Les lignes d'Anvers à Gand et de Gand-Eecloo-Bruges ont été exploitées par les compagnies pendant le premier semestre. Les résultats du premier semestre figurent dans le groupe des compagnies et les résultats du second semestre dans ceux du réseau de l'État.

En 1898 :

Les lignes du Grand Central et du Liégeois-Limbourgeois ont été exploitées par les compagnies pendant le premier semestre. Les résultats de ce semestre figurent aux compagnies. Les résultats du second semestre sont compris dans les résultats du réseau de l'État. Le tableau A/55 comprend en conséquence :

Pour 1897.	Pour 1898.
L'ancien réseau de l'État, plus six mois d'Anvers-Gand et de Gand-Eecloo-Bruges.	L'ancien réseau de l'État, douze mois d'Anvers-Gand et de Gand-Eecloo-Bruges et six mois du Grand Central belge et du Liégeois-Limbourgeois

Par conséquent, la comparaison établie audit tableau n'est pas utile : elle repose sur des termes dissemblables.

L'Administration dit bien que le mouvement et la recette du Grand Central et du Liégeois-Limbourgeois pour le premier semestre de 1898 (y compris les sections étrangères) figure au tableau inséré page A/189 du Compte rendu de 1898. Ce tableau (p. A/189) ne correspond pas dans sa forme au tableau page A/55 et il ne saurait, en tous cas, en être utilement rapproché dans ses résultats généraux, puisqu'il contient le mouvement et la recette des sections étrangères.

C'est pourquoi la Section centrale s'est bornée à dresser les tableaux ci-contre.

Du tableau inséré page 85 il ressort que le mouvement de recettes en plus ou en moins est demeuré à peu près parallèle jusqu'en 1896 entre la première et la deuxième classe réunies et la troisième classe. A partir de 1897 la recette des première et deuxième classes fléchit par rapport à l'augmentation constatée sur la troisième classe et ce mouvement s'accroît en 1898.

La circonstance que pour 1897 et 1898 les termes de comparaison sont incomplets n'a pas d'importance ici, puisqu'il s'agit uniquement d'apprécier le rapport entre le produit de deux catégories de voyageurs.

B. — Transports de voyageurs. — Recettes.

	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
1 ^{re} classe . . .	5,961,362 64	6,503,327 54	6,607,044 44	6,683,875 35	6,783,652 15	6,717,382 51	6,593,456 46	7,407,506 45	7,297,928 71	7,076,061 03	8,257,087 26	7,125,692 22
2 ^{me} id . . .	10,141,072 12	10,870,586 78	11,100,872 87	11,588,908 78	12,100,426 29	12,187,950 86	12,578,920 75	13,689,172 67	13,147,975 71	13,651,737 54	14,568,965 10	13,254,897 58
TOTAUX . . .	16,102,434 76	17,179,914 12	17,708,517 51	18,272,784 13	18,884,078 44	18,905,313 57	18,952,377 19	21,096,679 12	20,445,904 42	21,527,798 37	22,606,050 36	22,360,589 80
	+ 6.69 %	+ 3.08 %	+ 3.19 %	+ 3.35 %	+ 0.11 %	+ 0.35 %	+ 11.19 %	- 3.08 %	+ 4.51 %	+ 5.99 %	- 1.09 %	
3 ^e classe . . .	25,900,684 70	24,952,831 71	25,405,831 60	26,667,072 43	27,218,448 71	27,437,912 09	28,151,214 65	30,272,855 02	29,965,485 01	31,550,001 74	34,501,816 29	37,617,040 04
	+ 4.40 %	+ 1.81 %	+ 4.99 %	+ 2.05 %	+ 0.82 %	+ 2.60 %	+ 7.53 %	- 1.02 %	+ 5.28 %	+ 9.35 %	+ 9.05 %	
Les trois classes réunies . . .	40,003,119 46	42,132,745 83	43,114,348 91	44,939,856 56	46,099,527 15	46,543,225 46	47,123,591 84	51,569,532 14	50,411,589 43	52,877,800 11	57,107,866 65	59,977,629 84
	+ 5.52 %	+ 2.53 %	+ 4.23 %	+ 2.58 %	+ 0.53 %	+ 1.68 %	+ 9.01 %	- 1.87 %	+ 4.89 %	+ 7.99 %	+ 5.03 %	

32° QUESTION.

Comme les rapports des années précédentes celui de 1898 donne la *nomenclature* des modifications introduites dans les tarifs, des créations de tarifs spéciaux nouveaux et des extensions données aux tarifs spéciaux antérieurs.

Cette nomenclature n'est accompagnée d'aucune note explicative ou justificative.

En vue de se rendre compte des modifications, créations ou extensions des tarifs spéciaux, la Section centrale demande en communication :

A) Les statistiques sur lesquelles l'Administration s'est fondée pour décréter les modifications, créations et extensions réalisées pendant les deux dernières années;

B) Les statistiques renfermant les résultats obtenus.

RÉPONSE.

En règle générale, l'Administration ne se base pas sur des statistiques pour décréter des modifications aux tarifs.

Les différentes mesures de tarifs, qui sont provoquées par des demandes de l'industrie, du commerce et de l'agriculture, sont prises à la suite d'un examen qui porte surtout sur les points ci-après :

Valeur des marchandises ;
 Usage des marchandises ;
 Modes d'emballage et de chargement ;

Nécessité de la mesure au point de vue des intérêts du chemin de fer, du commerce, de l'industrie et de l'agriculture (concurrency étrangère, création de nouveaux débouchés, etc.).

Dans beaucoup de cas, la perte prévue est compensée au bout d'un temps plus ou moins long par les recettes nouvelles résultant de l'augmentation de trafic que provoquent les déclassements.

Les tableaux ci-joints⁽¹⁾, dressés pour les années 1897 et 1898, indiquent les différentes mesures de tarifs, les motifs des dégrèvements et l'import annuel approximatif de la réduction.

Il n'est pas tenu de statistique spéciale indiquant, pour chaque marchandise, les résultats obtenus, parce que ces statistiques n'offriraient qu'un intérêt relatif tout en occasionnant de fortes dépenses.

Les statistiques tenues par l'Administration se bornent à enregistrer les résultats obtenus par groupes de produits de même famille, ainsi que le montrent les tableaux statistiques insérés dans le Compte rendu annuel (voir pages A, 158 et suivantes du Compte rendu de 1897 et pages A, 160 et suivantes de celui de 1898).

Au surplus, on ne pourrait guère déterminer exactement dans quelle proportion les augmentations de trafic constatées devraient être attribuées aux mesures de déclassement, ces augmentations pouvant également pro-

(1) Voir Annexe VIII.

venir de l'essor de l'industrie et du commerce et de multiples autres facteurs (fermeture des voies navigables, détournements de trafics, marchés extraordinaires, etc.).

L'Administration, en règle générale, ne se base donc pas sur des statistiques pour décréter des modifications aux tarifs.

Les mesures qu'elle prend sont décidées après un examen qui porte sur la valeur des marchandises, leur usage, le mode d'emballage et de chargement, et la nécessité de la mesure au point de vue des intérêts du chemin de fer, de l'industrie, de l'agriculture ou du commerce.

L'examen préalable de tous ces points est certainement utile. Il ne se conçoit pas cependant qu'on néglige l'examen de la question la plus intéressante au point de vue de l'exploitation du chemin de fer, à savoir les résultats financiers des mesures prises en ce qui concerne les tarifs. Ce point est d'une haute importance.

A s'en tenir à la réponse, il n'y aurait pas lieu de s'inquiéter, puisque « dans beaucoup de cas » la perte prévue est compensée au bout d'un temps plus ou moins long par les recettes nouvelles résultant de l'augmentation de trafic que provoquent les déclassements.

Mais si l'on manque de données statistiques précises, sur qu'elle base sérieuse peuvent s'appuyer les prévisions de perte ou les affirmations de gain.

Dans son rapport sur le Budget de 1899, notre honorable collègue, M. Hubert, signalait comme une des causes de l'élévation constante du coefficient d'exploitation la diminution des tarifs. Voici que l'Administration, tout en reconnaissant que ces modifications de tarifs ne se basent pas sur des données statistiques, affirme qu'en règle générale, toute modification de tarifs porte en elle-même sa compensation. Dans cette dernière hypothèse, il faudrait admettre qu'en définitive les chemins de fer ne s'imposent aucun sacrifice réel en faveur du commerce, de l'industrie ou de l'agriculture.

« Les statistiques tenues par l'Administration se bornent, dit encore la réponse, à enregistrer les résultats obtenus par groupes de produits de même famille. » Ces tableaux n'indiquent aucun résultat. Ils se bornent à énumérer les quantités transportées.

33° QUESTION.

Le tableau qui fait l'objet de l'annexe XIV du Compte rendu de 1898 indique :

1° Par compagnie, le prix payé pour les lignes rachetées, y compris le matériel fixe des voies et des stations;

2° Pour toutes les compagnies réunies le prix payé pour le matériel de traction de transport et de camionnage, machines et outillages des ateliers.

RÉPONSE.

Les deux tableaux suivants donnent les renseignements demandés.

La Section centrale demande le prix payé à chaque compagnie :

A) Pour le matériel de traction, de transport et de camionnage;

B) Pour les machines et outillages des ateliers.

La Section centrale demande aussi séparément le prix consacré par l'État à l'acquisition des mêmes objets (frs. 277,032,190 19).

Elle demande en outre le détail par compagnie des sommes mentionnées au même tableau :

Pour les travaux prévus lors du rachat.	frs. 13,401,927 16
Pour autres travaux livrés à l'exploitation	62,015,538 56
Pour travaux d'extension non achevés à fin d'exer- cice	788,937 82
TOTAL.	frs. 75,906,423 54

Le tableau XIV fournissait déjà la plupart de ces renseignements, mais plusieurs et des plus importants figuraient sous des chiffres globaux et n'offraient donc pas la précision requise pour permettre un examen complet du compte de premier établissement et du montant des frais de parachèvement par ligne et par kilomètre.

La Section centrale publie ci-dessous (tableau I) le compte des frais de premier établissement dressé d'une manière plus simple.

En combinant les renseignements fournis avec les indications du tableau XV (Compte rendu de 1898, p. A/124) le tableau exact du prix de rachat et des frais de parachèvement des lignes reprises a été dressé. Les rachats effectués avant le 1^{er} janvier 1896 y sont groupés séparément (v. tableau II).

Ce travail a permis de déterminer le prix de rachat par kilomètre de toutes les lignes reprises et le prix de parachèvement par kilomètre des lignes reprises avant le 1^{er} janvier 1896 (v. tableau III). C'est en se basant sur ces derniers renseignements et en établissant la moyenne du prix de parachèvement par kilomètre, que nous avons déterminé le coût probable approximatif du parachèvement des lignes reprises après le 1^{er} janvier 1896.

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT AU 31 DÉCEMBRE 1898.

A. Lignes construites directement par l'État	848 ^{kil.} 036	fr.	418,641,283 24
Lignes construites à forfait pour compte de l'État	701 ^{kil.} 849	»	168,677,371 57
A REPORTER.	1,549^{kil.}885	fr.	587,318,654 81

	REPORT.	1,549 ^{kil} ,885	fr.	587,318,654 81
B. Lignes rachetées		2,079 ^{kil} ,743	»	793,363,916 39
Intérêts payés à l'État néerlandais en suite d'une rectification du compte de rachat de la ligne Anvers-Rotter- dam			»	101,898 62
	TOTAUX.	3,629 ^{kil} .628	fr.	1,582,784,469 82
C. <i>Dépendances des stations</i> : Excentriques, colonnes hydrauliques, etc.; réservoirs, candélabres, éclai- rage électrique et au gaz, etc. . fr.		42,740,964 08		
<i>Dépenses générales</i> pour études de projets, de construction de lignes, personnel, mobilier frais de bureau, etc.		12,369,380 38		
<i>Intérêts intercalaires</i> :				
a) pour lignes en exploitation.		19,802,473 39		
b) — en construction et travaux d'extension non achevés		944,138 97		
				75,826,953 82
D. <i>Matériel de transport, de traction et de camionnage</i> :				
a) commandé par l'État. . fr.		258,854,737 36		
b) repris aux Compagnies . . .		88,704,179 12		
				347,558,916 68
E. <i>Machines, outillage des ateliers, etc.</i>				
a) commandé par l'État . . .		18,177,452 63		
b) repris aux Compagnies . . .		1,698,918 08		
				19,876,370 71
F. <i>Frais de parachèvement</i> des lignes exploitées par l'État moyennant redevance fixe ou part de recettes (544 ^{kil} .172) fr.				9,842,273 04
	TOTAL GÉNÉRAL. fr.			1,835,888,984 07

LIGNES

Prix de rachat et

RÉSEAUX RACHETÉS.	DATES DE REPRISES.	DÉVELOPPEMENT des lignes en mètres.
-------------------	--------------------	---

Rachats effectués

Dendre et Waes	9 juin 1853.	104,235
Mons à Manage	1 ^{er} janvier 1857.	30,470
Bassins-Houillers.	1 ^{er} janvier 1871.	658,747
Pepinster à Spa	16 septembre 1872.	12,453
Luxembourg	1 ^{er} janvier 1873.	308,916
Réseau des Flandres	1 ^{er} janvier 1878.	240,975
Saint-Ghislain à Erbisœul	16 septembre 1879	9,241
Anvers à la frontière par Eschen	1 ^{er} juillet 1880	26,911
Marbehan à Virton	15 mars 1881.	31,853
Lierre à Turnhout	1 ^{er} mars 1882.	37,106
Plateaux de Herve ⁽¹⁾	7 septembre 1897	34,505
TOTAUX. . . . fr.		1,476,502

Rachats effectués

Anvers à Gand (Waes).	1 ^{er} janvier 1896.	49,700
Liégeois-Limbourgeois	Id.	123,171
Gand-Eecloo	1 ^{er} janvier 1897.	18,746
Grand Central belge	Id.	409,030
Sichem à Montaigu	1 ^{er} juillet 1898	3,594
TOTAUX. . . . fr.		684,241
TOTAUX RÉUNIS. . . . fr.		2,079,743

* Travaux prévus lors du rachat.

(¹) La ligne des Plateaux de Herve est une ligne reprise récemment, mais comme elle est exploitée par l'État depuis 1872, on peut la considérer comme aménagée au même degré que les lignes rachetées antérieurement au 1^{er} janvier 1896, et ne pas la confondre, par conséquent, avec les autres lignes rachetées depuis 1896, lignes dont le parachèvement exigera des dépenses considérables.

RACHETÉES.**frais de parachèvement.**

PRIX DE RACHAT des lignes.	TRAVAUX de parachèvement des lignes.	TOTAL PAR RÉSEAU.	PRIX DE RACHAT	
			du matériel de traction, de transport et de camionnage.	des machines et outillages des ateliers.

avant le 1^{er} janvier 1896.

52,703,069 51	5,389,747 44	58,092,816 95	.	.
10,525,041 76	5,677,806 33	16,202,848 09	2,653,400 .	44,949 24
194,208,800 .	5,000,000 "	216,760,505 98	27,575,337 01	384,936 67
	19,551,705 98			
6,782,031 08	554,483 06	7,336,514 14	.	.
127,355,108 80	9,759,334 31	157,169,589 36	33,589,618 86	93,639 67
	20,075,148 25			
17,441,982 42	300,000 .	22,641,482 31	1,566,472 54	42,264 74
	4,899,499 89			
2,385,000 .	62,592 85	2,554,894 04	321,980 96	71,685 33
	107,301 19			
19,975,968 .	4,131,153 93	24,209,020 57	.	.
101,898 62				
6,937,645 59	361,191 96	7,298,837 55	245,838 40	22,544 48
4,300,000 .	896,347 84	5,196,347 84	204,023 .	29,543 48
23,116,178 25	1,097,775 95	24,213,954 20	.	.
465,832,722 03	75,844,089 .	541,676,811 03	60,349,260 77	722,127 47

depuis le 1^{er} janvier 1896.

14,405,115 41	47,978 94	14,453,094 35	944,450 .	11,800 .
54,990,666 50	2,755 19	34,993,421 69	.	.
7,734,600 .	4,586 53	7,739,186 53	410,468 35	37,660 43
196,242,916 27	7,013 88	196,249,930 15	21,000,000 .	927,330 19
353,371 26	.	353,371 26	.	.
253,726,669 44	62,334 54	253,789,003 98	22,354,918 35	976,790 61
719,558,591 47	75,906,423 54	795,465,015 01	88,704,179 12	1,698,918 08

**PRIX DE RACHAT DES LIGNES (MATÉRIEL ROULANT, MOBILIER ET OUTILLAGE NON COMPRIS)
ET DE PARACHÈVEMENT PAR KILOMÈTRE.**

A. — Prix de rachat par kilomètre.

1. Anvers à la frontière par Esschen	fr. 742,297	»
2. Plateaux de Herve	669,937	»
3. Pepinster à Spa	544,610	»
4. Dendre et Waes.	505,618	»
5. Grand Central belge	479,776	»
6. Gand-Eecloo	412,600	»
7. Luxembourg	412,264	»
8. Mons à Manage	345,423	»
9. Bassins Houillers	304,046	»
10. Anvers à Gand (Waes)	289,841	»
11. Liégeois-Limbourgeois	284,082	»
12. Saint-Ghislain à Erbisœul	258,089	»
13. Marbehan à Virton.	217,802	»
14. Lierre à Turnhout	115,604	»
15. Sichein à Montaigu	98,323	»
16. Réseau des Flandres	72,381	»

*B. — Prix de parachèvement par kilomètre des lignes rachetées
avant le 1^{er} janvier 1896.*

1. Mons à Manage	fr. 186,341	»
2. Anvers à la frontière par Esschen	153,511	»
3. Luxembourg.	96,513	»
4. Dendre et Waes	51,708	»
5. Pepinster à Spa	44,526	»
6. Bassins Houillers	35,306	»
7. Plateaux de Herve	31,815	»
8. Lierre à Turnhout	24,098	»
9. Réseau des Flandres	21,577	»
10. Saint-Ghislain à Erbisœul	18,385	»
11. Marbehan à Virton.	11,339	»

*C. — Prix de revient par kilomètre pour ces dernières lignes
(rachat et parachèvement).*

1. Anvers à la frontière par Esschen . fr.	742,297	+	153,511	=	895,808
2. Plateaux de Herve	669,937	+	31,815	=	701,752
3. Pepinster à Spa	544,610	+	44,526	=	589,136
4. Dendre et Waes.	505,618	+	51,708	=	557,326
5. Mons à Manage	345,423	+	186,341	=	531,764
6. Luxembourg	412,264	+	96,513	=	508,777
7. Bassins houillers.	304,046	+	35,306	=	339,352
8. Saint-Ghislain à Erbisœul.	258,089	+	18,385	=	276,474
9. Marbehan à Virton	217,802	+	11,339	=	229,141
10. Lierre à Turnhout	115,604	+	24,098	=	139,702
11. Réseau des Flandres	72,381	+	21,577	=	93,958

54^e QUESTION.

Indépendamment de la part qui leur est affectée dans la somme de fr. 75,906,425 54, à combien le Gouvernement évalue-t-il, par compagnie et, le cas échéant, par ligne, les dépenses et parachèvement des dernières concessions rachetées? Dans son rapport du 8 juin 1897, l'honorable M. Helleputte estimait que ces dépenses seraient considérables; il conviendrait d'être renseigné à cet égard, tout au moins approximativement.

RÉPONSE.

Ces dépenses seront considérables, mon honorable prédécesseur s'est trouvé d'accord pour le déclarer avec l'honorable M. Helleputte.

L'évaluation n'en est pas faite, elle nécessiterait un travail de longue durée et qui serait à refaire chaque fois qu'une partie du parachèvement serait mise en entreprise.

Lors de la reprise de certaines lignes parmi lesquelles nous citerons les Bassins-Houillers, la ligne du Luxembourg et le réseau des Flandres, les travaux de parachèvement avaient été évalués. En 1897, M. le Ministre des Chemins de fer annonçait que pour les lignes du Grand Central, du Liégeois-Limbourgeois, d'Anvers-Gand et de Gand-Eecloo, ces travaux seraient très importants. La réponse de l'Administration nous apprend aujourd'hui, trois ans après la reprise, que l'évaluation de ces travaux n'est pas encore faite.

Nous sommes donc réduits aux conjectures. A combien peut-on estimer les frais de parachèvement des lignes rachetées depuis le 1^{er} janvier 1896, frais que jusqu'ici tout le monde a déclaré devoir être importants?

Les frais de parachèvement de la ligne Anvers à la frontière par Esschen, qui jadis dépendait du Grand Central belge, se sont élevés à 153,511 francs par kilomètre.

Les frais de parachèvement des lignes rachetées antérieurement au 1^{er} janvier 1896 — soit 1,475 kilom. 502, ligne des Plateaux de Herve comprise — s'élevaient au 31 décembre 1898 à 75,844,089 francs, ce qui donne une moyenne de 51,402 francs par kilomètre.

Sur la base de 51,402 francs par kilomètre, les frais de parachèvement des lignes reprises en 1897 devraient atteindre fr. $51,402 \times 604$ kilom. 201 = fr. 31,059,195 88 c^s.

55^e QUESTION.

Le tableau XIV indique, comme rachetée au prix de fr. 2,716,780 19 la ligne de la frontière à Aix-la-Chapelle. Cette ligne qui faisait partie du groupe du Grand Central belge n'a été rachetée que pour être donnée gratuitement à la Prusse avec en plus, une indemnité de 1,500,000 francs à charge de l'Etat belge.

Dès lors, cette somme de fr. 2,716,780 19 et l'indemnité de 1,500,000 francs font partie intégrante du prix payé pour le rachat des lignes belges du Grand Central et devraient être comprises dans ce prix.

Pourquoi ne procède-t-on pas ainsi?

RÉPONSE.

Si l'opération relative à la section de la frontière à Aix-la-Chapelle n'a pas été fusionnée avec celle du rachat des autres lignes du Grand Central, c'est parce que la somme de 2,716,780 19 afférente à cette section se rattache à un poste spécial de la loi du 16 avril 1898 (art. 2, § 2).

Ladite somme représente, non pas le prix de rachat de la section de la frontière néerlandoprussienne à Aix à la Compagnie concessionnaire (¹), mais la dépense totale

(¹) Le rachat de cette section est compris dans l'ensemble de l'opération du rachat du réseau Grand Central belge.

A ce propos, on demande le détail complet de l'opération du rachat du Grand Central.

faite pour le paiement des indemnités stipulées en faveur du Gouvernement prussien par les articles 4 et 5 de la convention internationale du 13 avril 1897, à savoir :

ART. 4. — Somme de 240,000 francs (payée en reichsmark en exécution du protocole de cette convention). rm. 193,800

ART. 5. — Somme de 2 millions de reichsmark 2,000,000

Rm. 2,193,800

Le paiement de cette somme de 2 millions 193,800 reichsmark, a nécessité une dépense de fr. 2,716,780.19 (rm. 80.75 pour 100 francs).

La participation du Grand Central (1 million de francs) dans l'indemnité de 2 millions de reichsmark allouée au Gouvernement prussien a été déduite du capital de rachat du réseau Grand Central. (Voir page 20 de l'exposé des motifs du projet de loi de rachat.) (*Document parlementaire* n° 160, session 1896-1897.)

* * *

Les calculs détaillés relatifs à l'établissement du prix de rachat du réseau Grand Central ont été fournis dans l'Exposé des motifs de la loi de rachat, document ci-dessus rappelé; la question posée aujourd'hui par la Section centrale se rapporte, pense-t-on, au détail de l'opération considérée dans son ensemble.

Ce détail peut être exposé comme il va suivre.

Le capital de rachat à payer aux sociétés cédantes a été stipulé par l'article 7 de la convention (page 36 du dit exposé) être de. fr. 264,320,000 y compris : 1° 22 millions pour le matériel et l'outillage; 2° les sommes dues à la Société des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam du chef du rachat des concessions d'Anvers au Moerdyk et à Bréda (1); ces dernières sommes montent à 32 millions 390,000 francs. (Voir page 19 de l'Exposé.)

(1) Le rachat de ces lignes est effectué depuis 1880, mais le prix n'avait pu encore être déterminé.

Le capital à payer aux sociétés pour la cession du réseau Grand Central tel qu'il existait au 1^{er} janvier 1897, est donc de 264,320,000 — 32,390,000 = 231 millions 930,000 francs, y compris le prix du matériel et de l'outillage.

Le prix complet du rachat du réseau s'établit en ajoutant à ce capital la somme de frs. 2,716,780 19 payée au Gouvernement prussien, ce qui donne. frs. 234,646,780 19

La ligne de Landen à Hasselt n'ayant pu être cédée définitivement par le Grand Central, la valeur de cette concession a été retenue par l'État ⁽¹⁾ (art. 8, § B de la convention), ci. frs. 2,957,427 50

Le prix de cession aux Pays-Bas des sections situées sur leur territoire a été fixé à un maximum de 13,000,000 • par la Convention internationale du 25 avril 1897 (art. IV).

Le prix de cession à la Compagnie de l'Est français, de la section de Vireux à la frontière belge (valeur capitalisée des annuités de 20,000 francs dues jusqu'à la fin de la concession, voir page 6 de l'Exposé des motifs) est de 466,436 42

Le prix de vente à la Compagnie, pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais, et à la Compagnie de l'Est français du mobilier et de l'outillage des sections néerlandaises et françaises a été de . . . 72,669 81

TOTAL. . frs. 16,476,333 73

En défalquant cette somme de celle de frs. 234,646,780.19, on obtient le prix de rachat des sections belges, qui est donc de

(¹) L'État a néanmoins repris du Grand Central l'exploitation de cette ligne, et il en a opéré lui-même le rachat à l'égard de la Société concessionnaire (art. 9, 1^{er} de la loi du 16 avril 1898 et art. 4 de l'arrêté royal du 8 juin 1898).

frs. 218,170,246.46, non compris la ligne non rachetée de Landen à Hasselt.

La somme de frs. 213,429,434.27, indiquée au tableau XIV du Compte rendu comme représentant le prix de rachat du réseau Grand Central, ne contient pas, comme les calculs ci-dessus, le prix du matériel et de l'outillage (22,000,000 de francs) qui est porté sous la rubrique G, 2° du même tableau, ni la somme de frs. 2,716,780.19 payée au Gouvernement prussien, également portée sous une autre rubrique du tableau XIV, mais elle comprend le prix de la section belge des lignes d'Anvers au Moerdyk, et de Roosendaal à Bréda, prix qui est de frs. 19,973,968 et que l'on a réglé définitivement à l'occasion de la reprise du réseau Grand Central ⁽¹⁾. (Frs. 218,170,246.46 — [frs. 22,000,000.00 + frs. 2,716,780.19] + frs. 19,973,968.00 = 213,429,434 francs 27 centimes).

*
* *

Indépendamment des dépenses ci-dessus, l'État a racheté les approvisionnements, marchandises, matériaux de la voie, etc., qui appartenaient au Grand Central à la date du 1^{er} janvier 1897 (art. 1, E, 2° alinéa de la convention). Cette reprise a donné lieu à une dépense de frs. 1,241,813.12, qui a été imputée à charge du Budget ordinaire (crédit de frs. 1,700,000 rattaché au Budget de 1897 en vertu de l'article 3, § 3, 1° de la loi du 16 avril 1898).

La Compagnie néerlandaise et la Compagnie de l'Est français ont versé à l'État le prix des objets de l'espèce qu'elles ont repris sur les lignes néerlandaises et françaises, soit respectivement frs. 72,623.43 et frs. 470.93.

La dépense afférente à la reprise des approvisionnements des sections belges est donc de frs. 1,241,813.12 — (frs. 72,623.43 + 470.93) = 1,168,720.74.

⁽¹⁾ Voir page 19 de l'Exposé des motifs : principal frs. 16,583,971, intérêts frs. 3,390,000.

La somme de fr. 2,716,780 19 c qui figure au tableau XIV comme prix du tronçon d'Aix-la-Chapelle à la frontière fait évidemment partie du prix de rachat. Elle figure d'ailleurs sous la rubrique : *lignes rachetées*. Il est vrai que cette somme comprend la part de l'indemnité stipulée en faveur du

Gouvernement prussien qui a été supportée par le Gouvernement belge. Mais cette indemnité constituée, avec le prix du tronçon Aix-frontière, une charge du rachat de l'ensemble des lignes du Grand Central. Il suit de là que le prix payé de fr. 2,716,780 19 c^s ne doit pas figurer sous un poste spécial, mais être compris dans le coût total des lignes du Grand Central.

Les indications données par l'Administration ont permis à la Section centrale d'établir exactement le détail de l'opération du rachat du Grand Central belge et de rectifier sur ce point les indications du tableau XIV du Compte rendu de 1898.

Prix de rachat du réseau du Grand Central belge.

Le prix total de rachat a été fixé à la somme de :

- 264,320,000 francs se subdivisant comme ci-après (art. 7 de la loi du 16 avril 1898, convention du 10 février 1897 et pp. 16 et 19 de l'Exposé des motifs de la loi du 16 avril 1898) :
- 32,390,000 francs pour le règlement du prix de rachat des lignes d'Anvers au Moerdyck et de Roosendaal à Bréda, incorporées dans les réseaux des États belge et néerlandais depuis le 1^{er} juillet 1880;
- 209,950,000 francs pour le rachat des lignes qui constituaient le Grand Central belge proprement dit au moment de la convention du 10 février 1897;
- 21,000,000 de francs pour le matériel de traction et de transport dont ces lignes étaient armées;
- 1,000,000 de francs pour le mobilier et l'outillage des dites lignes.

A. — Relativement au règlement du prix de rachat des lignes Anvers-Moerdyck-Bréda, il est dit, page 19 de l'Exposé des motifs :

« La somme à payer par l'État du chef de ce règlement de compte s'établit » comme suit :

» Principal du prix	fr.	29,000,000	»
» Intérêts composés à 4 % l'an, se réglant par semestre,			
» et les paiements ayant lieu au 1 ^{er} avril et au 1 ^{er} octobre			
» de la partie de ce prix excédant 25,000,000 de francs,			
» depuis le 1 ^{er} juillet 1880 jusqu'au 31 décembre 1895, fr.		3,390,000	»
» TOTAL.	fr.	32,390,000	»

» Le prix de 29,000,000 de francs se partage comme suit entre les deux » sections :

» Section belge	fr.	16,585,968	»
» Section néerlandaise		12,414,032	»

» Le Gouvernement néerlandais, ayant versé entre les mains du Gouver- » nement belge, à la date du 1^{er} avril 1886, le solde du prix maximum

» pour lequel il s'était engagé, soit 6,000,000 de florins correspondant à
 » 12,555,000 francs, se verra restituer par ce dernier Gouvernement la diffé-
 » rence entre ce maximum et le prix transactionnel indiqué ci-dessus
 » de la Section néerlandaise. Cette restitution se montera à 12,555,000
 » — 12,414,052 = 140,968 francs, plus les intérêts à 4 % depuis le 1^{er} juillet
 » 1880, en exécution de la convention internationale. »

En vertu de ces dispositions, les charges incombant à l'État belge du chef du rachat de la Section belge de la ligne Anvers-Moerdijk-Bréda se résument comme suit :

Quote-part dans le principal du prix	fr. 16,585,968	»
Intérêts payés au Grand Central belge	3,590,000	»
— à l'État néerlandais	101,898	62
TOTAL.	fr. 20,077,866	62

B. — Quand aux charges assumées par l'État belge pour le rachat des lignes belges du réseau du Grand Central tel qu'il existait au moment de la convention passée avec cette compagnie, elles s'élèvent à fr. 218,170,246.46, s'établissant comme suit :

a) Prix fixé pour les lignes de tout le réseau, tant en Belgique qu'à l'étranger.	fr. 209,930,000	»
somme à laquelle il faut ajouter	2,716,780	19
versés au Gouvernement prussien en sus de la cession gratuite de la Section de la frontière à Aix-la-Chapelle.		
		212,646,780 19

A déduire :

1° La valeur de la concession de la ligne Landen à Hasselt	fr. 2,937,427	50
2° Le prix de la cession aux Pays-Bas des sections situées sur leur territoire, fr.	13,000,000	»
3° Le prix de la cession à la Compagnie de l'Est français de la Section de Vireux à la frontière belge	fr. 466,436	42
		16,403,863 92

Reste pour le prix des lignes belges. . . . fr. 196,242,916 27

b) Prix payé pour le matériel de traction et de transport, fr.	21,000,000	»
c) Prix payé pour le mobilier et l'outillage, fr.	4,000,000	»
dont il faut déduire	72,669	81
représentant le prix de vente à la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer néerlandais et à la Compagnie de l'Est français du mobilier et de l'outillage des sections néerlandaises et françaises.		
		927,330 19

Total du prix de rachat supporté par l'État belge . fr. 218,170,246 46

Dans le tableau XIV du Compte rendu de 1898, on a déduit la somme de fr. 72,669.81 du prix de rachat des lignes. C'est du prix payé pour la reprise du mobilier et de l'outillage (1,000,000 de francs) que cette somme doit être déduite.

De l'exposé qui précède, il résulte que le tableau XIV du Compte rendu de 1898 doit être corrigé comme suit :

Lignes rachetées.

Il y a :

Grand Central belge	fr. 213,429,434	27
Aix à la frontière	2,716,780	19
		216,146,214 46

Il faut :

Anvers à la frontière par		
Esschen	fr. 19,975,968	»
Intérêts payés à l'État		
néerlandais	fr. 101,898	62
		20,077,866 62
Grand Central belge	fr. 196,242,916	27
		216,320,782 89
DIFFÉRENCE.	fr.	174,518 43

Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillages des ateliers, etc., repris aux compagnies.

Il y a dans la somme de fr. 90,473,767 01 (tableau XIV, litt. G), 1,000,000 de francs pour mobilier et outillage repris du Grand Central belge.

Il faut fr. 90,403,097 20, c'est-à-dire en moins . . . fr. 72,669 81
soit le prix de rétrocession aux compagnies intéressées du mobilier et de l'outillage des Sections néerlandaise et française.

Le surplus de la différence provient des intérêts payés à l'État néerlandais pour modification au prix de rachat d'Anvers-Rotterdam. fr. 101,898 62

Ce dernier point demande un mot d'explication.

La part maximum d'intervention du Gouvernement néerlandais dans la reprise de la ligne d'Anvers-Rotterdam avait été fixée à 6,000,000 de florins ou 12,555,000 francs. Le Gouvernement néerlandais a payé cette somme. Or, sa part d'intervention à la suite du rachat du réseau du *Grand Central* a été fixée définitivement à 12,414,032 francs. L'État belge devait donc restituer à l'État néerlandais la différence entre la somme payée et la somme effective-

ment due, soit 140,968 francs plus les intérêts à 4 % depuis le 1^{er} juillet 1880 jusqu'au 26 juillet 1898, soit fr. 101,898 62 c.

Cette somme, dit l'Administration, n'a pas été comprise dans le prix de rachat porté au tableau XIV, parce qu'il s'agit d'intérêts afférents à la restitution d'une somme dont le Trésor belge a joui pendant qu'elle a été en sa possession.

Si cette raison était juste elle devrait s'appliquer aussi, semble-t-il, à la somme de 3,390,000 francs payée au Grand Central sur la partie qui excédait le prix de 25,000,000 de francs. En effet, il s'agit d'intérêts afférents au paiement d'une somme dont le Trésor belge a joui aussi longtemps qu'il ne l'a pas payée, mais qui, comme la ristourne éventuelle à faire à l'Etat néerlandais était grevée d'un intérêt de 4 % l'an, qui constitue une charge de rachat, qu'il s'agisse d'un prix non encore payé, ou d'une restitution à opérer.

36^e QUESTION.

Dans son Exposé des motifs du 12 mai 1897, le Gouvernement s'exprimait comme suit, à propos de la reprise du Grand Central notamment :

« L'incorporation des lignes concédées » dans le réseau national fera disparaître » tous les inconvénients de cette dualité de » régime : les tarifs seront unifiés, au grand » avantage du commerce et de l'industrie ; » l'exploitation concentrée entre les mains » d'une seule administration, permettra de » réunir sur des lignes à profils convenables, la plus grande quantité possible de » trafic et de réduire sur les autres lignes » le service des trains aux nécessités du » trafic local : par suite les doubles emplois » étant supprimés l'organisation des trains » sera meilleure et moins coûteuse. »

La Section centrale demande :

1^o Quels avantages, sous le rapport des tarifs, sont résultés pour le commerce et l'industrie de l'incorporation des lignes du Grand Central notamment : préciser la réponse?

2^o Quels doubles emplois dans les trains ont été supprimés et quelles économies ont été organisés sur les lignes reprises?

RÉPONSE.

Les avantages qui, au point de vue des tarifs, sont résultés pour le commerce, l'industrie et l'agriculture du pays de l'incorporation dans le réseau de l'Etat des lignes reprises et notamment du chemin de fer du Grand Central belge sont énumérés ci-après :

1^o Les conditions réglementaires, la classification et les tarifs spéciaux en vigueur sur le réseau de l'Etat ont été étendus d'une manière générale aux transports à effectuer sur les lignes incorporées; il en est résulté notamment de nombreuses réductions de prix en faveur d'un grand nombre de marchandises et de produits qui, sur les lignes du Grand Central belge et dans les relations de service mixte avec les autres chemins de fer belges payaient des prix plus élevés. Ces réductions sont consignées dans le tableau A ci-annexé.

2^o Dans la plupart des relations entre les stations de l'Etat et les stations propres de l'ancien réseau du Grand Central belge, la distance servant de base au calcul des taxes sera, après le remaniement complet des tarifs, réduite de 1 kilomètre par le fait que la DISTANCE MÉTRIQUE sera calculée directement du point de départ au point de destination et ne donnera plus lieu ainsi qu'à un seul arrondissement au kilomètre supérieur, d'où une réduction de prix en faveur du commerce et de l'industrie.

3^o Les tarifs d'importation et d'exporta-

tion PAR LE PORT DE TERNEUZEN n'étaient pas applicables aux stations de l'ancienne Compagnie du Grand Central belge, en sorte que les transports étaient dirigés par le port d'Anvers au détriment des industriels desservis par cette Compagnie, lesquels pouvaient avoir intérêt à expédier ou à recevoir leurs transports par le port de Terneuzen.

Actuellement toutes les stations de l'ancien réseau du Grand Central belge peuvent trafiquer par ce port.

4° En attendant que l'Administration ait pu régulariser la tarification des raccordements industriels reliés aux lignes du Grand Central belge, d'après les règles ordinaires appliquées aux raccordés au réseau de l'État, l'Administration a décidé d'appliquer les mesures transitoires ci-après aux raccordements et gares privées du réseau repris :

A) SUPPRESSION DE LA TAXE SPÉCIALE POUR L'EMPLOI DES WAGONS. (Cette taxe variait de fr. 0 22 à fr. 0 33 par wagon.)

B) SUPPRESSION DE LA TAXE DE TRACTION POUR TOUS LES RACCORDEMENTS EN STATION. (Cette taxe était de fr. 0 20 par tonne.)

C) Pour les raccordements se soudant en voie principale en dehors des clôtures des stations MAINTIEN PROVISOIRE de la tarification ancienne, c'est-à-dire perception d'une taxe de fr. 0 20 par tonne, mais avec réduction de 3,000 francs du maximum de perception, lequel, sous le régime du Grand Central belge, était fixé à 7,200 francs par an.

Lors de la régularisation définitive dont s'occupe activement la Direction des Voies et Travaux, les divers raccordements seront ou bien régularisés comme tels ou assimilés aux gares privées.

Dans le premier cas, ils jouiront de la tarification directe à raison de la distance totale calculée à partir du raccordement, sans autres frais supplémentaires.

Dans le second cas, ils seront taxés d'après le même principe, mais avec paiement en plus, comme actuellement, de fr. 0 20 par tonne pour frais d'entretien et d'exploitation des gares privées avec minimum de perception de 2,000 francs et maximum de 3,000 francs par an.

En ce qui concerne nos relations directes avec l'Allemagne, rien n'a été modifié jusqu'ici, sous le rapport du trafic des marchandises, à ce qui existait avant la reprise du Grand Central belge; mais les négociations entamées depuis longtemps déjà avec les administrations étrangères intéressées, en vue du remaniement des tarifs régissant les dites relations, ne tarderont pas à aboutir.

Il va de soi que les nouveaux tarifs belges et allemands tiendront compte des avantages qui sont résultés de la reprise pour le trafic intérieur belge.

Le Grand Central belge était particulièrement bien outillé pour faire la concurrence au réseau de l'État belge dans les relations internationales, attendu qu'il offrait, notamment de et vers Anvers, Louvain et le bassin de Charleroy, dans les services avec la France, la Hollande, l'Allemagne et les pays au delà, DES ITINÉRAIRES COMPLÈTEMENT INDÉPENDANTS DES LIGNES DE L'ÉTAT BELGE.

Il usait, naturellement, de cette situation au mieux de ses intérêts exclusifs, en ce sens qu'il choisissait, pour le trafic qui lui était dévolu, la route donnant le plus long parcours sur ses lignes, dut-il, à cette fin, FAVORISER LES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS AU DÉTRIMENT DU RÉSEAU DE L'ÉTAT BELGE.

C'est ainsi, par exemple, que dans les relations avec la Suisse et l'Italie, il faisait acheminer VIA VIREUX son trafic de et vers le bassin de Charleroy et VIA LANAËKEN son trafic de et vers Anvers. Par suite de l'incorporation des lignes du Grand Central belge dans le réseau de l'État, nous pouvons faire confier exclusivement les envois dont il s'agit aux routes de Sterpenich-Luxembourg et de Lamorteau-Ecouvies. Or, les distances sur le parcours belge qui sont de 64 kilomètres de Charleroy à la frontière près de Vireux et de 109 kilomètres d'Anvers à la frontière de Lanaeken atteignent respectivement 250 et 252 kilomètres d'Anvers à Sterpenich et à Lamorteau, ainsi que 178 et 180 de Charleroy aux mêmes points frontière.

D'autre part, les administrations étrangères profitaient naguère de notre situation de concurrence vis-à-vis du Grand Central

belge pour refuser de souscrire à certaines de nos revendications de trafic en faveur des routes les plus avantageuses à l'État belge.

C'est ainsi, par exemple, que les administrations des chemins de fer de l'État prussien et de l'État bavarois ont résisté, pendant de longues années, à nos efforts en vue de faire attribuer à la voie de Luxembourg-Sterpenich (la plus favorable à l'État belge pour les relations avec l'Allemagne et les pays au delà) la part de trafic à laquelle elle peut légitimement prétendre.

Ces administrations nous plaçaient dans l'alternative de renoncer à une partie de nos prétentions ou de voir des tarifs directs établis par la seule route du Grand Central.

Enfin, pour éviter une lutte de tarifs qui aurait conduit nécessairement à un avilissement des prix, nous devions, déjà avant l'arrangement de 1884, nous mettre d'accord AU PRÉALABLE avec le Grand Central belge au sujet des réductions qui étaient jugées nécessaires, dans les services internationaux, en vue de permettre à notre industrie de se créer ou de conserver des débouchés, à nos ports de mer de résister à la concurrence étrangère si puissante et si active comme on le sait. Le Grand Central belge examinait naturellement toutes ces questions au point de vue exclusif de ses recettes et l'entente, quand elle s'établissait, ne se réalisait pas toujours avec toute la célérité qu'exigeait la défense des intérêts que l'Administration des chemins de fer de l'État belge a spécialement mission de sauvegarder.

Sous le triple rapport exposé ci-dessus, le rachat des lignes du Grand Central permet à l'Administration des chemins de fer de l'État de créer une situation beaucoup plus favorable aux intérêts belges.

Les efforts pour obtenir cette situation sont longs et laborieux. Les négociations se poursuivent le plus activement possible. Le tarif général, pour le transport des marchandises entre la Belgique et le réseau français de la Compagnie du Nord, établi en tenant compte, au point de vue des intérêts belges, du rachat des lignes du Grand Central belge, est en vigueur depuis le 1^{er} novembre dernier. Sont aussi établis en tenant compte de

cette situation, les tarifs pour le transport des marchandises en général :

A) Entre la Belgique et les stations des chemins de fer de l'Est français ;

B) Entre la Belgique et la Suisse ;

C) Entre la Belgique et l'Italie.

Ces tarifs, pour lesquels l'entente entre les chemins de fer en cause est complète, sont imprimés et soumis, en ce moment, à l'approbation des autorités gouvernementales étrangères. Ils ne tarderont donc pas à entrer en vigueur.

L'entente est également complète entre les chemins de fer intéressés pour la révision de nos tarifs directs avec l'Autriche-Hongrie et la Russie. Les travaux nécessaires à cette fin sont en cours d'élaboration.

*
* *

Contrairement aux prévisions exprimées en 1897, l'intensité de la circulation sur les lignes de l'ancien réseau et notamment sur celle de Charleroi à Bruxelles, sur la ceinture de Bruxelles et sur la ligne de Bruxelles à Anvers n'a pas permis de réduire, aux nécessités du trafic local, le service des trains de marchandises sur les lignes reprises du Grand Central belge.

Afin de dégager les premières de ces lignes, l'Administration a même entrepris l'étude du détournement par les lignes reprises de certains trains du bassin de Charleroi pour Anvers, lesquels suivraient à partir de Baulers, la voie d'Ottignies-Louvain-Aerschot-Lierre-Mortsel, au lieu de celle de Bruxelles - Ouest - Schaerbeek - Malines.

Si la ligne de Ransart-Ottignies, Wavre-Louvain-Aerschot-Lierre-Mortsel était dotée de la double voie — ce qui est hautement désirable — le nombre de trains à y faire passer pourrait être augmenté à la décharge des anciennes lignes trop chargées.

D'autre part, afin de faire disparaître la différence de régime qui existait entre celui de l'État belge et celui des lignes reprises, pour le transport des marchandises de détail, des trains de transbordement affectés en ordre principal au transport des marchan-

disques du tarif n° 2 et des charges incomplètes du tarif n° 3 ont été organisés sur ces dernières lignes.

Il convient d'ajouter aussi que la recrudescence du trafic qui s'est manifestée d'une manière générale en ces derniers temps n'a pas permis de déduire le nombre des trains de grosses marchandises qui circulaient sur les dites lignes avant leur reprise et que sur certaines d'entre elles, au contraire, des trains nouveaux ont dû être organisés pour permettre de tirer le meilleur parti possible des installations et éviter l'immobilisation du matériel de transport.

* * *

Pour satisfaire aux revendications des populations desservies qui demandaient que les lignes reprises soient mises sur le même pied que les lignes de l'État égales en importance, les services établis sur les premières ont dû être entièrement réorganisés. Non seulement des trains de voyageurs supplémentaires ont été mis en marche, mais nombre d'entre les trains déjà existants ont dû être déplacés.

Le tableau *B* ci-annexé indique, pour chacune des lignes récemment incorporées au réseau de l'État, d'une part, le nombre des trains de voyageurs qui circulaient avant la reprise, d'autre part, celui des trains de voyageurs circulant au 3 janvier dernier.

1° En ce qui concerne les tarifs, la réponse manque de précision. Elle signale bien que les conditions réglementaires, la classification et les tarifs spéciaux de l'État ont été appliqués aux lignes reprises, mais elle n'indique aucun exemple frappant des avantages réels qui en sont résultés pour le commerce, l'industrie et l'agriculture. Le tableau *A* (voir annexe X) n'est qu'une rémunération des modifications du tarif intervenues depuis la reprise.

2° L'avantage signalé au 2° de la réponse (diminution de la distance servant de base à la fixation des taxes d'une station du Grand Central belge à une station de l'ancien réseau) est réel, mais il est bien minime comme l'établissent les deux exemples ci-après :

<i>A.</i> Sous le régime du Grand Central belge, le transport d'un wagon de charbon de Bouffioulx à Bruxelles-Midi (65 kilom.) coûtait . fr.	36 »
Sous le nouveau régime (64 kilom.) il coûtera	35 60

Différence en moins. . fr.	0 40
----------------------------	------

<i>B.</i> Sous le régime du Grand Central belge, le transport d'un wagon de minerai d'Athus à Thy-le-Château (204 kilom.)	
coûtaitfr.	52 90
Sous le nouveau régime (203 kilom.) il coûtera.	52 80
Différence en moins. . fr.	0 10

3° Avant la reprise du Grand Central belge, tous les transports pour l'exportation provenant des lignes de cette compagnie étaient dirigés exclusivement par Anvers, parce que les tarifs d'importation et d'exportation par le port de Terneuzen n'étaient pas applicables aux stations du Grand Central.

Aujourd'hui ces mêmes transports peuvent se faire indifféremment par Anvers et par Terneuzen.

Il peut y avoir là un avantage pour certains particuliers, mais il y a un désavantage pour le port d'Anvers. La reprise du Grand Central aurait donc eu pour effet de rendre tout au moins possible le détournement d'une partie du trafic par Terneuzen au détriment d'Anvers.

Si ce détournement est important, on doit le regretter, et loin de le signaler comme un avantage de la reprise, il faudrait y voir un inconvénient grave et une source de préjudice pour le pays.

4° La suppression de la taxe spéciale pour l'emploi de wagons et de la taxe de traction sur les raccordements et dans les gares privées sont des avantages sérieux qui découlent de la reprise. Il eût été désirable que l'Administration en indiquât l'importance dans des relevés *ad hoc*.

*
* * *

Pour les relations directes avec l'Allemagne, rien n'a été modifié sous le rapport des tarifs au régime du Grand Central belge. A ce propos la réponse de l'Administration signale :

A) Que le Grand Central belge était particulièrement bien outillé pour faire la concurrence à l'État belge. Ses lignes lui permettaient en effet d'adopter, vers l'étranger, des itinéraires complètement indépendants du réseau de l'État;

B) Qu'il usait de cette situation au mieux de ses intérêts, dût-il pour cela favoriser les chemins de fer étrangers au détriment des chemins de fer de l'État belge et que les administrations étrangères profitaient de cette situation de concurrence pour refuser d'accueillir certaines revendications de trafic en faveur de routes plus avantageuses à l'État;

C) Que pour éviter une lutte de tarifs qui aurait provoqué un avilissement des prix, l'État belge devait, au préalable, se mettre d'accord sur les réductions de prix jugées nécessaires dans les services internationaux en vue de permettre à notre industrie de se créer ou de conserver des débouchés, à nos ports de mer de résister à la concurrence étrangère dont l'intensité est d'ailleurs connue.

L'Administration en conclut qu'à ce triple point de vue la reprise des

lignes du Grand Central a créé une situation beaucoup plus favorable aux intérêts belges.

Cette conclusion amène tout naturellement deux observations.

La première est que, d'après ce qui a été dit ci-dessus sous le 3°, il semble, au contraire, que la reprise du Grand Central belge ait favorisé plutôt le port de Terneuzen.

La seconde est qu'il était assurément logique de la part du Grand Central d'exploiter ses lignes au mieux de ses intérêts, mais que cette exploitation semblait se concilier parfaitement avec les intérêts de notre commerce et de notre industrie, attendu que la concurrence du Grand Central n'était redoutable que par les réductions de tarif qu'il était toujours disposé à concéder.

* * *

Aucune des prévisions de l'Exposé des motifs du projet de loi relatif à la reprise des lignes du Grand Central belge ne s'est réalisée relativement à la suppression des doubles emplois que l'on signalait dans l'organisation des trains de marchandises. Le contraire est arrivé, et loin de réaliser des économies de ce chef, il semble que l'on ait dépensé plus. On songe même de détourner par les lignes reprises certains trains qui emprunteraient l'ancien réseau.

* * *

En ce qui concerne le service des trains de voyageurs, des améliorations très sérieuses ont été introduites sur presque toutes les lignes reprises.

Le tableau B (V. Annexe X), transmis par l'Administration à la Section centrale, donne des renseignements complets à cet égard.

Afin d'en faciliter la compréhension et de rendre plus frappants les avantages réalisés, la Section centrale a résumé ce tableau comme suit :

Sur la ligne de *Gand-Eecloo-Bruges*, le nombre de trains a été porté de :

16 à 17	sur la section de Gand à Eecloo.	kilom.	19
12 à 17	id. d'Eecloo à Bruges		29
		kilom.	48

Sur les lignes du *Grand Central belge* le nombre de trains a été porté de :

20 à 27	sur la section d'Anvers à Lierre.	kilom.	15
12 à 17	id. de Lierre à Aerschot		18
21 à 29	id. d'Aerschot à Louvain		16
10 à 12	id. de Louvain à Wavre		23
14 à 19 ⁽¹⁾	id. de Wavre à Lodelinsart		38
12 à 17 ⁽²⁾	id. de Lodelinsart à Charleroi O.		3
	A REPORTER.	kilom.	113

⁽¹⁾ Y compris 2 trains qui ne circulent que le lundi.

⁽²⁾ Id 3 trains id. que le samedi ou le lundi.

			REPORT. . . kilom.	113
8 à 12	sur la section de Charleroi O. à Charleroi S.			2
10 à 16	id. de Hérenthals à Moll			22
8 à 12	id. de Moll à Hamont			31
6 à 12	id. d'Aerschot à Hérenthals			23
10 à 16	id. d'Aerschot à Hasselt.			39
8 à 14	id. de Hasselt à Lanaeken (Maestricht).			24
12 à 18 (1)	id. de Sichein à Montaigu			4
10 à 12	id. de Landen à Hasselt			28
14 à 19	id. de Charleroi à Berzée			19
15 à 19	id. de Berzée à Walcourt			3
7 à 14	id. de Walcourt à Vireux			30
10 à 18	id. de Mariembourg à Couvin.			6
9 à 15	id. de Berzée à Lanefte			7
4 à 9	id. de Walcourt à Morialmé			12
8 à 11	id. de Walcourt à Philippeville			24
8 à 12	id. de Lodelinsart à Chatelineau.			8
8 à 16	id. de Chatelineau à Florennes			25
8 à 15	id. de Florennes à Villers-le-Gambon			6
6 à 12	id. de Villers-le-Gambon à Givet			19
			kilom.	445

Sur les lignes du *Liégeois-Limbourgeois*, le nombre de trains a été porté de :

8 à 14	sur la section de Neerpelt à Hasselt	kilom.	34
13 à 15	id. de Tongres à Liers		14
15 à 21	id. de Liers à Liège (Vivegnies)		10
			kilom. 58

Sur la ligne de *Liège-Maestricht*, le nombre de trains a été porté de :

52 à 58	sur la section belge (Liège-Longdoz à Visé). . .	kilom.	16
---------	--	--------	----

Sur la ligne d'Anvers (Waes) à Gand (Waes), le nombre de trains est resté ce qu'il était du temps de la compagnie, 24 par jour. Et ceci prouve en faveur du mode d'exploitation de cette compagnie.

*
* *

En résumé, et en tenant compte des seuls renseignements obtenus jusqu'ici, les avantages de la reprise du Grand Central restent assez douteux pour le service des marchandises, mais ils sont très réels quant au service des voyageurs.

(1) L'état comparatif indique abusivement 20 trains.

37° QUESTION.

ACCIDENTS.

Comment se fait-il que le Gouvernement qui a déposé un projet de loi admettant la responsabilité des patrons, même lorsque l'accident est dû à un cas fortuit, refuse toute indemnité à ses agents blessés par suite d'un vice de matériel ou d'une cause indéterminée.

RÉPONSE.

D'après les principes de la législation actuelles (art. 1382 et suivants du Code civil), l'État n'est responsable des accidents qui surviennent à ses agents qu'en cas de faute prouvée à sa charge.

Il résulte de là que le fardeau de la preuve incombe à la partie lésée et qu'aussi longtemps que les règles tracées par le Code civil resteront maintenues, le chemin de fer de l'État devra s'y conformer. Il ne lui appartient pas d'intervertir les rôles, toute innovation, quant aux principes de la responsabilité, ne pouvant être réalisée que par le législateur.

Les principes actuellement en vigueur, d'après le Code civil, exonèrent l'État de toute responsabilité, si l'accident est dû à un cas fortuit.

De même, si l'événement dommageable résulte d'une cause indéterminée et si l'agent blessé ne rapporte pas la preuve d'une faute ou d'une négligence à la charge des préposés de l'État, la responsabilité civile n'existe pas.

En ce qui concerne l'accident dû à un vice de matériel, la solution dépend toujours d'une question de preuve.

La seule qualité de propriétaire d'une chose inanimée ne peut donner lieu à l'application de l'article 1384 du Code civil; il appartient à la victime de l'accident de prouver le vice ou la défectuosité de la chose, ainsi que la faute ou l'imprévoyance imputable à l'État ou à ses préposés.

L'Administration, tout en résistant aux demandes d'indemnités qui ne sont pas fondées en droit, vient largement en aide à ses agents par voie de secours.

La consultation juridique que donne la réponse est conforme aux principes de droit actuellement en vigueur. Mais elle ne correspond pas à la pensée qu'a dictée la question. Tout le monde reconnaît que les principes du droit civil actuel sur la matière ne règlent pas, conformément à la justice, le régime de la réparation des accidents du travail. Un projet de loi est déposé, qui admet la responsabilité patronale, même dans l'hypothèse du cas fortuit. Beaucoup d'industriels, loin de s'armer des règles du droit civil, ont volontairement établi chez eux des règles plus humaines. Il se concevrait donc parfaitement que l'État, exploitant les chemins de fer, s'inspirât de la même pensée et se

montrât moins exigeant pour admettre sa responsabilité dans les cas indiqués par la question. L'Administration vient, il est vrai, en aide à ses agents par voie de secours, même lorsque la responsabilité juridique n'est pas établie. Ne conviendrait-il pas de faire plus largement application de ce système et, si dans l'état actuel de la législation elle croit impossible toute concession sur le terrain du droit strict, ne pourrait-elle tout au moins être plus facile quant à la valeur de la preuve exigée.

38° QUESTION.

L'Administration ne songe-t-elle pas à créer un cadre spécial des récoleurs et des gardes-salles dans les grandes gares?

RÉPONSE.

L'Administration ne songe pas à créer ce cadre spécial.

Comme tous les ouvriers, ils peuvent être transférés dans le cadre des agréés avec changement d'attributions, pour autant qu'ils réunissent les conditions prévues par les règlements.

Les récoleurs et les gardes-salles des grandes gares sont dans une situation spéciale. Ils ont pour mission exclusive de contrôler et ne font aucun travail manuel. Les agréés, au contraire, sont aux termes de l'arrêté du 20 octobre 1894, n° 2532, employés indifféremment à des travaux manuels ou à la tenue de certaines écritures d'ordre secondaire. Ils peuvent aussi être chargés de l'exécution d'un service de surveillance ou d'un travail de bureau et appelés à coopérer au factage des marchandises, mais seulement dans les limites déterminées par les chefs de service dans chaque cas particulier. Est-il bien logique d'assimiler à des ouvriers les récoleurs et les gardes-salles qui ne font aucun travail manuel et qui n'ont aucun travail de contrôle à accomplir? Est-il logique de ne leur permettre de passer à la catégorie des agréés qui tiennent le milieu entre l'ouvrier et l'employé qu'avec changement d'attributions? Il est permis de le contester et de croire que la création d'un cadre spécial se justifierait parfaitement ici.

59° QUESTION.

RECRUTEMENT DES MACHINISTES.

Les machinistes du chemin de fer sont recrutés parmi les chauffeurs. Pour être admis comme chauffeur, il faut, dit le règlement, être homme de métier. Il est hautement désirable qu'il en soit ainsi. Mais l'Administration n'applique pas, et ne pourrait appliquer, son règlement. Elle ne donne qu'un salaire mensuel de 90 francs à ses chauffeurs et dans ces conditions, il ne se trouve pas d'hommes de métier pour briguer ces places.

L'Administration ne se décidera-t-elle

RÉPONSE.

Les instructions prescrivent effectivement que pour avoir accès à l'emploi de chauffeur, il faut, notamment, être homme de métier (ordre de service n° 351 du 50 décembre 1899, art. 103).

Cette disposition est observée.

Aucun ouvrier n'est appelé au poste de chauffeur s'il n'est déclaré homme de métier par le chef de service.

Le chauffeur, au début, est payé à raison de 90 francs, mais peut obtenir dans la suite le taux de 100 francs.

Quant au machiniste, son salaire de début est de 120 francs et, par promotions succes-

pas à appliquer son règlement et pour cela relever les salaires des machinistes et des chauffeurs ?

sives, il obtient les taux de 140, 160, 180 et 200 francs.

Il semble résulter de cette réponse que les prescriptions réglementaires sont observées et que les chauffeurs sont tous hommes de métier.

40° QUESTION.

RÉPONSE.

MANŒUVRES DANS LES GRANDES GARES.

Le service de manœuvres dans les grandes gares se fait à feu continu par deux équipes travaillant chacune douze heures de jour et douze heures de nuit.

Ce travail est très fatigant et dangereux. De plus il subit des interruptions pour permettre aux agents de manger et pendant ce temps les locomotives ne travaillent point.

Pourquoi l'Administration n'applique-t-elle pas le régime des trois équipes de huit heures à ce travail spécial ?

Le service y gagnerait et le travail fait par les machines serait plus fructueux et plus intense.

Comme il est dit ci-contre, le roulement est organisé de façon à accorder un repos intermédiaire à tous les machinistes et chauffeurs qui assurent des services de manœuvre de gare d'une durée totale de douze heures : ce repos intermédiaire est d'environ une heure.

La durée réelle du service est donc de onze heures, coupée par un repos d'une heure qui permet au personnel de se reconforter.

Généralement les agents se reposent au moment où le travail des machines de gare n'est pas nécessaire. Dans certains cas cependant, le travail de ces machines ne peut être interrompu même pendant une heure ; il a fallu, alors, relayer les agents pendant la durée de leur repos.

Ces services de relais organisés depuis 1897 ont exigé une extension de trente-deux machinistes et de trente-deux chauffeurs entraînant pour le Budget une charge annuelle de 108,864 francs.

Même avec un système de triple équipe, on ne pourrait pas astreindre le personnel à un travail ininterrompu de huit heures.

Le travail des machinistes et chauffeurs chargé des manœuvres dans les grandes gares est effectivement très fatigant. L'administration semble écarter le système des trois équipes de huit heures par le motif qu'il n'est pas possible d'astreindre le personnel à ce travail pendant huit heures consécutives. Il serait cependant très désirable de rechercher le moyen pratique de réduire la journée actuelle de douze heures qui paraît bien longue, vu la nature du travail.

41° QUESTION.

REPOSE.

On lit dans le développement du projet de Budget amendé :

« ART. 11. — Subside à la Caisse de

Il n'existe pas de corrélation entre les augmentations de crédit à pétitionner aux articles 11 et 12 du Budget.

L'allocation pour secours, qui doit per-

» retraite et de secours des ouvriers de l'Administration :

» Crédit demandé pour	
» 1900 fr.	206,000 »
» Crédit alloué pour 1899	200,000 »
» AUGMENTATION. . fr.	6,000 »

» ART. 12. — Secours exceptionnels aux ouvriers, etc. :

» Crédit demandé pour	
» 1900 fr.	150,000 »
» Crédit alloué pour 1899	150,000 »
» AUGMENTATION. . fr.	20,000 »

» justifiée par l'accroissement du nombre des ouvriers. »

Cet accroissement ne doit-il pas entraîner une augmentation de subside (art. 11) proportionnelle à l'augmentation demandée pour les secours (art. 12)?

mettre de soulager sur l'heure les infortunes les plus pénibles, a été mise en rapport non seulement avec l'accroissement de l'effectif du personnel, mais avec les besoins constatés pendant les derniers exercices.

Quant à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers, une étude se poursuit en vue d'établir la situation financière de cette institution et de dégager les mesures à prendre pour en assurer la stabilité.

En attendant que cette étude soit terminée, on s'est borné à majorer le subside inscrit à l'article 11 dans la mesure mathématique de l'augmentation du nombre des ouvriers. (Voir amendements au projet de Budget pour 1899, document n° 3.)

Il n'y a aucun intérêt à procéder autrement, les affiliés étant assurés, ainsi que leurs ayants droit, de bénéficier de tous les avantages prévus par les statuts.

Cette question nous fournit l'occasion de dire quelques mots du service médical des ouvriers du chemin de fer.

La Caisse de retraite et de secours des ouvriers du chemin de fer est alimentée :

- 1° Par des retenues sur le salaire des ouvriers;
- 2° Par des subsides de l'Administration.

Elle est destinée :

- 1° A payer une pension aux vieux ouvriers;
- 2° A assurer le service médical et pharmaceutique des malades et des blessés en service.

Organisation du service médical.

Jadis le service médical était fait par des médecins agréés, nommés pour trois ans. La caisse de secours payait 75 centimes par avis, 1 franc par visite, 2 francs par consultation entre médecins. L'ouvrier choisissait librement parmi les agréés le médecin qui lui convenait. Les honoraires étaient liquidés semestriellement d'après les devoirs remplis. Ce système eût satisfait tout le monde, s'il avait été pratiqué avec bonne foi. Malheureusement des abus se révélèrent si graves qu'en 1885 l'Administration dût faire une enquête sérieuse.

A la suite de ces faits, l'Administration établit le système de l'abonnement. Ce système consiste en ceci : La caisse alloue 5 francs par tête d'ouvrier et la somme totale est partagée également entre tous les médecins agréés de la circonscription. Dans une ville comme Bruxelles, les honoraires des médecins

agréés s'élèvent ainsi à environ 600 francs par an. Les médecins agréés ont, à tour de rôle, leur quinzaine de service pendant laquelle ils visitent les malades à domicile et se rendent aux dispensaires établis dans les locaux de l'Administration pour y donner des consultations aux ouvriers indisposés.

Ce nouveau système a, tant pour ses ouvriers que pour les médecins, ses avantages et ses inconvénients.

Dans un rapport sur l'organisation des dispensaires, présenté à la *Conférence internationale concernant les services sanitaires et l'hygiène des chemins de fer et de la navigation*, tenue à Bruxelles au mois de septembre 1897, M. le Dr Brasseur disait : « On peut affirmer que le dispensaire est avantageux pour l'ouvrier qui trouve chaque matin des conseils et des soins dans ses fréquentes indispositions passagères qui ne l'empêchent pas de continuer son travail; qui trouvera aussi aux dispensaires, surtout quand ils seront réorganisés, les pansements modernes de ces nombreuses blessures dont la gravité résulte souvent de soins défectueux. — Il est évident que le dispensaire ne peut comprendre le traitement de la plupart des affections graves ou de longue durée. Il serait souvent dans ces cas presque inhumain d'obliger l'ouvrier à changer de médecin de quinzaine en quinzaine. Les instructions administratives le comprennent d'ailleurs ainsi, mais leur application laisse actuellement à désirer; c'est un point qui doit attirer l'attention de l'Administration. »

Ce passage résume les avantages des dispensaires et leurs inconvénients au point de vue des ouvriers. Il peut arriver que dans les affections graves le malade ait affaire à plusieurs médecins différents, ce qui nuit au traitement. Il faut ajouter que la trop grande facilité accordée aux ouvriers pour se rendre au dispensaire est parfois dans les salles de consultation une cause d'inutile encombrement. Tel est du moins l'avis de beaucoup de praticiens. Ils pensent que l'exagération du nombre des consultations qui portent souvent sur des cas tout à fait insignifiants et pour lesquels l'intervention des médecins est constaté, présente un double inconvénient : 1° le médecin, surchargé de besogne, est exposé à ne pas prêter aux cas importants toute l'attention désirable; 2° l'exagération du nombre des malades entraîne une augmentation considérable du nombre des prescriptions et grève inutilement le chiffre des dépenses pharmaceutiques.

Pour les médecins, le système de l'abonnement et du dispensaire a réalisé une plus égale répartition des honoraires. Mais tous les médecins étant payés au même prix, les plus zélés que consultent de préférence les ouvriers sont les moins bien rétribués. Ne pourrait-on obvier à cet inconvénient en changeant le système de répartition? Ne suffirait-il pas à cette fin de faire opter les ouvriers au début de l'année pour le médecin à qui ils accordent leur confiance et de partager les honoraires au prorata du nombre des ouvriers du soin desquels chaque médecin serait ainsi chargé. Le corps médical, dont le désintéressement et le dévouement sont notoires, ne songe pas à critiquer le chiffre de la rémunération qui lui est accordé pour les services qu'il rend aux travailleurs de l'Administration. Il en demande seulement une répartition plus logique et plus juste.

Puisque l'Administration poursuit une étude en vue d'établir la situation

financière de la Caisse de retraite et de secours et de dégager les mesures à prendre pour en assurer la stabilité, il a pour opportun d'insister sur l'organisation du service médical et sur les améliorations dont il est susceptible.

42^e QUESTION.

Les augmentations demandées aux articles 15, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, du Budget amendé pour 1900, sont attribuées en partie à la reprise de la ligne de Liège à Maestricht, mais, sauf pour l'article 25, on n'indique pas la somme afférente à cette ligne.

La Section centrale désirerait voir combler cette lacune pour chaque article.

RÉPONSE.

Voici ces augmentations par article du budget :

Art. 14. — Traitements, etc. fr.	7,010	»
Id. 15. — Salaires, etc.	24,572	»
Id. 16. — Billes, rails, etc.	21,000	»
Id. 17. — Outils, etc., travaux d'amélioration, etc.	51,836	»
Id. 18. — Traitements, etc.	10,585	»
Id. 19. — Salaires, etc.	97,230	»
Id. 20. — Primes, etc.	5,828	»
Id. 21. — Combustibles, etc.	66,000	»
Id. 22. — Entretien, etc., du matériel	102,000	»
Id. 23. — Traitements, etc.	78,657	»
Id. 24. — Salaires, etc.	55,000	»
Id. 25. — Primes, etc.	4,616	»
Id. 26. — Frais d'exploitation.	46,000	»
Id. 28. — Pertes et avaries, etc.	5,033	»
Id. 29. — Traitements, etc.	15,910	»
TOTAL.	fr. 584,277	»

DEMANDE.

Les crédits indiqués à la réponse 42 suffisent-ils pour faire face à toutes les dépenses d'exploitation de la partie belge de la ligne Liège-Maestricht?

RÉPONSE.

Les crédits prévus au projet du Budget de 1900 pour faire face aux dépenses d'exploitation de la partie belge de la ligne Liège-Maestricht seront suffisants en ce qui concerne les articles 15, 17, 23, 25, 28 et 29.

Ils présenteront une insuffisance de 1,200 francs à l'article 14.

Quant aux crédits prévus aux articles 16, 18, 19, 20, 21, 22 et 26, les évaluations d'après lesquelles ils ont été fixés dans les propositions budgétaires, seront plus ou moins dépassées par suite de l'accroissement du trafic et de l'augmentation sensible du prix du combustible et des matières en général.

Il n'est pas possible de déterminer ces insuffisances dès à présent.

DEMANDE.

A. — Comment se répartissent entre les trois réseaux belges Grand Central belge, Liégeois-Limbourgeois et Liège-Maestricht les évaluations de recettes brutes de janvier à juin 1898 publiées au *Moniteur*.

B. — A combien est évalué la recette brute de Liège-Maestricht (partie belge) pour décembre 1898?

RÉPONSE.

Le tableau ci-dessous donne les renseignements demandés.

A. — *Recettes brutes évaluées de l'exploitation.*
(Réseaux belges.)

MOIS.	Grand Central belge.	Liégeois-Limbourgeois.	Liège-Maestricht.	ENSEMBLE.
Janvier 1898	1,071,000	176,000	78,000	1,325,000
Février »	991,000	172,000	65,000	1,228,000
Mars »	1,182,000	199,000	78,000	1,459,000
Avril »	1,159,000	207,000	78,000	1,444,000
Mai »	1,157,000	207,000	81,000	1,445,000
Juin »	1,285,000	210,000	81,000	1,574,000
TOTAUX. . .	6,843,000	1,171,000	461,000	8,475,000

B. — *La recette brute de Liège-Maestricht* (partie belge), pour décembre 1898, est évaluée à 82,000 francs.

Les développements du projet de Budget amendé attribuaient surtout à la reprise de la ligne Liège à Maestricht les augmentations demandées aux articles 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29 du budget.

D'après la réponse, le montant des dépenses afférentes à la partie reprise du Liège-Maestricht atteindrait 584,277 francs, mais les évaluations seront dépassées notamment pour ce qui concerne le combustible.

Or, les recettes brutes de l'exploitation de la partie belge de la ligne sont évaluées :

En janvier 1898 à . . . fr.	78,000 »
En février »	65,000 »
En mars »	78,000 »
En avril »	78,000 »
En mai »	81,000 »
En juin »	81,000 »
En juillet »	90,000 »
En août »	92,000 »
En septembre »	93,000 »
En octobre »	99,000 »
En novembre »	84,000 »
En décembre »	82,000 »
TOTAL. . fr.	1,001,000 »

Les dépenses pour 1900 sont évaluées à 584,277 francs au minimum et non compris les frais d'administration générale.

Cela ferait donc ressortir le coefficient d'exploitation de Liège-Maestricht à 58.4 %.

Il est vrai qu'on ne peut évaluer ce coefficient en mettant les dépenses prévues pour 1900 en rapport avec les recettes de 1898. C'est pourquoi nous allons ajouter aux recettes de 1898 la progression constatée de 1896 à 1898.

Les recettes totales de la ligne en 1898 s'élèvent à . . fr.	1,389,500 »
— — — en 1896 — . . .	1,310,181 »
En plus en 1898. . fr.	79,319 »

La progression a donc été de 6 %.

Il faut en conséquence augmenter de 6 % le montant des recettes brutes de la partie belge de la ligne évaluées pour 1898 à 1,001,000 francs. Nous trouvons ainsi en prévisions pour 1900, 1,001,000 + 6 % ou 60,060 francs = 1,061,060 francs, laquelle somme mise en rapport avec les prévisions de dépense, 584,277 francs, donne un coefficient d'exploitation de 55.07 %.

Avant la reprise, le coefficient d'exploitation était :

En 1894, de fr.	55 10
En 1895, de	55 36
En 1896, de	55 86
En 1897, de	54 70
En 1898, de	55 65

Mais il faut noter que la Compagnie exploitait toute la ligne, c'est-à-dire :

29 kilom. 283 qui, en 1900, auraient rapporté 1,389,500 + 6 % ou 83,370 = 1,472,870 fr., soit 50,298 fr. par kilomètre, tandis que l'État exploite seulement 18 kilom. 276 dont le produit pour 1900 est évalué à 1,061,060 francs, soit 58,057 francs par kilomètre.

Ainsi bien que par le fait de la reprise, l'exploitation se limitant pour l'État à la partie belge de la ligne, la recette kilométrique est montée de 50,298 francs à 58,057 francs, soit de 15.44 %; le coefficient d'exploitation reste sensiblement le même. Il aurait dû, au contraire, subir un notable abaissement.

45° QUESTION.

Quels sont les résultats de l'exploitation électrique sur la ligne de Mons-Boussu ?

RÉPONSE.

La ligne vicinale électrique de Mons à Boussu a été mise en exploitation le 24 août 1899 et depuis cette date les trains y ont circulé avec une grande régularité, d'après les horaires prévus et sans que nul incident ne soit venu interrompre le service.

Les résultats de l'exploitation pendant les mois d'août (depuis le 24), septembre et octobre 1899, sont satisfaisants. Les recettes ont été de fr. 3,188 50 pendant le mois d'août, de fr. 12,494 95 pendant le mois

de septembre et de fr. 12,103 75 pendant le mois d'octobre.

La somme des dépenses tant celles afférentes aux services techniques qu'à celles relatives au service de l'Exploitation ont été respectivement de fr. 2,611 54; 8,864 40 et 8,582 92 pendant les dits mois. Les coefficients d'exploitation 81,90; 70,94 et 70,91.

Les résultats sont très favorables, si l'on considère qu'ils ont été relevés dans les premiers temps de l'exploitation qui ne s'est ouverte qu'au commencement de l'arrière-saison. Comme dans toutes les lignes vicinales similaires, la clientèle va, en effet, grandissant de jour en jour, et pendant la période d'été le service, fréquemment dédoublé, promet d'être rémunérateur. D'autre part, une production plus grande de l'énergie électrique pour d'autres services du chemin de fer, abaissera sensiblement le coût unitaire de cette énergie à l'usine du tramway. Il est donc à présumer que la situation s'améliorera encore par la suite.

Cette question avait été posée par la 6^e Section. Pour compléter les renseignements sur ce point, la Section centrale a cru utile de demander à combien s'élevaient les prix de premier établissement et comment se repartissaient par service les dépenses d'exploitation.

DEMANDE.

Quelles ont été les dépenses de premier établissement de la ligne vicinale de Mons à Boussu?

Comment se répartissent, par service, les dépenses d'exploitation? Ces dépenses comprennent-elles une rémunération ou un amortissement du capital?

RÉPONSE.

Les dépenses de premier établissement de la ligne vicinale électrique de Mons à Boussu se sont élevées à 2,531,624 francs, y compris une somme de fr. 299,106 65 pour travaux d'art (suppression d'un passage à niveau) et une somme de fr. 331,577 75 pour bâtiments, remises et ateliers.

Les dépenses d'exploitation se répartissent comme suit entre les différents services pour les mois d'août, septembre et octobre 1899 :

V. T. fr.	252 94	979 90	979 90
T. M. .	1,872 61	6,001 26	5,707 28
Exp. .	485 99	1,883 24	1,895 74

Ces dépenses ne comprennent ni intérêt ni amortissement du capital.

La ligne de Mons-Boussu ayant une longueur de 11 kilomètres, les frais de premier établissement par kilomètre s'élèvent à fr. 230,147 63.

On remarquera le coût élevé des bâtiments, remises et ateliers.

44° QUESTION.

Le Gouvernement compte-t-il maintenir l'horaire de 24 heures?

RÉPONSE.

Comme dans tous les autres pays où elle est en vigueur, la notation des heures de 0 à 24 a donné d'excellents résultats en Belgique, au point de vue de la clarté et des facilités dans l'établissement des documents-horaires des trains.

Aucune réclamation fondée ne s'est produite depuis l'introduction du système, il n'y a pas de raison, dès lors, de revenir sur cette réforme.

La notation des heures 0 à 24 n'offre rien de particulièrement attrayant pour le public. Elle n'entre guère dans les mœurs. Elle entraîne une petite gêne pour ceux qui consultent les horaires, puisque l'habitude de déterminer les heures par matin et soir se maintient dans le langage courant. Au surplus, les voyageurs commencent à s'habituer à la petite opération d'arithmétique qui est nécessaire pour traduire en langue vulgaire l'horaire de l'après-midi. Il n'est pas niable d'ailleurs qu'au point de vue de la rédaction des guides la réforme constitue un véritable progrès.

Les deux questions suivantes posées par la Section centrale n'ont pu être examinées complètement pour les motifs indiqués ci-après. La première concerne les primes de régularité, la seconde le travail de nuit.

45° QUESTION.

RÉPONSE.

En ce qui concerne la marche irrégulière des trains, on signale que le mode d'attribution et de répartition des primes pour régularité dans l'expédition et la marche des trains a été modifié.

Quelles sont les raisons qui ont motivé l'abandon du régime qui avait été appliqué depuis de nombreuses années?

Le nouveau mode adopté ne donne-t-il pas lieu à des réclamations du personnel; peut-il être considéré comme basé sur la stricte équité; ne permet-il pas l'arbitraire et le favoritisme?

Quels ont été les résultats pratiques?

N'en est-il pas résulté une augmentation d'écritures?

L'application du nouveau régime n'a-t-elle pas produit, parmi le personnel, un découragement qui aurait exercé une influence défavorable sur la marche des trains?

Jusqu'à la fin de 1897, la prime par lieue parcourue était lors de sa fixation provisoire exprimée en un certain nombre de centimes, sujet à réduction au moment de la fixation définitive de la prime.

Le nouveau système consiste à attribuer aux opérations effectuées par chaque agent, non plus un certain nombre de centimes, mais bien un certain nombre d'unités de travail sans valeur déterminée *a priori*.

De même, les retenues à faire en cas de service irrégulier ou à titre de pénalité pour les infractions aux instructions sont, pour chaque cas, fixées à un certain nombre d'unités de travail.

A la fin de chaque trimestre on fait l'addition des unités de travail restant acquises à chacun des agents, après déduction éventuelle des unités perdues; on calcule ensuite la somme revenant à chacun d'après le nombre d'unités qu'il a obtenues.

L'exposé du système récemment inauguré montre qu'on ne peut lui reprocher d'être moins équitable que le précédent et de prêter plus que celui-ci à l'arbitraire ou au favoritisme.

A quelques rares exceptions près, le nouveau mode de répartition n'a pas donné lieu à réclamation. Et encore celles qui se sont produites ont-elles été provoquées parce que, sous l'ancien régime, les réclaments jouissaient d'une situation privilégiée qu'il était impossible de maintenir plus longtemps.

Il est incontestable que le nouveau régime, dans son ensemble, consacre une répartition beaucoup plus équitable du crédit affecté aux primes de régularité; il sauvegarde mieux l'intérêt de la généralité et spécialement celui des ouvriers et des agents d'un grade inférieur.

Il résulte de ce qui précède, que l'application du nouveau régime n'a pas produit parmi le personnel un découragement qui aurait exercé une influence défavorable sur la marche des trains. Les irrégularités constatées il y a quelques mois dans l'allure du service, étaient dues à d'autres causes.

Les résultats pratiques de l'adoption du nouveau mode de répartition ont été une majoration de 40,000 francs du crédit annuel plus les augmentations successives justifiées par des extensions de personnel.

*
* *

La nouvelle comptabilité des primes a, en effet, augmenté le travail des agents de l'Administration centrale qui en sont chargés, mais sans qu'il ait fallu recourir à une extension de personnel.

Le mode de répartition des primes pour régularité peut avoir une grande influence sur l'activité et le zèle du personnel.

La Section centrale, dans le but de se rendre compte de plus près des résultats pratiques du nouveau système adopté, avait demandé communication des états des primes payées dans certaines stations importantes pendant l'année qui a précédé la mise à exécution du nouveau système et pendant l'année qui l'a suivie.

Cette communication n'a pas été faite jusqu'ici. La Section centrale n'a donc pu achever l'examen de la question.

46° QUESTION.

« Sur certaines lignes et dans certaines stations le service est permanent ; il fonctionne jour et nuit. Le travail de nuit, particulièrement pénible, entraîne toujours, en outre, une insuffisance de repos pour celui qui y est astreint, car on ne dort pas le jour comme la nuit.

» Pour alléger la tâche des agents appelés à faire le service de nuit, on procède souvent par alternement, c'est-à-dire que certains agents font, à tour de rôle, une semaine de service de jour et une semaine de service de nuit, alternant avec d'autres faisant le même service.

» Cela ne suffit pas.

» En toute équité, ne conviendrait-il pas d'allouer un supplément de solde aux agents des services de nuit ? »

La réponse à cette question n'est point parvenue à la Section centrale.

*
* *

Enfin, la dernière question posée par la Section centrale a été la suivante :

47° QUESTION.

RÉPONSE.

Le dernier rapport de l'exploitation des chemins de fer montre que les dépenses d'exploitation continuent à croître plus rapidement que les recettes.

A quoi tient cette situation ?

Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre pour y parer ?

Les principales causes de cette situation sont les suivantes :

- 1° Renchérissement des charbons ;
- 2° Allocations plus élevées pour salaires des agents du chemin de fer et relèvement de la rétribution des ouvriers des lignes reprises ;
- 3° Renchérissement des matériaux et fournitures ;
- 4° Constitution d'une réserve plus forte d'objets d'approvisionnement à raison de l'augmentation des installations à entretenir ;
- 5° Exploitation des lignes reprises dans les mêmes conditions que l'ancien réseau sans qu'il y ait compensation dans les recettes de ces lignes ;
- 6° Création insuffisamment rémunératrice de nouveaux trains de voyageurs.

La plupart de ces causes échappent à l'action de l'Administration, mais dans le nombre il en est de temporaires, il ne dépend cependant pas non plus de l'Administration d'en limiter les effets.

Nous allons examiner brièvement chacune de ces causes.

1^o Renchérissement du prix des charbons.

Le renchérissement du prix des charbons a-t-il une influence directe, constante et qui se fasse vivement sentir dans le coefficient d'exploitation? A première vue il semble bien qu'il doive en être ainsi.

Afin que la Chambre se rende facilement compte de l'influence de ce facteur sur le rapport entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation, la Section centrale a dressé le tableau des dépenses de charbon mises en regard des recettes brutes et des dépenses totales d'exploitation de 1879 à 1888. La dernière colonne du tableau indique le rapport entre l'augmentation ou la diminution des dépenses pour le charbon et l'augmentation ou la diminution des dépenses totales d'exploitation :

Dépenses de charbon mises en regard des recettes brutes et des dépenses totales d'exploitation pendant une période de 20 ans (1879 à 1898).

Longueur moyenne exploitée (kilm.).	Années.	Coefficients d'exportation. ‰	Recettes brutes.		Dépenses d'exploitation.		Dépenses de charbon.		Rapport entre l'augmen- tation ou la di- minution de la dépense de char- bon et l'augmen- tation ou la diminution des dépenses totales d'exploitation.
			Annuelles.	Différence sur l'année précédente.	Annuelles.	Différence sur l'année précédente.	Annuelles.	Différence sur l'année précédente.	
2,552 6	1879	59 89	100,190,870 33	—	50,440,768 82	—	3,226,080 76	—	—
2,724 6	1880	59 88	115,874,074 41	+ 15,683,204 08	68,637,314 40	+ 9,210,543 58	4,994,422 50	+ 1,768,341 74	20 %
2,869 5	1881	62 56	115,497,486 96	— 376,587 45	71,664,354 85	+ 3,007,240 45	5,326,748 04	+ 352,525 54	11
3,004 6	1882	62 42	119,346,432 78	+ 3,848,945 82	74,808,908 32	+ 3,144,353 47	5,024,809 17	— 301,938 87	—
3,074 1	1883	59 94	121,048,750 77	+ 2,602,306 99	75,421,071 37	— 1,587,856 05	5,611,035 11	+ 580,223 94	—
3,129 6	1884	59 49	120,193,486 53	— 1,755,263 24	71,824,791 77	— 1,596,279 60	5,086,222 29	— 524,810 82	33
3,173 1	1885	58 35	119,775,906 23	— 419,580 30	70,054,673 50	— 1,770,118 27	3,871,138 51	— 1,215,083 78	68
3,199 9	1886	56 56	116,529,508 66	— 3,244,397 57	65,916,550 15	— 4,158,123 35	3,324,214 82	— 546,923 69	13
3,216 6	1887	53 72	124,137,746 12	+ 7,608,237 46	66,689,603 26	+ 775,053 11	3,434,742 6	+ 110,527 18	14
3,226 8	1888	53 16	131,612,616 43	+ 7,474,870 33	69,971,328 50	+ 3,281,723 24	4,314,260 20	+ 1,079,518 20	33
3,235 4	1889	54 57	136,920,084 34	+ 5,307,467 89	74,714,532 80	+ 4,743,204 30	5,319,105 58	+ 804,845 58	17
3,248 6	1890	59 50	141,251,819 07	+ 4,331,734 73	84,043,523 46	+ 9,350,990 66	9,912,958 56	+ 4,593,852 98	49
3,269 4	1891	58 97	142,816,555 82	+ 1,564,736 75	84,224,514 76	+ 178,991 30	8,971,156 91	— 941,801 65	—
3,275 8	1892	58 90	140,026,549 80	— 2,790,206 02	82,480,428 76	— 1,744,086 6	6,398,918 30	— 2,572,218 41	150
3,278 7	1893	56 04	145,609,996 07	+ 5,583,646 27	81,593,514 69	— 886,914 07	5,464,192 34	— 934,726 16	103
3,288 6	1894	56 57	132,974,869 18	+ 7,364,893 11	86,537,469 59	+ 4,943,954 70	5,971,680 33	+ 307,488 10	10
3,298 8	1895	58 55	154,467,350 31	+ 1,492,461 33	90,456,312 18	+ 3,398,842 79	6,712,978 77	+ 741,298 24	19
3,330 4	1896	56 37	160,434,763 26	+ 3,967,412 75	90,757,305 51	+ 320,993 33	6,881,762 81	+ 168,784 04	53
3,340 6	1897 ⁽¹⁾	58 79	179,412,727 85	+ 9,977,964 59	102,081,540 01	+ 11,324,234 50	8,772,099 51	+ 1,890,336 70	17
4,005 9	1898 ⁽²⁾	59 13	191,584,178 70	+ 21,171,450 85	112,902,678 62	+ 10,821,138 61	10,408,841 80	+ 1,636,742 29	13

⁽¹⁾ Les chiffres de 1896 et de 1897 sont ceux accusés par les comptes rendus de ces deux années; ils donnent les résultats exacts de l'exploitation de la longueur kilométrique indiquée. Les chiffres en question ont été rectifiés dans le compte rendu de 1898 par l'addition des résultats qu'a donnés l'exploitation par les Compagnies, pour compte de l'État, des lignes reprises en dernier lieu. Dans le présent travail de comparaison, il n'y avait pas lieu de tenir compte de ces rectifications qui confondent l'exploitation par l'État avec l'exploitation par les Compagnies.

⁽²⁾ Les chiffres de 1898 comprennent pour cet exercice l'ensemble des résultats de l'exploitation de tout le réseau, y compris ceux de l'exploitation des lignes du Grand Central belge par cette Compagnie, pour le compte de l'État, pendant le 1^{er} semestre 1898, et les *produits nets* des lignes du Liégeois-Limbourgeois pendant la même période. L'exercice 1898, indiqué ici pour mémoire, ne peut donc être utilement comparé avec les exercices précédents, et plus tard, pour les mêmes motifs, il ne pourra servir de terme de comparaison avec les exercices à venir.

Ce tableau semble établir que le renchérissement du prix des charbons n'agit pas toujours dans le même sens, tant est grande la variation du rapport entre l'augmentation ou la diminution de la dépense de charbon et l'augmentation ou la diminution des dépenses totales d'exploitation.

Ainsi, en 1882, une diminution de fr. 301,938 87 dans la dépense de charbon correspond à une augmentation de fr. 3,144,353 47 des dépenses totales d'exploitation.

En 1883, au contraire, une augmentation de fr. 386,223 94 dans la dépense de charbon correspond à une diminution de fr. 1,387,836 93 dans les dépenses totales d'exploitation.

En 1891 une diminution de fr. 941,801 63 dans la dépense de charbon correspond à une augmentation de fr. 178,991 30 dans les dépenses totales d'exploitation.

En 1892 et 1893 la diminution de la dépense de charbon est respectivement d'environ 30 % et d'environ 5 % plus élevée que la diminution des dépenses totales d'exploitation.

2° Allocations plus élevées pour salaires des agents du chemin de fer et relèvement de la rétribution des ouvriers des lignes reprises.

Pour le premier point, la Section centrale ne possédait pas d'éléments qui lui permettent d'examiner jusqu'à quel point les augmentations de salaires ont influé sur l'élévation du coefficient d'exploitation.

Sur le deuxième point, il est à remarquer que du 1^{er} janvier 1879 au 31 décembre 1897 l'État n'a guère racheté plus de 100 kilomètres de lignes.

3° Renchérissement des matériaux et fournitures.

Le fait est certain, mais la Section centrale ne possède non plus aucun élément d'appréciation exacte sur ce point.

4° Constitution d'une réserve plus forte d'objets d'approvisionnement à raison de l'augmentation des installations à entretenir.

Voici, d'après les comptes rendus annuels, l'importance de ces approvisionnements au 31 décembre des années 1879 à 1898 :

ANNÉES.	APPROVISIONNEMENTS		TOTAL.
	dans les dépôts et à pied d'œuvre. — Service des voies et travaux.	en magasin. — Service de la traction et du matériel.	
1879.	10,181,941 80	6,885,948 68	16,067,890 48
1880.	10,982,045 91	7,574,044 92	18,556,688 83
1881.	10,969,805 54	7,959,669 92	18,929,475 46
1882.	9,677,555 14	10,592,895 59	20,270,450 73
1883.	9,687,673 23	10,079,288 41 5,807,893 57 ⁽¹⁾	25,774,855 21
1884.	10,565,864 49	14,588,286 85	25,154,151 34
1885.	8,907,952 "	14,670,099 08	23,578,051 08
1886.	6,404,952 65	14,717,142 36	21,122,074 99
1887.	6,515,505 24	13,445,870 22	19,959,373 46
1888.	6,410,560 95	15,666,450 10	20,085,811 05
1889.	6,901,470 47	15,215,053 25	20,116,503 70
1890.	9,296,150 "	15,986,210 68	25,282,340 68 ⁽²⁾
1891.	8,772,327 "	15,056,445 96	23,828,772 96
1892.	10,550,113 "	14,640,516 27	24,990,429 27
1893.	9,258,919 "	15,057,757 65	24,296,656 65
1894.	9,245,701 50	14,082,864 76	23,328,566 26
1895.	9,618,447 "	13,255,418 51	22,851,865 51
1896.	11,091,758 "	14,245,476 55	25,337,214 55
1897.	12,316,282 "	16,998,088 51	29,314,370 51
1898.	13,444,963 "	18,631,951 19	32,076,894 19

Le développement des installations doit entraîner une augmentation des réserves d'approvisionnement. Cependant, le relevé qui précède semble démontrer que cette règle n'est pas absolue.

On constate, en effet, que fin 1883, pour 3,074 kilom. 4, les réserves s'élevaient à fr. 25,774,855 21
tandis qu'en 1887, pour 3,216 kilom. 6, elles ne s'élevaient
qu'à 19,959,373 46

Soit ensemble. . fr. 5,815,481 75

pour 142 kilom. 5 en plus.

⁽¹⁾ Le poste de fr. 5,807,893 57, représente la valeur des roues, pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons. Ces renseignements, dit le Compte rendu de 1885, p. 33, figurent pour la première fois au Compte rendu.

⁽²⁾ La valeur des approvisionnements estimée d'après le tarif qui a servi à établir la valeur de 1890 est corrigée comme suit, pour les années de 1884 à 1889, au Compte rendu de 1890, annexe XXIV :

1884.	26,598,571 29	au lieu de	25,154,151 34
1885.	27,459,251 76	—	23,578,051 08
1886.	23,956,306 77	—	21,122,074 99
1887.	23,567,155 60	—	19,959,373 46
1888.	22,820,801 24	—	20,085,811 05
1889.	22,044,159 27	—	20,116,503 70

En 1898, au contraire, elles montent à fr.	52 076,894 19
pour 4,003 kilom. 9, tandis qu'en 1891 elles montaient à . .	25,337,214 35
pour 3,330 kilom. 4, soit une différence en plus de . . . fr.	6,739,679 84
pour 773 kilom. 5 en plus.	

Ces situations sont contradictoires. Elles ne permettent donc aucune conclusion logique.

Au surplus, on n'aperçoit pas bien la corrélation entre le montant des approvisionnements et la marche ascendante du coefficient d'exploitation. Les approvisionnements font partie de l'actif. Ils ne doivent figurer en dépense et par conséquent influencer sur le coefficient d'exploitation que lorsqu'ils sont mis en œuvre et employés réellement.

5° Exploitation des lignes reprises dans les mêmes conditions que l'ancien réseau sans qu'il y ait compensation dans les recettes de ces lignes. Création insuffisamment rémunératrice de nouveaux trains de voyageurs.

Le contraire devait arriver, d'après l'Exposé des motifs du projet de reprise. Il annonçait en effet que l'organisation des trains de marchandises, réduite aux nécessités du service local sur les lignes reprises, serait *moins coûteuse*.

En ce qui concerne la création de nouveaux trains de voyageurs insuffisamment rémunérateurs, la réponse ne donne aucune explication et les Comptes rendus n'en contiennent pas davantage.

La fin de la réponse indique que l'Administration ne voit pas actuellement de moyen efficace qui puisse enrayer le mouvement ascendant des dépenses d'exploitation, puisque les causes auxquelles elle l'attribue échappent, pour la plupart, à son action.

Les chemins de fer prennent une importance de plus en plus considérable pour le pays. L'examen du Budget ne doit pas tendre seulement à étudier les dépenses proposées. Le projet de Budget, une fois dressé, ne peut guère subir de modifications sérieuses au cours de la discussion. Mais celle-ci offre une occasion naturelle d'étudier attentivement la situation du railway. La Section centrale a étendu son examen à de multiples questions, dont le nombre paraîtra peut-être considérable, mais qui, toutes, ont leur importance.

Plusieurs de ces questions avaient pour but de fournir à la Chambre des renseignements que les Comptes rendus annuels ne donnent pas d'une manière assez explicite.

Les Comptes rendus annuels sont des documents du plus haut intérêt. Leur but est d'éclairer complètement les Chambres sur la marche des opérations des chemins de fer.

Mais tels qu'ils sont rédigés, ils ne permettent pas de se livrer à une étude quelque peu approfondie du Budget, ni de se rendre facilement compte, soit de la marche des divers services de l'Administration soit de la situation de l'outillage du chemin de fer, pour ne citer que ces deux points.

En posant certaines questions, la Section centrale avait en vue, comme le rapport l'a déjà fait remarquer, de fournir à la Chambre des renseignements complets et plus aisément intelligibles que les renseignements qui figurent aux Comptes rendus annuels.

Ainsi, la réponse à la question 13 établit très clairement l'effectif réel et la valeur moyenne du matériel de traction et du matériel de transport.

La réponse à la question 31 a permis d'établir certaines comparaisons intéressantes sur le mouvement des recettes du service de voyageurs. La réponse à la question 33 a servi à dresser d'une façon très simple le compte de premier établissement du chemin de fer, et le tableau du coût de la reprise et du parachèvement et du coût kilométrique des lignes reprises, toutes choses que les indications globales du tableau XIV ne permettaient pas de calculer avec exactitude.

En divers points le Compte rendu est trop sommaire. Nous ne citerons que deux exemples : A la page A/11 il n'y a que quelques lignes de renseignements sur le personnel.

Au chapitre des voies et travaux, page A/13, il n'y a qu'une énumération générale des travaux divers en cours d'exécution, sans qu'il soit possible le plus souvent de savoir où ces travaux ont eu lieu, ni par conséquent d'apprécier leur utilité.

En dehors de ce point et de quelques questions moins importantes, l'examen de la Section centrale s'est attaché surtout à la crise des transports et aux résultats de l'exploitation. Chacune des causes attribuées par l'Administration — dans ses réponses 1 et 2 — à la crise des transports a pu avoir quelque influence, mais aucune ne suffit à expliquer la situation. La plus importante est le développement anormal du trafic. Or, dans les recettes, ce développement anormal du trafic se traduit par une augmentation de 4.6 % pour le dernier semestre de 1899. Cette augmentation suffisait-elle par elle-même à entraîner pareille crise et à amener l'Administration à décider un développement de nos installations qui, selon toute vraisemblance, augmentera de 10 % les frais de premier établissement de nos chemins de fer et les portera, à bref délai, à deux milliards? L'affirmative est bien douteuse.

La vérité est que nous avons tiré de notre outillage actuel le maximum de ce qu'il pouvait donner au point de vue de l'exploitation — cela résulte à l'évidence de la réponse à la question 1 — et que l'augmentation de trafic qui s'est produit pendant le second semestre de 1899 a été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase.

Cette constatation n'a point, dans l'esprit de la Section centrale, le caractère d'une récrimination. Les dépenses annoncées se justifient. Et si nous avons cherché à obtenir de notre outillage le maximum de rendement, c'est par une tendance que la situation générale explique parfaitement. Il est notoire que la situation financière du pays dépend depuis de longues années des résultats de l'exploitation des chemins de fer.

Mais voici qu'au point de vue des résultats financiers, comme au point de vue de l'exploitation, nos chemins de fer arrivent à un tournant difficile. De même que l'outillage actuel nous a donné le maximum de rendement-exploitation, nous avons obtenu aussi le maximum de rendement financier possible

dans les conditions actuelles. Les résultats ont paru brillants. La prospérité de nos industries a imprimé au trafic une activité sans précédent et, depuis quinze ans, les recettes brutes de l'exploitation et les bénéfices ont suivi, d'année en année, une progression à peu près constante (voir colonnes 2, 8, 10, 12 pages 10 et 11 du rapport).

Aussi l'engouement pour l'exploitation des chemins de fer par l'État est devenu presque universel chez nous. Les chemins de fer paraissaient être une source intarissable de richesse pour le pays.

Mais si au lieu de s'arrêter aux apparences on étudie la situation plus en détail, si l'on consulte la marche du coefficient d'exploitation, des symptômes inquiétants se manifestent.

Le coefficient d'exploitation monte en même temps que les recettes et les bénéfices.

Il était de 55.27 pour la période de 1885-1889;			
»	58.00	»	» 1890-1894;
»	58.30	»	» 1895-1898;
»	59.13	»	» 1899.

Ces chiffres signifient que nos dépenses d'exploitation montent plus rapidement encore que nos recettes.

A quoi tient cet état de choses?

Nous avons indiqué et apprécié à la question 47 les explications de l'Administration sur ce point. Nous n'avons à en retenir ici que cette seule constatation : l'Administration se reconnaît à peu près impuissante à modifier cette situation, à remonter la pente de dépense progressive où nous paraissions entraînés.

Et il est en effet infiniment probable que le rapport des dépenses aux recettes s'élèvera encore dans l'avenir.

Ne résulte-t-il pas d'abord de la réponse à la question 47 que — ainsi que nous le faisons remarquer nous-même dans les explications qui suivent la question 1 — l'augmentation prévue pour le premier établissement aura pour conséquence certaine une augmentation correlative des frais d'exploitation.

En admettant même que la prospérité industrielle se maintienne — et qui pourrait le garantir? — la probabilité est que le coefficient augmentera.

Que si la prospérité fléchissait, la situation deviendrait grave. Nous ne pouvons mieux faire ici que de rappeler les considérations si judicieuses que développait l'an dernier, à cet égard, le rapport de la Section centrale chargée de l'examen du Budget (voir Rapport de M. Hubert sur le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1899, pages 44 et 45). Si le trafic vient à se ralentir, les recettes tomberont sans qu'il soit possible de réduire les dépenses dans les mêmes proportions.

Mais, en dehors de l'extension nécessaire de nos installations, d'autres causes agissent encore dans le sens d'une élévation du coefficient d'exploitation.

Ce sont, les éléments accidentels signalés dans la réponse à la question 47. C'est la tendance actuelle qui est au développement des frais d'exploitation et qui ne pourra se modifier facilement. C'est enfin la reprise des chemins de fer concédés. Nous nous arrêterons un instant à ce dernier point.

L'examen des dépenses portées au projet de Budget sous les articles 15, 18, 19, 21 à 26, 28 et 29, nous a amenés à étudier de près la situation de la ligne de Liège à Maestricht depuis sa reprise.

Et cette étude révèle que, d'après les évaluations les plus modérées, le coefficient d'exploitation de cette ligne restera sensiblement le même que sous le régime antérieur, bien qu'à la suite de la reprise la recette kilométrique ait monté de 15.44 %, c'est-à-dire qu'à la suite de la reprise par l'État les frais d'exploitation de la ligne Liège-Maestricht ont considérablement augmenté.

De la réponse à la question 47, il résulte que le même phénomène s'est produit à la suite de la reprise des lignes rachetées en 1897.

Avant la reprise le coefficient d'exploitation du Grand Central belge était inférieur à 50 %. Il eût semblé naturel que la réunion de 409 kilomètres exploités moyennant 50 % environ au réseau entier exploité à cette époque moyennant 58,79 % entraînât une légère diminution du coefficient d'exploitation de l'ensemble. C'est le contraire qui s'est produit. Le coefficient d'exploitation de l'ensemble a continué sa marche ascensionnelle, et cette augmentation nouvelle est attribuée en partie par l'Administration aux frais qu'entraîne la reprise du Grand Central.

Ce n'est pas tout. Dans la réalité le coefficient d'exploitation est plus élevé encore que ne l'indique le tableau des pages 10 et 11. Dans ce tableau le coefficient est établi par le rapport des recettes brutes aux dépenses d'exploitation. Ce mode de calcul serait exact si la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation rentrait dans les caisses de l'État. Mais il n'en est pas ainsi. Il faut encore tenir compte de la part qui revient aux compagnies concessionnaires dont l'État a affermé les lignes qu'il exploite moyennant une redevance égale à 50 % des produits bruts.

Et si l'on tient compte de ce dernier facteur, le coefficient pour 1898 est de 60.60 %.

La reprise des lignes concédées doit exercer également une influence dépressive sur le bénéfice net en ce qu'elle a augmenté d'une manière relativement trop considérable les charges financières résultant du capital de premier établissement, comme l'indique le calcul ci-après :

	Développement.	Prix.
Les lignes construites directement par l'État ou à forfait pour compte de l'État présentaient un développement :		
A simple voie de	822 ^{km} 790	
A double voie de	727 ^{km} 095	
	1,549 ^{km} 885	
Elles ont coûté		fr. 587,318,654 81
Les lignes rachetées avant le 1 ^{er} janvier 1896 présentaient un développement :		
A simple voie de	940 ^{km} 614	
A double voie de	534 ^{km} 888	
	1,475 ^{km} 502	fr. 541,574,912 41
A REPORTER	3,025 ^{km} 387	fr. 1,128,893,567 22

REPORT . . .	5,025 ^{km} 587	fr. 1,128,893,567 22
Les dépendances des stations, frais d'étude, intérêts intercalaires, s'élèvent à		fr. 73,826,953 82
Intérêts payés au Gouvernement néerlandais, voir page 99 du rapport . . .		fr. 101,898 62
Résumé { A simple voie. 1,765 ^{km} 404		
{ A double voie. 1,261 ^{km} 983		
TOTAUX . . .	5,025 ^{km} 587	fr. 1,204,822,419 66

Ces 5,025 kilomètres, dont 40 % environ sont à double voie, ont donc coûté en moyenne 398,237 francs.

	Développement.	Prix.
Les lignes rachetées depuis le 1 ^{er} janvier 1896 présentaient un développement :		
A simple voie de	568 ^{km} 420	
A double voie de	55 ^{km} 821	
	604 ^{km} 241	
Elles ont coûté		fr. 253,789,003 98

Ces 604 kilomètres, dont 6 % seulement sont à double voie, ont donc coûté en moyenne 420,016 francs, soit 21,779 de plus par kilomètre que les lignes construites ou reprises avant le 1^{er} janvier 1896, sans compter les frais de parachèvement.

La conclusion qui se dégage de l'ensemble de ces considérations est que l'avenir de nos chemins de fer nous impose la plus grande circonspection, qu'il faut éviter les dépenses de luxe et que tout en donnant à nos installations et à notre outillage le développement que réclament impérieusement les besoins actuels, il faut écarter impitoyablement les dépenses qui, d'après les prévisions raisonnables, ne seraient pas assurées d'être productives.

La Section centrale a adopté le projet de Budget pour 1900 par six voix contre une.

Le Rapporteur,
J. RENKIN.

Le Président,
L. DE SADELEER.

(130)

(ANNEXE au n° 125 du 6 avril 1900.)

ANNEXES

ANNEXE I.

Tableau des crédits supplémentaires et des transferts sollicités au Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes de l'exercice 1899, pour le paiement des créances se rapportant à des exercices clos et périmés (1898 et antérieurs) ainsi que pour couvrir des dépenses de l'exercice 1899.

Articles du Budget de 1899	SERVICES.	Montant des crédits supplémentaires se rapportant à des dépenses		Montant des transferts à prélever sur les articles qui présentent un disponible.	TOTAUX.
		des exercices 1898 et antérieurs.	de l'exercice 1899.		
	CHAPITRE II. — Chemins de fer.				
	1 ^{re} SECTION. — Services communs.				
7	Traitements, etc.	"	23,268 "	"	23,268 "
11	Subside à la Caisse de retraite des ouvriers, etc. . . .	"	6,000 "	"	6,000 "
12	Secours exceptionnels aux ouvriers.	"	20,000 "	"	20,000 "
15	Conférences des Chemins de fer	280 24	"	"	280 24
	Totaux pour la 1 ^{re} section. . . .	280 24	49,268 "	"	49,548 24
	2 ^e SECTION. — Voies et travaux.				
14	Traitements, etc.	"	43,993 "	"	43,993 "
	Totaux pour la 2 ^e section. . . .	"	43,993 "	"	43,993 "

Articles du Budget de 1899.	SERVICES.	Montant des crédits supplémentaires se rapportant à des dépenses		Montant des transferts à prélever sur les articles qui présentent un disponible.	TOTAUX
		des exercices 1898 et antérieurs.	de l'exercice 1899		
5 ^e SECTION — <i>Traction et matériel.</i>					
18	Traitements, etc	„	75,506 „	„ (1)	75,506 „
19	Salaires des agréés	1,097 „	1,192,700	243,500 „	1,437,097 „
20	Primes, etc.	207 52	107,987	„	108,194 52
21	Combustibles, etc.	„	5,456,075	„	5,456,075 „
22	Entretien et renouvellement du matériel	„	210,385 „	„	210,585 „
Totaux pour la 5 ^e section.		1,504 52	5,026,455 „	243,500 „	5,271,057 52
4 ^e SECTION — <i>Transports, etc</i>					
23	Traitements, etc	„	420,578 „	„	420,578 „
24	Salaires des agréés, ouvriers, etc.	„	547,206 „	„	547,206 „
25	Primes, etc	55 70	25,609 „	„	25,664 70
26	Frais d'exploitation	148 55	385,572 „	„	385,720 55
27	Publicité commerciale	45 „	„	„	45 „
28	Pertes et avaries	450,000 „	966,000 „	„	1,416,000 „
Totaux pour la 4 ^e section.		450,249 25	2,140,855 „	„	2,591,104 25
5 ^e SECTION. — <i>Perception des recettes et contrôles.</i>					
29	Traitements, etc	„	80,801 „	„	80,801 „
Totaux pour la 5 ^e section.		„	80,801 „	„	80,801 „
6 ^e SECTION. — <i>Chemins de fer en construction.</i>					
32	Traitements, etc.	„	1,636 „	„	1,636 „
Totaux pour la 6 ^e section.		„	1,636 „	„	1,636 „

(1) Transfert de l'article 15. 130,000 „

Id. Id. 17. 110,000 „

Id. Id. 30. 3,000 „

243,500 „

Articles du Budget de 1899.	SERVICES.	Montant des crédits supplémentaires se rapportant à des dépenses.		Montant des transferts à prélever sur les articles qui présentent un disponible.	TOTAUX.
		des exercices 1898 et antérieurs.	de l'exercice 1899.		
	CHAPITRE X (nouveau). — Chemins de fer.				
58 (nouveau)	Taxes afférentes aux transports en service sur la ligne de Braine-le-Comte à Gand, y compris les intérêts judiciaires.	•	102,048 36	•	102,048 36
59 (nouveau)	Régularisation du solde des sommes payées au Gouvernement des Pays-Bas du chef de la recette nette des sections néerlandaises du Grand Central pendant l'année 1897. (Loi du 16 avril 1898 et arrêté royal du 8 juin 1898.)	99,034 69	•	•	99,034 69
	Totaux pour le chapitre X.	99,034 69	102,048 36	•	201,083 05
	TOTAUX POUR LES CHAPITRES II ET X (<i>Chemins de fer.</i>)	550,868 70	7,445,034 36	243,500 •	8,239,223 06
	CHAPITRE III. — Postes, Télégraphes et Téléphones.				
	2 ^e SECTION. — <i>Postes.</i>				
56	Traitements des fonctionnaires, etc.	•	•	(¹) 3,000 •	3,000 •
57	Traitements et indemnités des facteurs, etc.	•	15,000 •	(²) 25,000 •	40,000 •
	Totaux pour la 2 ^e section.	•	15,000 •	30,000 •	45,000 •
	5 ^e SECTION. — <i>Télégraphes et Téléphones.</i>				
45	Traitements, etc.	•	•	(³) 38,300 •	38,300 •
	Totaux pour la 5 ^e section.	•	•	38,300 •	38,300 •
	TOTAUX POUR LE CHAPITRE III. (<i>Postes, Télégraphes et Téléphones</i>).	•	15,000 •	68,300 •	83,300 •
	CHAPITRE IV. — Marine.				
49	Traitements et salaires, etc.	•	4,500 •	•	4,500 •
52	Traction et matériel	•	780,000 •	•	780,000 •
	Totaux pour le chapitre IV.	•	784,500 •	•	784,500 •

(¹) Transfert de l'article 58.(²) Id. Id. 58.(³) Id. Id. 35. 3,300 •

Id. Id. 45. 25,000 •

Id. Id. 47. 10,000 •

38,300 •

Articles du Budget de 1899.	SERVICES.	Montant des crédits supplémentaires se rapportant à des dépenses		Montant des transferts à prélever sur les articles qui présentent un disponible.	TOTAUX.
		des exercices 1898 et antérieurs	de l'exercice 1899.		
	CHAPITRE XI (nouveau). — <i>Marine</i> .				
60 (nouveau)	Objets d'inventaire, etc., pour le nouveau Dandy-Cutter du pilotage d'Ostende	•	18,500 »	•	18,500 »
	Totaux pour le chapitre XI. . . .	•	18,500 »	•	18,500 »
	TOTAUX POUR LES CHAPITRES IV et XI. (<i>Marine</i>) . . .	•	805,000 »	•	805,000 »
	CHAPITRE VI. — <i>Traitements de disponibilité</i> .				
54	Traitements des fonctionnaires, etc.	•	5,000 »	•	5,000 »
	TOTAUX POUR LE CHAPITRE VI. . . .	•	5,000 »	•	5,000 »
	CHAPITRE VIII. — <i>Secours</i> .				
56	Secours à d'anciens employés, etc.	•	5,000 »	•	5,000 »
	TOTAUX POUR LE CHAPITRE VIII. . . .	•	5,000 »	•	5,000 »
	CHAPITRE IX. — <i>Dépenses imprévues</i> .				
57	Dépenses imprévues non libellées au Budget	31,115 59	6,000 »	•	37,115 59
	TOTAUX POUR LE CHAPITRE IX. . . .	31,115 59	6,000 »	•	37,115 59
	TOTAUX POUR LE DÉPARTEMENT. . . .	581,981 29	8,277,054 36	311,600 »	9,170,636 65

Notée.

LIGNES REPRISES.	GESTION DISTINCTE DE L'ANCIEN RÉSEAU.	DATE DE LA FUSION COMPLÈTE DES RECETTES DES LIGNES REPRISES AVEC CELLE DE L'ANCIEN RÉSEAU.
Anvers à Gand	1 ^{er} janvier 1896 au 31 décembre 1897.	1 ^{er} janvier 1898.
Gand-Eecloo-Bruges	1 ^{er} janvier au 31 décembre 1897.	1 ^{er} janvier 1898.
Liégeois-Limbourgeois.	1 ^{er} janvier 1896 au 30 juin 1898.	1 ^{er} juillet 1898.
Grand Central belge	1 ^{er} janvier 1897 au 30 juin 1898.	1 ^{er} juillet 1898.
Liège-Maastricht		1 ^{er} janvier 1899.

A partir du mois de janvier 1898, le résumé comparatif des produits de l'exploitation inséré au *MONITEUR* comprend les recettes des lignes d'*Anvers-Gand* et de *Gand-Bruges* fusionnées avec celles de l'ancien réseau.

A partir du mois de juillet 1898, le résumé comparatif des produits de l'exploitation inséré au *MONITEUR* comprend les recettes des lignes du *Grand Central belge* et du *Liégeois-Limbourgeois* fusionnées avec celles de l'ancien réseau.

A partir du mois de janvier 1899, le résumé comparatif des produits de l'exploitation inséré au *MONITEUR* comprend les recettes de la ligne *Liège-Maastricht* fusionnées avec celles de l'ancien réseau.

Tableau comparatif des recettes.

(État y compris les sociétés concessionnaires et lignes reprises, même antérieurement
au rachat ou à la fusion.)

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES, Y COMPRIS CELLES DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES.		
	1897.	1898.	1899.

Mois de juillet.

Voyageurs	* 6,529,100 »	6,276,500 »	6,378,147 57
Bagages	255,900 »	252,000 »	248,173 58
Marchandises, finances, etc.	9,829,700 »	10,399,300 »	10,633,896 48
Produits extraordinaires	289,400 »	311,600 »	284,574 08
TOTAUX	16,904,100 »	17,219,400 »	17,544,791 71

Mois d'août.

Voyageurs	* 7,922,100 »	7,067,400 »	7,546,549 63
Bagages	333,300 »	303,300 »	320,238 18
Marchandises, finances, etc.	10,053,200 »	10,299,000 »	10,819,558 98
Produits extraordinaires	544,100 »	512,400 »	290,331 98
TOTAUX	18,652,700 »	17,982,100 »	18,985,678 77

Mois de septembre.

Voyageurs	* 7,093,100 »	6,656,000 »	6,903,386 36
Bagages	269,800 »	266,500 »	278,373 45
Marchandises, finances, etc.	10,567,300 »	10,454,800 »	11,206,787 92
Produits extraordinaires	543,000 »	461,900 »	502,224 05
TOTAUX	18,373,200 »	17,839,000 »	18,890,771 78

Mois d'octobre.

Voyageurs	* 5,527,300 »	5,529,500 »	5,684,250 64
Bagages	169,000 »	170,100 »	179,819 62
Marchandises, finances, etc.	12,029,800 »	11,984,600 »	12,618,741 »
Produits extraordinaires	420,100 »	426,500 »	525,981 93
TOTAUX	18,146,200 »	18,110,700 »	19,008,773 19

* Exposition de Bruxelles.

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES, Y COMPRIS CELLES DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES.		
	1897.	1898.	1899.

Mois de novembre.

Voyageurs	4,094,700 »	4,246,500 »	4,450,517 09
Bagages	110,900 »	115,200 »	117,802 44
Marchandises, finances, etc.	10,981,500 »	11,267,100 »	12,551,429 74
Produits extraordinaires	295,100 »	415,600 »	580,897 64
TOTAUX.	15,482,000 »	16,044,400 »	17,280,647 51

Mois de décembre.

Voyageurs	4,194,500 »	4,459,900 »	(Approximation.) 4,607,571 45
Bagages	94,500 »	102,300 »	100,828 64
Marchandises, finances, etc.	10,094,100 »	10,574,200 »	10,789,072 56
Produits extraordinaires	567,500 »	491,100 »	599,801 47
TOTAUX.	14,750,400 »	15,627,500 »	15,897,874 12

N. B. — Afin que les termes de comparaison soient semblables, les chiffres mentionnés ci-dessus comprennent, pour les trois années, les produits de l'exploitation de toutes les lignes reprises. Ainsi, par exemple, bien que les recettes du Grand Central belge et du Liégeois-Limbourgeois n'aient été fusionnées avec celles de l'État qu'à partir de juillet 1898 et les recettes d'Anvers à Gand et de Gand-Eecloo-Bruges qu'à partir de janvier 1898, les produits ⁽¹⁾ de ces diverses lignes reprises, du mois de juillet 1897, ont été ajoutés à ceux de l'ancien réseau, du même mois. De même, les recettes du Liège-Maestricht ayant été fusionnées avec celles de l'État à partir de la reprise (janvier 1899), les produits belges évalués de cette dernière ligne pour les six derniers mois des années 1897 et 1898, ont été compris dans les données ci-dessus. Quant au Liégeois-Limbourgeois, dans le même ordre d'idées, ce sont les recettes belges évaluées de l'exploitation des six derniers mois de 1897 qui ont été envisagés et non la part attribuée à l'État à titre de concessionnaire, l'État Néerlandais ayant exploité pour notre compte jusque fin juin 1898.

(1) Produits du réseau belge évalués quant au Grand Central et au Liégeois-Limbourgeois.

ANNEXE III. — TABLEAU N° 1.

Effectif réel et valeur moyenne du matériel de traction

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.			TYPES.	1895.		1896.		1897.					
				Ancien réseau.		Ancien réseau.		Ancien réseau.		Ancien réseau		Repris de Gand-Anvers.	
				Quantités.	Prix moyen d'achat.	Quantités.	Prix moyen d'achat.	Quantités.	Prix moyen d'achat.	Quantités.	Prix moyen d'achat.	Quantités.	Prix moyen de reprise.
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives ordinaires.	1	156	54,470	152	54,448	151	54,465	150	54,490	"	"	
		2 et 2 ^{bis}	172	50,790	172	50,795	172	50,795	171	50,747	"	"	
		4	92	64,566	92	64,566	92	64,566	91	64,400	"	"	
		5	56	58,564	56	58,564	56	58,564	56	58,564	"	"	
		12	88	75,655	102	74,594	112	74,950	115	75,092	"	"	
		Divers	88	57,405	81	57,547	76	58,405	77	59,555	2	57,500	
	TOTAL . . .		612	57,186	615	57,637	619	58,199	620	58,552	2	57,500	
	Locomotives à marchandises	28	250	56,451	249	56,515	249	56,490	247	56,555	"	"	
		29	415	46,295	414	46,518	415	46,570	415	46,570	"	"	
		Divers	54	51,551	49	51,092	42	52,554	55	55,289	"	"	
		TOTAL . . .		717	50,196	712	50,197	706	50,280	695	50,584	"	"
	Locomotives de gare	—	205	42,251	205	42,214	506	42,208	502	42,119	"	"	
		Locomotives express à voyageurs	6	52	75,557	52	75,557	52	75,557	52	75,557	"	"
			16	"	"	"	"	16	90,990	27	96,944	"	"
			TOTAL . . .		52	75,557	52	75,557	48	77,458	59	84,248	"
	Locomotives pour fortes rampes.	20	54	82,444	53	85,557	52	85,657	49	85,250	"	"	
25		270	57,725	299	58,125	562	59,161	469	60,624	"	"		
Divers		24	61,008	24	61,008	22	61,048	22	65,654	"	"		
TOTAL . . .		548	62,000	576	62,558	456	62,742	540	65,055	"	"		
Matériel pour les lignes secondaires	Locomotives-fourgons	—	46	55,689	46	55,689	46	55,689	46	55,689	"	"	
	Locomotives-tenders pour fortes rampes	11	80	40,579	85	40,466	96	40,919	102	41,189	"	"	
	Voitures à vapeur et voitures électriques	—	54	55,159	54	55,159	54	55,159	59	56,764	"	"	
	TOTAL . . .		180	56,494	185	56,598	196	57,076	207	58,261	"	"	
TOTAL GÉNÉRAL . . .			2184	51,005	2211	52,253	2311	52,855	2425	55,809	(1) 2	57,500	

N. B. — Les lignes de Gand-St-Nicolas-Anvers et de Gand-Eecloo-Bruges ont été reprises dans le courant de 1897, mais les

(1) Y compris les frais d'appareillage de quelques locomotives au frein Westinghouse.

(2) 15 locomotives ont été reprises à la ligne de Gand-St-Nicolas-Anvers, mais 11 ont été mises hors de service en 1898 par suite pu se faire dans des conditions économiques.

(3) 10 locomotives ont été reprises à la ligne de Gand-Eecloo-Bruges, mais 7 ont été mises hors de service en 1898 pour

(4) 203 locomotives ont été reprises aux lignes du Grand Central belge, mais 1 a été mise hors de service en 1898 pour cause

(5) 2 locomotives reprises à la ligne de Gand-Eecloo-Bruges ont été mises hors de service en 1899 pour cause de vétusté.

(6) 6 locomotives reprises aux lignes du Grand Central belge ont été mises hors de service en 1899 pour cause de vétusté.

(7) 11 locomotives ont été reprises à la ligne de Liège-Maestricht, mais 3 ont été mises hors de service en 1899 pour insuffisance

au 31 décembre des années 1895 à 1899.

1898.						1899.											
Repris de Gand-Eecloo-Bruges.		Repris du Grand Central belge.		TOTAL.		Ancien réseau.		Repris de Gand-Anvers.		Repris de Gand-Eecloo-Bruges.		Repris du Grand Central belge.		Repris de Liège-Mac-stricht.		TOTAL.	
Quantités.	Prix moyen de reprise.	Quantité.	Prix moyen de reprise.	Quantités.	Prix moyen général.	Quantités.	Prix moyen d'achat.	Quantités.	Prix moyen de reprise.	Quantités.	Prix moyen de reprise.	Quantités.	Prix moyen de reprise.	Quantités.	Prix moyen de reprise.	Quantités.	Prix moyen général.
"	"	"	"	130	54,490	129	54,582	"	"	"	"	"	"	"	"	129	54,582
"	"	"	"	171	50,747	171	50,747	"	"	"	"	"	"	"	"	171	50,747
"	"	"	"	91	64,400	91	64,400	"	"	"	"	"	"	"	"	91	64,400
"	"	"	"	56	58,564	56	58,564	"	"	"	"	"	"	"	"	56	58,564
"	"	"	"	115	75,092	115	75,092	"	"	"	"	"	"	"	"	115	75,092
2	7,940	61	25,946	142	44,069	72	62,485	2	37,500	"	"	61	26,209 ⁽¹⁾	"	"	155	45,722
2	7,940	61	25,946	685	55,459	614	58,786	2	37,500	"	"	61	26,209	"	"	677	55,788
"	"	"	"	247	56,555	245	56,458	"	"	"	"	"	"	"	"	245	56,458
"	"	"	"	415	46,570	474	47,272	"	"	"	"	"	"	"	"	474	47,272
1	30,518	117	51,665	151	56,584	52	54,955	"	"	1	30,518	115	51,920	8	17,460	154	56,153
1	30,518	117	51,665	815	47,666	749	50,700	"	"	1	30,518	115	51,920	8	17,460	871	47,972
"	"	24	25,656	526	58,951	505	42,578	"	"	"	"	22	25,995	"	"	525	59,508
"	"	"	"	52	75,557	52	75,557	"	"	"	"	"	"	"	"	52	75,557
"	"	"	"	27	96,944	27	96,944	"	"	"	"	"	"	"	"	27	96,944
"	"	"	"	59	84,248	59	84,248	"	"	"	"	"	"	"	"	59	84,248
"	"	"	"	49	85,250	45	82,468	"	"	"	"	"	"	"	"	45	82,468
"	"	"	"	469	60,624	472	60,654	"	"	"	"	"	"	"	"	472	60,654
"	"	"	"	22	65,654	22	65,654	"	"	"	"	"	"	"	"	22	65,654
"	"	"	"	540	65,055	557	62,759	"	"	"	"	"	"	"	"	557	62,759
"	"	"	"	46	55,689	46	55,689	"	"	"	"	"	"	"	"	46	55,689
"	"	"	"	102	41,189	102	41,189	"	"	"	"	"	"	"	"	102	41,189
"	"	"	"	59	56,764	59	56,764	"	"	"	"	"	"	"	"	59	56,764
"	"	"	"	207	58,261	207	58,261	"	"	"	"	"	"	"	"	207	58,261
⁽²⁾ 5	15,466	⁽²⁾ 202	28,987	2650	51,847	2469	53,851	2	37,500	⁽¹⁾ 1	30,518	⁽²⁾ 196	29,266	⁽²⁾ 8	17,460	2676	51,915

renseignements concernant ces deux lignes n'ont figuré pour la première fois que dans le Compte rendu de 1898.

notamment de la transformation de la ligne à voie étroite en ligne à grande section : la transformation des 11 locomotives n'aurait cause de vétusté.
de vétusté.

de force, la charge des trains ayant été augmentée après la reprise.

TABLEAU N° 2.

Effectif réel et valeur moyenne du matériel pour trains

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.		1899.									
		Matériel de l'É. B.		Matériel du G. C. B.		Matériel d'A.-G.		Matériel de G.-E.-B.		Matériel de L.-M.	
		Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.
Matériel pour les lignes principales	Voitures	1 ^{re} classe	199 13,585	41 4,904	5 4,500	»	»	»	»	3 6,000	»
		2 ^e classe	846 11,500	45 3,749	12 4,000	»	»	»	»	5 3,000	»
		3 ^e classe	2,101 9,285	250 3,195	35 3,500	»	»	»	»	11 2,000	»
		mixtes	444 17,744	59 4,697	11 5,000	»	»	»	»	6 3,000	»
	Fourgons à bagages		754 7,114	181 3,214	14 2,200	»	»	»	»	9 1,000	»
	Voitures	cellulaires	19 10,492	»	»	»	»	»	»	»	»
		funéraires	9 9,017	»	»	»	»	»	»	»	»
		postales	69 10,145	»	»	»	»	»	»	»	»
	Wagons fermés pour petits colis . .		351 4,092	53 2,200	»	»	»	»	»	»	»
	Trucks et wagons fermés pour équipages		144 2,832	»	»	4 1,900	»	»	»	»	»
	Boxes et wagons pour chevaux . .		187 4,723	6 2,650	»	»	»	»	»	»	»
	Fourgons-chaudières		2 6,660	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel pour les lignes secondaires.	Voitures	1 ^{re} classe	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		2 ^e classe	167 7,394	»	»	»	»	»	»	»	»
		3 ^e classe	489 5,557	4 3,550	»	»	»	»	»	10 3,510	»
		mixtes	127 7,556	7 3,891	»	»	»	»	»	»	»
		fourgons	146 5,891	3 3,480	»	»	»	»	»	»	»
	Fourgons à bagages indépendants .		17 2,471	»	»	»	»	»	»	4 2,000	»
	Fourgons adhérents aux locomotives*		46	»	»	»	»	»	»	»	»
	Voitures à vapeur et voitures électriques*		59	»	»	»	»	»	»	»	»
	TOTAUX		6,176 9,008	620 3,413	81 5,500	»	»	»	»	46 2,589	»

Abréviations : É. B. = État belge; G. C. B. = Grand Central belge; A.-G. = Anvers-Gand; G.-E.-B. = Gand-Eecloo-Bruges; L.-M. = Liège-Maestricht.

(*) La valeur de ces fourgons et de la partie-voitures des voitures automotrices est comprise dans la valeur des locomotives-fourgons et des voitures automotrices.

de voyageurs au 31 décembre des années 1895 à 1899.

1898.								1897.		1896.		1895.	
Matériel de l'E. B.		Matériel du G. C. B.		Matériel d'A - G.		Matériel de G. - E. - B.		Matériel de l'E. B.		Matériel de l'E. B.		Matériel de l'E. B.	
Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen d'achat.
544	13,541	45	4,927	5	4,500	"	"	466	12,761	471	12,571	467	12,555
557	9,650	42	3,581	16	3,075	"	"	450	8,704	451	8,550	456	8,522
1,958	8,927	252	3,187	40	3,052	5	1,460	1,971	8,912	1,946	8,787	1,809	8,009
602	17,537	62	4,721	11	5,000	6	10,420	644	16,716	608	15,439	569	15,083
758	7,112	182	3,212	14	2,200	"	"	745	7,080	741	7,065	665	7,151
19	10,492	"	"	"	"	"	"	18	10,094	18	10,099	19	9,989
9	9,017	"	"	"	"	"	"	11	8,250	11	8,250	7	6,429
67	9,889	"	"	"	"	"	"	65	9,645	63	9,403	65	9,405
337	3,914	55	2,300	"	"	"	"	327	3,858	318	3,889	308	3,912
129	2,709	"	"	12	733	"	"	128	2,697	128	2,697	126	2,695
189	4,709	6	2,650	"	"	"	"	191	4,704	192	4,697	191	4,703
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	7,400	"	"	"	"	"	"	1	7,400	1	7,400	1	7,400
150	7,401	"	"	"	"	"	"	5	5,736	5	5,736	5	5,736
491	5,558	4	5,530	"	"	"	"	497	5,560	500	5,565	486	5,628
152	7,651	8	5,787	"	"	"	"	508	7,598	516	7,616	501	7,729
145	5,826	5	5,480	"	"	"	"	151	5,841	158	5,849	155	5,984
17	2,471	"	"	"	"	"	"	17	2,471	17	2,471	17	2,471
46	"	"	"	"	"	"	"	46	"	46	"	46	"
59	"	"	"	"	"	"	"	54	"	54	"	54	"
6,050	8,889	655	3,410	98	2,854	9	7,453	6,075	8,851	6,024	8,585	5,725	8,485

TABLEAU N° 3.

Coût du matériel à voyageurs au

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	1899.									
	Matériel de l'É.		Matériel du G. C. B.		Matériel d'A.-G.		Matériel du G. E. B.		Matériel de L.-M.	
	Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.
Voitures de 1 ^{re} classe. { à 3 essieux	2	25,240	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures de 1 ^{re} classe. { à 2 essieux	109	15,187	41	4,904	5	4,500	0	0	5	6,000
Voitures de 2 ^e classe. { à 3 essieux	188	17,625	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures de 2 ^e classe. { à 2 essieux	825	9,545	45	5,740	12	4,000	0	0	3	3,000
Voitures de 3 ^e classe. { à 3 essieux	850	12,770	0	0	0	0	0	0	11	0
Voitures de 3 ^e classe. { à 2 essieux	1251	6,877	250	5,195	55	3,500	0	0	10	2,000
Voitures de 3 ^e classe. { légères à 2 essieux	489	5,557	4	5,330	0	0	0	0	0	5,510
Voitures-fourgons	146	5,891	3	5,480	0	0	0	0	0	0
Voitures mixtes ordinaires. { 1 ^{re} et 2 ^e { à 4 essieux	44	42,024	0	0	0	0	0	0	0	0
	226	19,098	0	0	0	0	0	0	0	0
	91	9,672	57	4,697	11	5,000	0	0	6	0
	21	8,045	0	0	0	0	0	0	0	3,000
Voitures mixtes ordinaires. { 2 ^e et 3 ^e classe à 2 essieux	62	10,547	2	4,697	0	0	0	0	0	0
Voitures mixtes légères. { 1 ^{re} et 2 ^e classe	22	8,657	3	5,891	0	0	0	0	0	0
	0	0	4	5,891	0	0	0	0	0	0
	105	7,450	0	0	0	0	0	0	0	0
Fourgons { ordinaires { à 3 essieux	565	7,457	0	0	0	0	0	0	0	0
	391	6,815	181	5,214	14	2,200	0	0	9	1,000
	17	2,471	0	0	0	0	0	0	4	2,000
* Autres véhicules pour trains de voyageurs	781	0	59	0	4	0	0	0	0	0

Abréviations : E. B. = Etat Belge; G. C. B. = Grand Central belge; A.-G. = Anvers-Gand; G.-E.-B. = Grand-Eccloo-Bruges;

* Le matériel renseigné sous la dénomination « Autres véhicules pour trains de voyageurs » comprend : les voitures cellulaires, chevaux, les fourgons-chaudières, tous véhicules circulant dans les trains de voyageurs et dont la valeur moyenne est indiquée au

1899.	
Voitures cellulaires	19 Etat.
Voitures funéraires	9 "
Voitures postales	69 "
Wagons fermés pour petits colis	551 " 53 G. C. B.
Trucks et wagons fermés pour équipages	144 " 4 A. G.
Boxes et wagons pour chevaux	187 " 6 G. C. B.
Fourgons-chaudières	2 "
TOTAUX	781 "

31 décembre des années 1895 à 1899.

1898.								1897.		1896.		1895.	
Matériel de l'Etat.		Matériel du G. C. B.		Matériel d'A. G.		Matériel du G. E. B.		Matériel de l'E. B.		Matériel de l'E. B.		Matériel de l'E. B.	
Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen d'achat.
16	24,552	"	"	"	"	"	"	48	24,170	12	24,151	2	19,523
529	11,670	45	4,927	5	4,500	"	"	449	11,900	460	11,748	466	11,861
54	16,821	"	"	"	"	"	"	55	15,892	27	15,075	27	15,075
653	8,548	42	5,581	16	5,075	"	"	402	8,077	409	8,064	414	8,061
714	12,509	"	"	"	"	"	"	714	12,509	675	12,409	515	13,051
1,244	6,817	252	5,187	40	5,052	5	1,460	1,257	6,869	1,271	6,864	1,296	6,850
491	5,558	4	5,550	"	"	"	"	497	5,560	500	6,864	486	5,628
145	5,826	5	5,480	"	"	"	"	151	5,841	158	5,849	155	5,984
44	42,589	"	"	"	"	"	"	59	58,293	18	55,464	17	52,861
540	18,984	"	"	"	"	"	"	558	18,869	558	18,774	298	18,549
144	9,751	62	4,721	11	5,000	6	10,420	190	9,804	195	9,771	194	9,760
49	9,557	"	"	"	"	"	"	57	9,445	59	9,375	60	9,542
27	10,745	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
47	8,167	5	5,787	"	"	"	"	258	7,660	246	7,681	235	7,787
8	9,312	5	5,787	"	"	"	"	28	8,791	28	8,791	28	8,791
97	7,506	"	"	"	"	"	"	42	6,455	42	6,455	58	6,588
565	7,457	"	"	"	"	"	"	555	7,555	547	7,526	269	7,585
595	6,767	182	5,212	14	2,200	"	"	592	6,796	594	6,796	596	6,789
17	2,471	"	"	"	"	"	"	17	2,471	17	2,471	17	2,471
750	"	59	"	12	"	"	"	740	"	750	"	714	"

L.-M. = Liège-Maestricht.

funéraires et postales, les wagons fermés pour petits colis, les trucks et wagons fermés pour équipages, les boxes et wagons pour tableau n° 2. Pour chacune des années 1895, 1896, 1897, 1898 et 1899, l'effectif total de ce matériel se décompose comme suit :

	1898.	1897.	1896.	1895.
19 Etat.		18	18	19
9 "		11	11	7
67 "		65	65	65
357 " 55 G. C. B.		327	518	308
129 " 12 A. G.		128	128	126
189 " 6 G. C. B.		191	192	191
— "		"	"	"
750 "		740	730	714

C'est à raison de la diversité de ces véhicules que l'on n'avait pas indiqué les prix moyens.

TABLEAU N° 4.

Effectif réel et valeur moyenne du matériel

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL	1899									
	Matériel de l'E.-B.		Matériel du G.-C.-B.		Matériel d'A.-G.		Matériel de G.-E.-B.		Matériel de L.-M.	
	Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.
Fourgons. 1 1/2 tonne.	942	5,175	28	5,170	"	"	"	"	"	"
Wagons fermés 5 tonnes.	251	2,969	"	"	"	"	"	"	"	"
— — — — — 7 et 7 1/2 —	2	2,500	4	2,050	"	"	"	"	"	"
— — — — — 10 —	9,177	3,097	808	2,178	(1) 16	2,509	54	1,914	70	1,508
— — — — — 15 —	292	3,580	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons coton et laine 10 tonnes.	1,504	2,121	"	"	"	"	"	"	"	"
— — — — — 15 —	100	2,910	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons coke, laine, minéral 10 tonnes.	1,770	3,450	251	2,050	"	"	"	"	"	"
— — — — — 12 —	1,905	4,132	"	"	"	"	"	"	"	"
— — — — — 15 —	543	2,117	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagon à charbon 10 tonnes.	17,097	2,410	5,073	1,605	21	2,007	42	1,593	207	1,527
— — — — — 7 —	"	"	778	1,460	"	"	"	"	"	"
— — — — — 5 —	"	"	442	1,320	"	"	5	285	"	"
— — — — — 12 —	7,765	2,522	"	"	"	"	"	"	"	"
— — — — — 15 —	6,769	2,558	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons à chevrons mobiles 10 tonnes.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons plats à 4 roues 10 tonnes.	2,549	2,396	581	1,605	"	"	2	1,065	6	850
— — — — — 6 — — — — — 7 —	"	"	55	1,460	"	"	"	"	"	"
— — — — — 5 —	"	"	5	1,510	"	"	1	285	"	"
— — — — — 15 —	787	2,515	"	"	"	"	"	"	"	"
— — — — — 6 — — — — — 15 —	9	3,280	11	2,295	"	"	"	"	"	"
— — — — — 8 — — — — — 20 —	979	5,071	181	3,251	"	"	"	"	"	"
— — — — — 25 —	50	4,650	"	"	"	"	"	"	"	"
— — — — — 30 —	5	4,036	2	3,509	"	"	"	"	"	"
Bergeries et transport de bétail 6 tonnes.	"	"	5	2,650	"	"	"	"	"	"
Wagons pour transports spéciaux 10 tonnes.	3	4,000	"	"	"	"	"	"	"	"
— — — — — 35 —	1	3,075	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons embranchements de charbonnages 7 1/2 tonnes.	1,015	1,840	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons lapissières 5 —	65	1,919	"	"	"	"	"	"	"	"
— de la route 7 1/2 —	150	1,820	"	"	"	"	"	"	"	"
— pour plates-formes 10 —	17	3,149	"	"	"	"	"	"	"	"
— pour roues 5 —	5	1,800	"	"	"	"	"	"	"	"
— — — — — 10 —	77	2,295	"	"	"	"	"	"	"	"
— pour combustibles	52	1,820	"	"	"	"	"	"	"	"
— étalons	12	6,170	1	2,200	"	"	"	"	"	"
— bâches à eau	5	1,800	"	"	1	1,500	"	"	"	"
— de secours	58	3,507	8	2,270	"	"	"	"	1	500
— citerne	22	4,931	"	"	"	"	"	"	"	"
— freins	34	6,242	"	"	"	"	"	"	"	"
— pour transport de gaz riche	7	6,436	"	"	"	"	"	"	"	"
— chasse-neige	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	55,555	2,750	6,589	1,742	38	2,205	84	1,517	284	1,558

Abréviations : E. B. = État belge; G. C. B. = Grand Central belge; A.-G. = Anvers-Gand; G.-E.-B. = Gand-Eccloo-Bruges; L.-M. = Liège-Maestricht.

(1) Y compris les wagons en construction au moment de la prise de possession de la ligne et déduction faite des wagons démolis en 1899.

à marchandises, au 31 décembre des années 1895 et 1899.

1898								1897		1896		1895	
Matériel de l'E.-B.		Matériel du G.-C.-B.		Matériel d'A.-G.		Matériel de G.-E.-B.		Matériel de l'E.-B.		Matériel de l'E.-B.		Matériel de l'E.-B.	
Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen d'achat.
917	5,165	30	5,117	"	"	"	"	903	5,160	851	5,154	841	5,161
159	2,005	4	1,750	"	"	"	"	142	2,005	151	2,005	154	2,004
2	2,500	10	2,080	"	"	"	"	2	2,500	2	2,500	2	2,500
8,883	5,076	851	2,176	58	754	36	1,919	8,692	3,066	7,744	3,021	7,236	3,056
192	5,550	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,505	2,121	"	"	"	"	"	"	1,507	2,121	1,507	2,121	1,507	2,121
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,778	5,465	251	2,050	"	"	"	"	1,782	5,450	1,965	3,450	3,943	3,451
1,919	4,122	"	"	"	"	"	"	1,927	4,157	1,759	4,159		4,141
545	2,117	"	"	"	"	"	"	545	2,117	199	1,771		1,771
17,260	2,268	5,815	1,664	11	1,800	42	1,395	18,095	2,269	18,615	2,271	27,894	2,594
"	"	832	1,460	"	"	"	"	"	"	"	"		"
"	"	475	1,520	"	"	5	285	"	"	"	"		"
7,740	2,601	"	"	"	"	"	"	7,744	2,601	7,154	2,602		2,602
6,129	2,726	"	"	"	"	"	"	4,165	2,716	2,729	2,785	1,640	
"	"	"	"	"	"	"	"	1	4,890	1	4,890	1	4,890
2,571	2,306	582	1,605	4	150	2	1,065	2,581	2,592	2,602	2,591	2,775	2,598
"	"	40	1,460	"	"	"	"	"	"	"	"		"
"	"	3	1,510	18	150	1	285	"	"	"	"		"
007	2,454	"	"	"	"	"	"	195	1,819	150	1,815	"	1,815
9	5,280	11	2,295	"	"	"	"	9	5,280	9	5,280	9	5,280
957	5,068	181	3,251	"	"	"	"	885	5,061	840	5,061	846	5,064
15	4,800	"	"	"	"	"	"	15	4,800	15	4,800	15	4,800
5	4,056	2	3,509	"	"	"	"	6	4,058	6	4,058	1	3,500
"	"	"	2,650	3	754	"	"	"	"	"	"	"	"
3	4,000	"	"	"	"	"	"	3	4,000	5	4,000	3	4,000
1	5,675	"	"	"	"	"	"	1	5,675	1	5,675	1	3,500
1,007	1,840	"	"	"	"	"	"	989	1,841	975	1,841	853	1,845
65	1,919	"	"	"	"	"	"	64	1,917	65	1,916	66	1,914
154	1,820	"	"	"	"	1	285	175	1,820	194	1,820	222	1,820
17	5,149	"	"	"	"	"	"	12	5,068	13	5,078	8	5,189
5	1,800	"	"	"	"	"	"	8	1,756	8	1,756	9	1,767
77	2,525	"	"	"	"	"	"	74	2,512	75	2,515	72	2,517
52	1,820	"	"	"	"	"	"	52	1,820	52	1,820	52	1,820
12	6,170	1	2,200	"	"	"	"	12	6,170	13	6,108	13	6,108
5	1,800	"	"	1	1,500	"	"	6	1,800	6	1,800	6	1,800
50	5,476	10	2,270	1	150	"	"	49	5,422	51	5,560	53	5,544
17	4,954	"	"	"	"	"	"	17	4,954	11	4,995	11	4,995
54	6,242	"	"	"	"	"	"	54	6,242	54	6,242	54	6,242
6	6,456	"	"	"	"	"	"	5	6,590	2	6,750	2	8,450
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	3,000
52,254	2,719	6,881	1,739	76	732	87	1,509	50,265	2,706	47,558	2,686	46,590	2,700

TABLEAU N° 5.

Coût du matériel à marchandises

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	1899.										
	Matériel de l'E. B.		Matériel du G. C. B.		Matériel d'A - G.		Matériel de G.-E.-B.		Matériel de L.-M.		
	Effectif	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise	Effectif	Prix moyen de reprise	Effectif	Prix moyen de reprise.	
Wagons à plus de 4 roues											
Wagons à 8 roues de 25 tonnes et plus	35	4,521	2	5,510	"	"	"	"	"	"	
Id. 8 id 20 id	979	5,071	181	5,251	"	"	"	"	"	"	
Id. 6 id. 15 id.	9	3,280	11	2,205	"	"	"	"	"	"	
	1,025		194		"				"		
Wagons à 4 roues.											
Fermés . . {	à 2 portes.	7,520	5,010	708	2,169	16	2,510	54	1,914	68	1,489
	à 4 portes.	2,252	3,550	58	2,548	"	"	"	"	5	1,535
		9,772		826		16		54		71	
Ouverts . . {	à petites haussettes	3,475	2,448	417	1,591	1	1,500	5	805	6	850
	à haussettes moyennes	34,228	2,406	4,895	1,600	21	2,007	47	1,275	207	1,327
	à haussettes élevées	4,018	5,681	251	2,050	"	"	"	"	"	"
	41,719		5,541		22		50		215		
Fermés et ouverts en général	52,514	2,685	6,561	1,756	38	2,205	84	1,517	284	1,558	
Fourgons	942	5,175	28	5,170	"	"	"	"	"	"	

Abréviations : E. B. = État belge; G. C. B. = Grand Central belge; A.-G. = Anvers-Gand; G.-E.-B. = Gand-Eccloo-Bruges; L.-M. = Liège-Maastricht.

au 31 décembre des années 1895 à 1899.

1898.								1897.		1896.		1895.	
Matériel de l'É. B.		Matériel du G. C. B.		Matériel d'A.-G.		Matériel de G.-E.-B.		Matériel de l'É. B.		Matériel de l'É. B.		Matériel de l'É. B.	
Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen de reprise.	Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen d'achat.	Effectif.	Prix moyen d'achat.
20	4,800	2	3,510	.	.	.	.	21	4,800	21	4,800	16	4,800
957	5,056	181	3,231	.	.	.	.	885	5,052	840	5,053	846	5,054
9	3,280	11	2,293	.	.	.	.	9	3,280	9	3,280	9	3,280
986		194		.		.		915		870		871	
7,106	2,992	816	2,162	8	2,400	56	1,919	6,671	2,970	5,756	2,805	5,218	2,920
2,172	3,402	65	2,567	51	368	.	.	2,226	3,413	2,205	3,405	2,240	5,425
9,278		881		59		56		8,897		7,961		7,458	
3,309	2,414	425	1,589	23	209	5	805	2,808	2,368	2,871	2,367	2,888	2,366
33,627	2,418	5,120	1,600	11	1,800	48	1,254	32,501	2,402	30,984	2,585	30,288	2,396
4,040	3,300	231	2,050	5	150	.	.	4,055	3,300	5,922	3,356	5,044	3,337
40,976		5,776		57		51		39,452		37,777		37,120	
51,240	2,689	6,851	1,733	76	732	87	1,509	49,264	2,681	46,608	2,856	45,440	2,587
917	5,060	50	3,117	.	.	.	.	903	5,160	851	5,154	841	5,161

ANNEXE IV.

Situation du matériel de traction repris aux Sociétés.

RÉSEAUX RACHETÉS.	EFFECTIF REPRIS.				LOCOMOTIVES MISES HORS DE SERVICE AU 31 DÉCEMBRE 1899.				EFFECTIF RESTANT AU 31 DÉCEMBRE 1899.			
	Locomotives à voyageurs.	Locomotives à marchan- dises.	Locomotives de gare.	TOTAL.	Locomotives à voyageurs.	Locomotives à marchan- dises.	Locomotives de gare.	TOTAL.	Locomotives à voyageurs.	Locomotives à marchan- dises.	Locomotives de gare.	TOTAL.
Anvers-Saint-Nicolas-Gand	13	"	"	15	11	"	"	11	2	"	"	2
Gand-Eecloo-Bruges	9	1	"	10	9	"	"	9	"	1	"	1
Grand Central belge	62	117	24	203	1	4	2	7	61	115	22	196
Liège-Maastricht	3	8	"	11	3	"	"	3	"	8	"	8
TOTAUX	87	126	24	237	24	4	2	30	63	122	22	207

NUMÉRO des locomotives.	DATE de mise en service.	JUSTIFICATION DU RETRAIT DU SERVICE.
LIGNE D'ANVERS-S'-NICOLAS-GAND.		
0	Inconnue	Très vieille locomotive à voie étroite déjà retirée du service du temps de la Compagnie.
10 à 14	1880	La ligne ayant été mise à voie normale, il aurait fallu dépenser environ 10,000 francs par machine pour la transformation des dix locomotives ci-contre.
20 à 24	1885	Cette transformation n'aurait d'ailleurs mis à notre disposition que des machines de faible tonnage (20 tonnes), ne pouvant nous rendre que peu de service. Dans ces conditions, il a paru préférable de retirer définitivement ces dix locomotives du service. Les deux locomotives restantes (de 32 tonnes) mises en service en 1892, ont été transformées par la voie normale, elles étaient disposées de manière à permettre leur transformation à peu de frais.
LIGNE DE GAND-EECLOO-BRUGES.		
1 à 7	Inconnue	Usure.
9	1869	De 33 tonnes en charge
10	1869	De 33 tonnes en charge
		Usure et insuffisance de force pour les nécessités actuelles du trafic.
LIGNE DU GRAND CENTRAL BELGE.		
112	1864	Usure.
53	transformée en 1872	
103	1847	Ces locomotives ont été vendues; elles ne convenaient plus pour leur service étant donnés leur état de conservation et leur faible puissance.
50	1857	
60	1854	
95	1854	
	1856	De 30 tonnes en charge
LIGNE DE LIÈGE-MAESTRICHT.		
13	1882	Ces locomotives, qui n'avaient qu'un poids de 18 tonnes en charge, ont été vendues : elles devaient être retirées du service pour insuffisance de force, les trains remorqués par ces machines ayant dû être renforcés après la reprise.
14	1882	
15	1884	

Situation du matériel de

ESPÈCES DE VÉHICULES.	EFFECTIFS REPRIS AU :			
	G. C. B.	A.-G.	G.-E.-B.	L.-M.
Voitures de 1 ^{re} classe	43	5	3	3
— 2 ^e —	42	16	6	3
— 5 ^e —	237	46	26	21
— mixtes	70	17	11	6
Voitures-fourgons.	3	"	"	"
Fourgons pour trains de voyageurs.	182	14	10	13
Boxes	6	"	"	"
Wagons-vitesse.	53	"	"	"
Trucks	"	12	"	"
	636	110	56	46
Fourgons pour trains de marchandises	30	"	"	"
Wagons à charbon 5 T.	492	"	8	"
— — 7 T.	881	"	"	"
— — 10 T.	3847	11	45	207
— plats 5 T.	5	26	2	"
— — 7 T.	43	"	"	"
— — 10 T.	385	4	5	6
— — 6 R. 15 T.	11	"	"	"
— — 8 R. 20 T.	181	"	"	"
— fermés 2 P. 5 T.	5	"	"	"
— — 7 T.	12	"	"	"
— — 10 T.	807	47	5	68
— — 4 P. 10 T.	50	"	33	2
— — 5 T.	"	"	9	"
— bergeries	5	3	"	"
— coke, laine et minéral	231	"	"	"
— plats 30 T.	2	"	"	"
— de secours.	10	1	1	1
— étalon	1	"	"	"
— bêche à eau	"	1	"	"
— du service de la voie	"	"	2	"
	6998	95	110	284

transport repris aux Sociétés.

MATÉRIEL MIS HORS D'USAGE AU 31 DÉCEMBRE 1899.				EFFECTIFS RESTANT AU 31 DÉCEMBRE 1899.				Observations.
G. C. B.	A.-G.	G.-E.-B.	L.-M.	G. C. B.	A.-G.	G.-E.-B.	L.-M.	
2	"	5	"	41	5	"	3	
1	4	6	"	(¹) 45	12	"	3	(¹) Plus 4 mixtes transformées en 2 ^e classe.
5	11	26	"	254	55	"	21	
"	6	11	"	(¹) 66	11	"	6	(¹) Plus 4 mixtes transformées en 2 ^e classe.
"	"	"	"	3	"	"	"	
1	"	10	"	181	14	"	13	
"	"	"	"	6	"	"	"	
"	"	"	"	53	"	"	"	
"	8	"	"	"	4	"	"	
7	29	56	"	620	81	"	46	
2	"	"	"	28	"	"	"	
50	"	3	"	442	"	5	"	
103	"	"	"	778	"	"	"	
174	"	5	"	3673	(⁵) 21	42	207	(⁵) Plus 10 wagons construits par l'atelier de St-Nicolas.
2	26	1	"	3	"	1	"	
10	"	"	"	35	"	"	"	
4	4	3	"	581	"	2	6	
"	"	"	"	11	"	"	"	
"	"	"	"	181	"	"	"	
5	"	"	"	"	"	"	"	
8	"	"	"	4	"	"	"	
51	36	"	"	(⁴) 758	(⁴) 16	5	68	(⁴) Plus 2 wagons provenant de 2 wagons de secours transformés.
"	"	4	"	50	"	29	2	(⁵) Plus 5 wagons construits par l'atelier de St-Nicolas.
"	"	9	"	"	"	"	"	
"	5	"	"	5	"	"	"	
"	"	"	"	231	"	"	"	
"	"	"	"	2	"	"	"	
"	1	1	"	(⁶) 8	"	"	1	(⁶) 2 wagons de secours transformés en wagons fermés.
"	"	"	"	1	"	"	"	
"	"	"	"	"	1	"	"	
"	"	2	"	"	"	"	"	
409	70	26	"	6589	38	84	284	

~~~~~

### *Parcours et Recettes des voitures de luxe en service intérieur.*

| SERVICES. | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques). |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | OMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| I.        | Anvers (Est) . .                                                                | Bruxelles (Nord) | 226                       | 44                                      | Mai 15 | 53 40                               |               |
|           | Bruxelles (Nord)                                                                | Anvers (Est) . . | 225                       | 44                                      | — 16   | 59 50                               |               |
|           | Anvers (Est) . .                                                                | Bruxelles (Nord) | 18                        | 44                                      | — 17   | 74 80                               |               |
|           | Bruxelles (Nord)                                                                | Anvers (Est) . . | 247                       | 44                                      | — 18   | 72 15                               |               |
|           | Anvers (Est) . .                                                                | Bruxelles (Nord) | 274                       | 44                                      | — 19   | 52 85                               |               |
|           | Bruxelles (Nord)                                                                | Anvers (Est) . . | 25                        | 44                                      | — 20   | 64 75                               |               |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 21   | 77 55                               | 2 voitures    |
|           |                                                                                 |                  |                           | 264                                     | — 22   | 105 10                              | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           | × 28                                    | — 23   | 48 10                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 24   | 63 55                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 25   | 55 75                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 26   | 56 40                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 27   | 51 25                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 28   | 61 85                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 29   | 57 40                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 30   | 61 40                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 31   | 72 .                                | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           | 7,392                                   |        | 1,084 80                            |               |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | Juin 1 | 90 30                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 2    | 43 80                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 3    | 84 80                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 4    | 53 90                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 5    | 54 75                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 6    | 45 35                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 7    | 75 45                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 8    | 52 05                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 9    | 45 90                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 10   | 49 20                               | —             |
|           |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 11   | 44 75                               | —             |
|           | A REPORTER . . . . .                                                            |                  |                           |                                         |        | 640 25                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |        | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |  |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|--|
| 1.<br>(suite.) |                                                                                 | REPORT |                          |                                          |         | 640 25                              |               |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | Juin 12 | 57 35                               | 2 voitures.   |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 13    | 40 20                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 14    | 62 15                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 15    | 68 55                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 16    | 25 35                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 17    | 38 75                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 18    | 50 85                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 19    | 46 55                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 20    | 43 25                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 21    | 81 35                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 22    | 41 05                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 23    | 57 95                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 24    | 38 95                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 25    | 48 70                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 26    | 44 85                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 27    | 46 75                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          | — 28    | 68 40                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          | 264                                      | — 29    | 56 95                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          | x 55                                     | — 30    | 39 55                               | —             |  |
|                |                                                                                 |        |                          | 14,520                                   |         |                                     | 1,577 75      |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | Juil. 1                             | 37 65         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 2                                 | 42 15         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 3                                 | 42 55         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 4                                 | 32 20         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 5                                 | 67 75         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 6                                 | 31 40         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 7                                 | 27 70         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 8                                 | 32 65         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 9                                 | 43 05         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 10                                | 58 15         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 11                                | 32 15         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 12                                | 84 10         |  |
|                |                                                                                 |        |                          |                                          |         | — 13                                | 45 95         |  |
|                |                                                                                 |        | A REPORTER               |                                          |         |                                     | 577 45        |  |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.    | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |          |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|-----------|-------------------------------------|---------------|----------|
| I<br>(suite). |                                                                                 | REPORT. . . . .           | . . . . .                                |           | 577 45                              |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | Juill. 14 | 35 65                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 15      | 41 15                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 16      | 37 65                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 17      | 44 85                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 18      | 52 25                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 19      | 63 25                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 20      | 48 "                                |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 21      | 20 90                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 22      | 39 10                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 23      | 17 85                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 24      | 28 60                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 25      | 49 40                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 26      | 74 55                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 27      | 41 65                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 28      | 34 95                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 29      | 30 05                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          | 264       | — 30                                |               | 61 "     |
|               |                                                                                 |                           |                                          | × 31      | — 31                                |               | 35 15    |
|               |                                                                                 |                           |                                          | 8,184     |                                     |               | 1,533 45 |
|               |                                                                                 |                           |                                          | Août 1    | 37 85                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           |                                          |           | — 2                                 |               | 75 "     |
|               |                                                                                 |                           |                                          |           | — 3                                 |               | 61 40    |
|               |                                                                                 |                           |                                          |           | — 4                                 |               | 33 35    |
|               |                                                                                 |                           |                                          |           | — 5                                 |               | 50 45    |
|               |                                                                                 |                           |                                          |           | — 6                                 |               | 39 75    |
|               |                                                                                 |                           |                                          |           | — 7                                 |               | 24 65    |
|               |                                                                                 |                           |                                          |           | — 8                                 |               | 31 10    |
|               |                                                                                 |                           |                                          |           | — 9                                 |               | 56 35    |
|               |                                                                                 |                           |                                          |           | — 10                                |               | 41 50    |
|               |                                                                                 |                           |                                          |           | — 11                                |               | 42 85    |
|               |                                                                                 |                           | — 12                                     |           | 60 95                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           | — 13                                     |           | 35 20                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           | — 14                                     |           | 46 15                               |               |          |
|               |                                                                                 |                           | A REPORTER. . . . .                      | 636 55    |                                     |               |          |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques ) | NUMEROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.      | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |          |        |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|-------------|-------------------------------------|---------------|----------|--------|
| I<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   |                                          |             | 636 55                              |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | Août 15     | 44 55                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 16        | 120 30                              |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 17        | 69 25                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 18        | 44 40                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 19        | 56 45                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 20        | 96 50                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 21        | 83 90                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 22        | 45 »                                |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 23        | 73 85                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 24        | 49 05                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 25        | 40 80                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 26        | 57 95                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 27        | 36 05                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 28        | 41 70                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | — 29        | 53 45                               |               |          |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | 264         | — 30                                |               | 58 60    |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | × 31        | — 31                                |               | 55 85    |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          | 8,184       |                                     |               | 1,664 20 |        |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | Sept. 1  | 39 05  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 2      | 47 50  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 3      | 40 20  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 4      | 67 20  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 5      | 60 05  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 6      | 55 65  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 7      | 49 25  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 8      | 51 05  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 9      | 63 80  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 10     | 38 65  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 11     | 36 25  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 12     | 30 05  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 13     | 68 05  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 14     | 54 80  |
|               |                                                                                 |                           |                                          |             |                                     |               | — 15     | 29 40  |
|               |                                                                                 |                           |                                          | A REPORTER. |                                     |               |          | 730 95 |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations.          |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|------------------------------------------|----------|------------------------------------|------------------------|
| I<br>(suite). |                                                                              | REPORT.          | .....                     | .....                                    | .....    | 730 95                             |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | Sept. 16 | 57 80                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 17     | 39 65                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 18     | 38 75                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 19     | 56 60                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 20     | 41 10                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 21     | 40 05                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 22     | 37 85                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 23     | 51 40                              | 11 jours à 2 voitures. |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 24     | 74 95                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 25     | 61 55                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 26     | 70 70                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 27     | 66 65                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 28     | 51 55                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           | 264                                      | — 29     | 35 30                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           | x 41                                     | — 30     | 83 25                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           | 10,824                                   |          | 1,538 10                           |                        |
|               | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (G. C.) . | 209                       | 44                                       | Oct. 1   | 58 05                              |                        |
|               | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 224                       | 44                                       | — 2      | 39 25                              |                        |
|               | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (G. C.) . | 7                         | 44                                       | — 3      | 33 20                              |                        |
|               | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 12                        | 44                                       | — 4      | 43 20                              |                        |
|               | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (G. C.) . | 255                       | 44                                       | — 5      | 65 65                              |                        |
|               | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 264                       | 44                                       | — 6      | 29 15                              |                        |
|               | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (G. C.) . | 17                        | 44                                       | — 7      | 45 95                              |                        |
|               | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 26                        | 44                                       | — 8      | 60 35                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 9      | 45 60                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 10     | 45 95                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 11     | 59 20                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 12     | 77 30                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 13     | 69 35                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 14     | 59 15                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 15     | 39 35                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 16     | 35 25                              |                        |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 17     | 47 60                              |                        |
|               |                                                                              | A REPORTER.      | .....                     | .....                                    | .....    | 831 55                             |                        |

| SERVICES      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains | NUMERE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| I<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                  | .....<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>< |        |                                     |               |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcours | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|----------------------------------------|---------|------------------------------------|---------------|
| I<br>(suite). |                                                                                | REPORT.     | .....                    | .....                                  | .....   | 676 35                             |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | Nov. 19 | 46 45                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 20    | 30 65                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 21    | 27 05                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 22    | 37 20                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 23    | 39 65                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 24    | 35 10                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 25    | 41 ..                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 26    | 24 55                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 27    | 31 35                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 28    | 42 60                              |               |
|               |                                                                                |             |                          | 352                                    | — 29    | 38 80                              |               |
|               |                                                                                |             |                          | × 30                                   | — 30    | 28 75                              |               |
|               |                                                                                |             |                          | 10,560                                 |         | 1,049 50                           |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | Déc. 1  | 45 30                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 2     | 24 75                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 3     | 42 55                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 4     | 27 85                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 5     | 50 15                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 6     | 28 10                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 7     | 28 50                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 8     | 56 70                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 9     | 40 50                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 10    | 34 65                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 11    | 38 70                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 12    | 33 90                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 13    | 47 20                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 14    | 39 60                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 15    | 46 40                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 16    | 55 75                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 17    | 27 90                              |               |
|               |                                                                                |             |                          |                                        | — 18    | 30 20                              |               |
|               |                                                                                | A REPORTER. | .....                    | .....                                  | .....   | 680 50                             |               |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| I<br>(suite). | REPORT.                                                                      |                  |                           |                                         |         | 680 50                              |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | Déc. 19 | 78 25                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 20    | 10 15                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 21    | 39 40                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 22    | 53 80                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 23    | 50 05                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 24    | 42 90                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 25    | 45 10                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 26    | 37 55                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 27    | 41 80                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 28    | 50 85                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 29    | 25 30                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           | 352                                     | — 30    | 35 .                                |               |
|               |                                                                              |                  |                           | × 31                                    | — 31    | 20 20                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           | 10,912                                  |         | 1,206 85                            |               |
| II.           | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (E.) . .  | 209                       | 44                                      | Mai 15  | 45 70                               |               |
|               | Anvers (E.) . .                                                              | Bruxelles (N.) . | 224                       | 44                                      | — 16    | 50 05                               |               |
|               | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (E.) . .  | 7                         | 44                                      | — 17    | 61 45                               |               |
|               | Anvers (E.) . .                                                              | Bruxelles (N.) . | 12                        | 44                                      | — 18    | 74 80                               |               |
|               | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (E.) . .  | 235                       | 44                                      | — 19    | 42 90                               |               |
|               | Anvers (E.) . .                                                              | Bruxelles (N.) . | 264                       | 44                                      | — 20    | 49 15                               |               |
|               | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (E.) . .  | 19                        | 44                                      | — 21    | 62 40                               |               |
|               | Anvers (E.) . .                                                              | Bruxelles (N.) . | 286                       | 44                                      | — 22    | 92 20                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 23    | 68 20                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 24    | 29 55                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 25    | 56 .                                |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 26    | 24 45                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 27    | 51 00                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 28    | 61 45                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           |                                         | — 29    | 08 55                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           | 352                                     | — 30    | 56 90                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           | × 17                                    | — 31    | 65 25                               |               |
|               |                                                                              |                  |                           | 5,984                                   |         | 940 90                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcours. | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| II<br>(suite). |                                                                                 |             |                           |                                         | Juin 1 | 47 05                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 2    | 37 10                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 3    | 44 10                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 4    | 74 45                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 5    | 47 45                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 6    | 41 80                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 7    | 45 60                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 8    | 69 50                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 9    | 22 25                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 10   | 26 50                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 11   | 40 05                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 12   | 50 »                                |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 13   | 30 75                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 14   | 72 85                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 15   | 47 95                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 16   | 30 10                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 17   | 41 90                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 18   | 50 30                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 19   | 28 70                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 20   | 38 95                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 21   | 42 45                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 22   | 40 50                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 23   | 36 45                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 24   | 47 05                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 25   | 37 80                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 26   | 42 60                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 27   | 26 55                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         | — 28   | 39 10                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           | 352                                     | — 29   | 40 05                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           | x 30                                    | — 30   | 17 35                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           | 10,560                                  |        | 1,257 25                            |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         |        | 20 65                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         |        | 45 45                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         |        | 39 90                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                         |        | 106 »                               |               |
|                |                                                                                 | A REPORTER. | .....                     | .....                                   | .....  |                                     |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| II<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                  | .....                                   | .....  | 106 "                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | Juil 4 | 42 25                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 5    | 36 70                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 6    | 39 40                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 7    | 33 95                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 8    | 37 25                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 9    | 35 05                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 10   | 33 "                                |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 11   | 29 05                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 12   | 45 95                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 13   | 32 75                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 14   | 28 35                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 15   | 55 "                                |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 16   | 41 40                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 17   | 44 45                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 18   | 45 20                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 19   | 36 70                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 20   | 66 95                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 21   | 35 85                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 22   | 40 10                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 23   | 51 80                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 24   | 40 05                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 25   | 40 70                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 26   | 48 50                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 27   | 35 40                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 28   | 25 20                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 29   | 23 60                               |               |
|                |                                                                                 |                          | 352                                     | — 30   | 20 "                                |               |
|                |                                                                                 |                          | × 31                                    | — 31   | 29 80                               |               |
|                |                                                                                 |                          | 10,912                                  |        | 1,160 40                            |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | Août 1 | 49 95                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 2    | 36 45                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 3    | 57 75                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 4    | 34 75                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         |        |                                     |               |
|                |                                                                                 | A REPORTER.              | .....                                   | .....  | 178 90                              |               |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) | NOMBRES<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES     | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|-----------|-------------------------------------|---------------|
| II<br>(suite) |                                                                                | REPORT                    | . . . . .                                | . . . . . | 178 90                              |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | Août 5    | 56 15                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 6       | 25 20                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 7       | 35 60                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 8       | 35 25                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 9       | 44 10                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 10      | 54 35                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 11      | 21 05                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 12      | 49 15                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 13      | 49 10                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 14      | 138 .                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 15      | 77 60                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 16      | 102 10                              |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 17      | 25 80                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 18      | 10 85                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 19      | 69 50                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 20      | 108 25                              |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 21      | 39 75                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 22      | 34 40                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 23      | 54 05                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 24      | 48 50                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 25      | 38 40                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 26      | 64 95                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 27      | 80 15                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 28      | 33 35                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 29      | 42 .                                |               |
|               |                                                                                |                           | 352                                      | — 30      | 23 55                               |               |
|               |                                                                                |                           | × 31                                     | — 31      | 56 40                               |               |
|               |                                                                                |                           | 10,912                                   |           | 1,504 85                            |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | Sept 1    | 29 45                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 2       | 27 80                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 3       | 61 75                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 4       | 59 70                               |               |
|               |                                                                                |                           |                                          | — 5       | 36 45                               |               |
|               | A REPORTER.                                                                    | . . . . .                 | . . . . .                                | . . . . . | 215 15                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.    | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------------------|-----------|-------------------------------------|---------------|
| II<br>(suite). |                                                                              | REPORT.          | . . . . .                 | . . . . .                               | . . . . . | 215 15                              |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | Sept. 6   | 40 55                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 7       | 54 70                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 8       | 51 00                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 9       | 44 80                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 10      | 38 80                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 11      | 29 15                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 12      | 41 .                                |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 13      | 47 .                                |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 14      | 48 15                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 15      | 39 05                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 16      | 58 10                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 17      | 34 95                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 18      | 54 05                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 19      | 56 85                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 20      | 84 40                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 21      | 56 65                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 22      | 45 40                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 23      | 55 15                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 24      | 40 .                                |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 25      | 62 45                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 26      | 36 .                                |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 27      | 42 70                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 28      | 64 05                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           | 352                                     | — 29      | 78 50                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           | × 50                                    | — 30      | 54 80                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           | 10,560                                  |           | 1,461 40                            |               |
|                | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 226                       | 44                                      | Oct. 1    | 56 80                               |               |
|                | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (G. C.) . | 225                       | 44                                      | — 2       | 47 70                               |               |
|                | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 18                        | 44                                      | — 3       | 23 25                               |               |
|                | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (G. C.) . | 247                       | 44                                      | — 4       | 67 15                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 5       | 46 05                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 6       | 26 50                               |               |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 7       | 54 70                               |               |
|                |                                                                              | A REPORTER.      | . . . . .                 | . . . . .                               | . . . . . | 302 25                              |               |

| SERVICES       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|--------|------------------------------------|---------------|
| II<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                  |                                         |        | 502 25                             |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | Oct 8  | 54 40                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 9    | 33 33                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 10   | 21 85                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 11   | 51 85                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 12   | 45 00                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 15   | 45 50                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 14   | 60 60                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 15   | 35 00                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 16   | 22 25                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 17   | 45 85                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 18   | 64 45                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 19   | 69 95                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 20   | 46 25                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 21   | 41 50                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 22   | 26 40                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 23   | 15 15                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 24   | 40 45                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 25   | 61 05                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 26   | 29 50                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 27   | 56 40                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 28   | 54 20                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 29   | 21 50                              |               |
|                |                                                                                 |                          | 176                                     | — 30   | 24 50                              |               |
|                |                                                                                 |                          | x 31                                    | — 31   | 52 25                              |               |
|                |                                                                                 |                          | 5,456                                   |        | 1,281 25                           |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | Nov. 1 | 50 05                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 2    | 24 "                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 3    | 40 85                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 4    | 58 "                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 5    | 30 75                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 6    | 36 40                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 7    | 33 80                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                         | — 8    | 67 50                              |               |
|                |                                                                                 | À REPORTER.              |                                         |        | 502 25                             |               |



| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|--------------|
| II<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.          |                           |                                          |         | 350 35                              |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | Déc. 11 | 42 90                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 12    | 39 »                                |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 13    | 70 25                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 14    | 46 »                                |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 15    | 35 95                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 16    | 59 90                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 17    | 21 75                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 18    | 26 25                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 19    | 51 80                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 20    | 58 15                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 21    | 61 70                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 22    | 35 35                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 23    | 35 40                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 24    | 30 05                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 25    | 20 05                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 26    | 39 55                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 27    | 49 30                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 28    | 44 25                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 29    | 42 40                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           | 176                                      | — 30    | 57 70                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           | × 31                                     | — 31    | 22 85                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           | 5,456                                    |         | 1,218 90                            |              |
| III.           | Anvers (E) . .                                                                  | Bruxelles (N.) . | 6                         | 44                                       | Mai 15  | 22 70                               |              |
|                | Bruxelles (N.) .                                                                | Verviers . . .   | 610                       | 125                                      | — 16    | 45 50                               |              |
|                | Verviers . . .                                                                  | Bruxelles (N) .  | 613                       | 125                                      | — 17    | 45 80                               |              |
|                | Bruxelles (N.) .                                                                | Verviers . . .   | 652                       | 125                                      | — 18    | 69 »                                |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 19    | 28 35                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 20    | 43 »                                |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 21    | 43 10                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 22    | 14 20                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 23    | 32 40                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 24    | 51 60                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 25    | 26 30                               |              |
|                |                                                                                 | A REPORTER.      |                           |                                          |         | 421 05                              |              |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains | NUMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| III<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                  |                                         |        | 421 95                              |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | Mai 26 | 42 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 27   | 47 70                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 28   | 22 60                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 29   | 20 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                          | 410                                     | — 30   | 34 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                          | x 17                                    | — 31   | 56 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                          | 7,123                                   |        | 654 70                              |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | Jun 1  | 30 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 2    | 68 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 5    | 33 65                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 4    | 27 70                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 5    | 44 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 6    | 41 95                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 7    | 49 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 8    | 27 25                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 9    | 25 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 10   | 49 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 11   | 21 25                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 12   | 40 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 13   | 49 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 14   | 87 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 15   | 37 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 16   | 39 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 17   | 56 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 18   | 29 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 19   | 8 75                                |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 20   | 25 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 21   | 61 20                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 22   | 10 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 23   | 18 25                               |               |
|                 |                                                                                 |                          |                                         | — 24   | 46 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                          | A REPORTER.                             |        |                                     | 916 95        |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques). | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| III<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   | .....                                    | .....   | 916 95                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | Juin 25 | 15 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 26    | 10 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 27    | 48 70                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 28    | 44 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | 419                                      | — 20    | 28 95                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | x 30                                     | — 30    | 16 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | 12,570                                   |         | 1,081 65                            |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | Juil. 1 | 56 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 2     | 28 65                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 5     | 61 »                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 4     | 24 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 5     | 42 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 6     | 40 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 7     | 54 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 8     | 56 60                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 9     | 25 25                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 10    | 45 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 11    | 31 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 12    | 120 40                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 15    | 69 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 14    | 55 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 15    | 96 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 16    | 5 35                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 17    | 29 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 18    | 78 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 19    | 46 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 20    | 56 20                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 21    | 27 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 22    | 92 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 25    | 11 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 24    | 23 35                               |               |
|                 |                                                                                 | A REPORTER.               | .....                                    | .....   | 1,144 76                            |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |             | NOMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES    | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat | Observations. |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|------------------------------------------|----------|------------------------------------|---------------|
| III<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.     | .....                    | .....                                    | .....    | 1,144 75                           |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | Juil. 25 | 91 15                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 26     | 54 10                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 27     | 86 70                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 28     | 49 55                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 29     | 54 75                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          | 410                                      | — 30     | 78 45                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          | x 31                                     | — 31     | 25 70                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          | 12,989                                   |          | 1,565 15                           |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | Août 1   | 61 75                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 2      | 54 15                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 3      | 47 30                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 4      | 28 95                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 5      | 90 35                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 6      | 20 70                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 7      | 40 75                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 8      | 22 45                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 9      | 62 50                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 10     | 53 30                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 11     | 56 65                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 12     | 44 90                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 13     | 23 70                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 14     | 20 20                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 15     | 22 "                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 16     | 70 60                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 17     | 28 70                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 18     | 39 60                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 19     | 25 80                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 20     | 23 75                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 21     | 41 55                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 22     | 55 05                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 23     | 39 20                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                          |                                          | — 24     | 43 "                               |               |
|                 |                                                                                 | A REPORTER. | .....                    | .....                                    | .....    | 990 50                             |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| III<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   | .....                                   | .....   | 990 50                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | Août 25 | 22 .                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 26    | 28 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 27    | 2 60                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 28    | 48 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 29    | 40 60                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | 419                                     | — 30    | 63 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | × 31                                    | — 31    | 57 .                                |               |
|                 |                                                                                 |                           | 12,989                                  |         | 1,251 90                            |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | Sept. 1 | 21 70                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 2     | 34 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 3     | 21 70                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 4     | 24 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 5     | 30 25                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 6     | 32 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 7     | 46 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 8     | 18 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 9     | 20 95                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 10    | 10 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 11    | 35 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 12    | 24 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 13    | 40 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 14    | 50 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 15    | 20 95                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 16    | 8 05                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 17    | 32 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 18    | 41 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 19    | 85 .                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 20    | 77 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 21    | 43 .                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 22    | 44 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 23    | 34 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 24    | 19 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 25    | 23 .                                |               |
|                 |                                                                                 | A REPORTER.               | .....                                   | .....   | 880 30                              |               |

| SERVICES         | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------------------|----------|-------------------------------------|---------------|
| III.<br>(suite.) |                                                                              | REPORT           | ...                      | ...                                      | ...      | 800 30                              |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | Sept. 26 | 51 50                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 27     | 94 70                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 28     | 28 .                                |               |
|                  |                                                                              |                  |                          | 419                                      | — 29     | 45 35                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          | x 50                                     | — 30     | 35 80                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          | 12,570                                   |          | 1,115 65                            |               |
|                  | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 216                      | 44                                       | Oct. 1   | 23 05                               |               |
|                  | Bruxelles (N.) .                                                             | Verviers . . .   | 610                      | 125                                      | — 2      | 40 95                               |               |
|                  | Verviers . . .                                                               | Bruxelles (N.) . | 613                      | 125                                      | — 3      | 27 60                               |               |
|                  | Bruxelles (N.) .                                                             | Verviers . . .   | 652                      | 125                                      | — 4      | 59 70                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 5      | 15 05                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 6      | 50 40                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 7      | 15 70                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 8      | 15 35                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 9      | 32 40                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 10     | 31 45                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 11     | 68 30                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 12     | 55 95                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 13     | 55 25                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 14     | 27 65                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 15     | 26 45                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 16     | 22 65                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 17     | 54 75                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 18     | 56 40                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 19     | 34 25                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 20     | 34 40                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 21     | 41 90                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 22     | 2 45                                |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 23     | 26 65                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 24     | 46 80                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 25     | 30 45                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 26     | 31 70                               |               |
|                  |                                                                              |                  |                          |                                          | — 27     | 27 15                               |               |
|                  |                                                                              | A REPORTER       | ...                      | ...                                      | ...      | 964 70                              |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| III<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   | .....                                   | .....   | 964 70                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | Oct. 28 | 78 "                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 29    | 4 15                                |               |
|                 |                                                                                 |                           | 419                                     | — 30    | 34 25                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | x 31                                    | — 31    | 45 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | 12,989                                  |         | 1,126 25                            |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | Nov. 1  | 29 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 2     | 62 30                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 3     | 21 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 4     | 38 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 5     | 8 55                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 6     | 26 "                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 7     | 39 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 8     | 45 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 9     | 41 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 10    | 24 "                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 11    | 39 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 12    | 18 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 13    | 50 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 14    | 42 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 15    | 51 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 16    | 47 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 17    | 29 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 18    | 24 95                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 19    | 8 55                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 20    | 28 25                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 21    | 18 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 22    | 56 00                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 23    | 45 25                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 24    | 20 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 25    | 57 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 26    | 10 "                                |               |
|                 |                                                                                 | A REPORTER.               | .....                                   | .....   | 892 00                              |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) | NOMBRES<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| III<br>(suite). |                                                                                | REPORT.                   | .....                                   | .....  | 892 60                              |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | Nov 27 37 65                        |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 28 40 85                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | 419 — 29 59 65                      |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | × 50 — 50 56 40                     |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | 12,570 1,096 15                     |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | Déc. 1 31 25                        |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 2 34 25                           |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 3 20 55                           |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 4 24 60                           |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 5 47 00                           |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 6 59 45                           |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 7 43 10                           |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 8 17 20                           |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 9 52 65                           |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 10 10 60                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 11 58 15                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 12 26 65                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 13 74 55                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 14 29 05                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 15 27 80                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 16 28 55                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 17 17 05                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 18 48 50                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 19 41 50                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 20 14 0                           |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 21 17 .                           |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 22 11 50                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 23 78 05                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 24 65 10                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 25 27 05                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | — 26 18 25                          |               |
|                 |                                                                                |                           |                                         |        | 905 70                              |               |
|                 |                                                                                | A REPORTER                | .....                                   | .....  |                                     |               |

| SERVICES        | ITINÉRAIRES.<br>( Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques ) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| III<br>(suite). |                                                                               | REPORT.          | .....                    | .....                                   | .....   | 905 70                              |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | Déc. 27 | 47 85                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 28    | 25 30                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 29    | 17 20                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          | 419                                     | — 30    | 25 60                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          | × 31                                    | — 31    | 22 10                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          | 12,089                                  |         | 1,041 75                            |               |
| IV              | Verviers . . .                                                                | Bruxelles (N.) . | 63                       | 125                                     | Mai 15  | 50 90                               |               |
|                 | Bruxelles (N.) .                                                              | Verviers . . .   | 638                      | 125                                     | — 16    | 30 75                               |               |
|                 | Verviers . . .                                                                | Bruxelles (N.) . | 635                      | 125                                     | — 17    | 103 15                              |               |
|                 | Bruxelles (N.) .                                                              | Anvers (E.) . .  | 273                      | 44                                      | — 18    | 30 35                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 19    | 50 48                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 20    | 72 75                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 21    | 31 80                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 22    | 72 40                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 23    | 18 60                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 24    | 45 50                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 25    | 44 80                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 26    | 37 30                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 27    | 53 15                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 28    | 36 65                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 29    | 42 70                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          | 419                                     | — 30    | 46 60                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          | × 17                                    | — 31    | 37 00                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          | 7,123                                   |         | 820 65                              |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | Juin 1  | 78 35                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 2     | 64 75                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 3     | 58 15                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 4     | 35 20                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 5     | 50 75                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 6     | 30 55                               |               |
|                 |                                                                               |                  |                          |                                         | — 7     | 49 80                               |               |
|                 |                                                                               | A REPORTER.      | .....                    | .....                                   | .....   | 367 55                              |               |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| IV<br>(suite) |                                                                                 | REPORT.                  |                                         |        | 367 55                              |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | Jun 8  | 26 60                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 9    | 40 75                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 10   | 51 25                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 11   | 28 90                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 12   | 44 50                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 13   | 51 75                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 14   | 51 40                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 15   | 53 55                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 16   | 20 95                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 17   | 62 05                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 18   | 28 60                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 19   | 35 60                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 20   | 43 35                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 21   | 45 65                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 22   | 16 50                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 23   | 25 80                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 24   | 68 55                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 25   | 28 90                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 26   | 53 50                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 27   | 37 80                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 28   | 62 35                               |               |
|               |                                                                                 |                          | 419                                     | — 29   | 43 05                               |               |
|               |                                                                                 |                          | × 30                                    | — 30   | 24 70                               |               |
|               |                                                                                 |                          | 12,570                                  |        | 1,300 10                            |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | Jul. 1 | 69 70                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 2    | 40 40                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 3    | 65 80                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 4    | 53 75                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 5    | 57 15                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 6    | 52 15                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 7    | 62 20                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 8    | 84 25                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         | — 9    | 73 75                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                         |        |                                     |               |
|               |                                                                                 | A REPORTER.              |                                         |        | 548 15                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------|------------------------------------------|----------|-------------------------------------|---------------|
| IV<br>(suite). | REPORT.                                                                      |  | .....                     | .....                                    | .....    | 548 15                              |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | Juil. 10 | 67 20                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 11     | 57 80                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 12     | 76 05                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 13     | 63 55                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 14     | 64 80                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 15     | 74 20                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 16     | 56 60                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 17     | 57 70                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 18     | 70 »                                |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 19     | 78 40                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 20     | 75 60                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 21     | 71 90                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 22     | 51 95                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 23     | 29 70                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 24     | 77 25                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 25     | 64 85                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 26     | 136 05                              |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 27     | 55 40                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 28     | 55 55                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 29     | 93 70                               |               |
|                |                                                                              |  |                           | 419                                      | — 30     | 18 95                               |               |
|                |                                                                              |  |                           | × 31                                     | — 31     | 88 10                               |               |
|                |                                                                              |  |                           | 12,989                                   |          | 2,013 45                            |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | Août 1   | 56 90                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 2      | 79 55                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 3      | 75 35                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 4      | 57 55                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 5      | 63 80                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 6      | 29 40                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 7      | 67 70                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 8      | 73 60                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 9      | 70 20                               |               |
|                |                                                                              |  |                           |                                          | — 10     | 28 40                               |               |
|                | A REPORTER.                                                                  |  | .....                     | .....                                    | .....    | 582 45                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| IV<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   |                                          |         | 582 45                              |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | Août 11 | 33 90                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 12    | 100 "                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 13    | 26 95                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 14    | 81 30                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 15    | 57 33                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 16    | 111 85                              |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 17    | 78 30                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 18    | 70 40                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 19    | 55 75                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 20    | 29 75                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 21    | 66 60                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 22    | 30 60                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 23    | 64 55                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 24    | 50 70                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 25    | 53 70                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 26    | 34 40                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 27    | 15 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 28    | 86 50                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 29    | 64 90                               |               |
|                |                                                                                 |                           | 419                                      | — 30    | 61 90                               |               |
|                |                                                                                 |                           | × 31                                     | — 31    | 61 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           | 12,989                                   |         | 1,850 35                            |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | Sept. 1 | 49 40                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 2     | 65 20                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 3     | 30 10                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 4     | 67 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 5     | 44 35                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 6     | 66 45                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 7     | 43 25                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 8     | 68 80                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 9     | 60 00                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 10    | 40 55                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 11    | 58 15                               |               |
|                |                                                                                 | A REPORTER.               |                                          |         | 610 "                               |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |             | NOMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|------------------------------------------|----------|-------------------------------------|---------------|
| IV<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.     |                           |                                          |          | 610 »                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | Sept. 12 | 45 70                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 13     | 55 50                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 14     | 70 55                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 15     | 27 25                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 16     | 84 35                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 17     | 23 25                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 18     | 72 25                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 19     | 95 50                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 20     | 61 25                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 21     | 62 85                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 22     | 47 20                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 23     | 57 65                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 24     | 12 25                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 25     | 53 45                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 26     | 18 70                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 27     | 57 30                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 28     | 18 55                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           | 410                                      | — 29     | 52 70                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           | x 30                                     | — 30     | 51 50                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           | 12,570                                   |          | 1,564 75                            |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | Oct. 1   | 16 40                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 2      | 73 35                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 3      | 44 00                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 4      | 109 80                              |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 5      | 48 30                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 6      | 52 95                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 7      | 51 35                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 8      | 48 70                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 9      | 78 70                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 10     | 53 65                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 11     | 91 35                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 12     | 19 05                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 13     | 10 75                               |               |
|                |                                                                                 | A REPORTER. |                           |                                          |          | 700 85                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.    | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------|-----------|------------------------------------|---------------|
| IV<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                  | . . . . .                                | . . . . . | 700 85                             |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | Oct. 14                            |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 15                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 16                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 17                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 18                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 19                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 20                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 21                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 22                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 23                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 24                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 25                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 26                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 27                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 28                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 29                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 30                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          |           | — 31                               |               |
|                |                                                                                 |                          | 419                                      |           |                                    |               |
|                |                                                                                 |                          | × 31                                     |           |                                    |               |
|                |                                                                                 |                          | 12,989                                   |           | 1,601 70                           |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | Nov 1     | 37 85                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 2       | 22 40                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 3       | 44 »                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 4       | 69 45                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 5       | 32 30                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 6       | 39 40                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 7       | 15 15                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 8       | 82 45                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 9       | 34 60                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 10      | 24 20                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 11      | 59 45                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 12      | 20 35                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 13      | 38 85                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 14      | 05 50                              |               |
|                |                                                                                 |                          | A REPORTER.                              | . . . . . | 504 95                             |               |

| SERVICES       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |         | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |  |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------|------------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|--|
| IV<br>(suite). |                                                                                 | REPORT. | .....                     | .....                                    | .....  | 594 95                              |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | Nov 15 | 95 20                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 16   | 34 30                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 17   | 28 45                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 18   | 55 55                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 19   | 28 05                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 20   | 39 75                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 21   | 22 50                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 22   | 111 70                              |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 23   | 42 20                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 24   | 17 »                                |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 25   | 16 20                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 26   | 37 10                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 27   | 44 »                                |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          | — 28   | 58 15                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           | 419                                      | — 29   | 99 95                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           | × 30                                     | — 30   | 32 35                               |               |  |
|                |                                                                                 |         |                           | 12,570                                   |        |                                     | 1,358 30      |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | Déc. 1                              | 42 05         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 2                                 | 64 45         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 3                                 | 47 30         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 4                                 | 31 »          |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 5                                 | 28 05         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 6                                 | 60 75         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 7                                 | 22 »          |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 8                                 | 53 »          |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 9                                 | 71 70         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 10                                | 39 90         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 11                                | 59 90         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 12                                | 45 40         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 13                                | 93 45         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 14                                | 67 55         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 15                                | 37 80         |  |
|                |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 16                                | 63 95         |  |
|                |                                                                                 |         | A REPORTER.               | .....                                    | .....  | .....                               | 828 85        |  |

| SERVICES       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat | Observations |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|------------------------------------|--------------|
| IV<br>(suite). |                                                                              | REPORT.          |                           |                                         |         | 828 85                             |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | Déc. 17 | 44 60                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 18    | 36 95                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 19    | 34 55                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 20    | 83 50                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 21    | 56 15                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 22    | 42 90                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 23    | 61 80                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 24    | 20 80                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 25    | 12 60                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 26    | 55 10                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 27    | 64 10                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 28    | 54 20                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 29    | 39 10                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           | 419                                     | — 30    | 62 15                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           | x 51                                    | — 31    | 19 40                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           | 12,989                                  |         | 1,516 75                           |              |
| V              | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (E.) . .  | 215                       | 44                                      | Mai 15  | 53 95                              |              |
|                | Anvers (E.) . .                                                              | Bruxelles (N.) . | 236                       | 44                                      | — 16    | 34 .                               |              |
|                | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (E.) . .  | 227                       | 44                                      | — 17    | 55 80                              |              |
|                | Anvers (E.)                                                                  | Bruxelles (N.)   | 256                       | 44                                      | — 18    | 53 85                              |              |
|                | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (E.) . .  | 17                        | 44                                      | — 19    | 37 45                              |              |
|                | Anvers (E.) . .                                                              | Bruxelles (N.) . | 26                        | 44                                      | — 20    | 61 15                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 21    | 58 85                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 22    | 79 50                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 23    | 51 30                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 24    | 40 90                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 25    | 40 95                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 26    | 23 15                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 27    | 54 15                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 28    | 63 50                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           |                                         | — 29    | 44 60                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           | 263                                     | — 30    | 31 70                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           | x 17                                    | — 31    | 27 75                              |              |
|                |                                                                              |                  |                           | 4,488                                   | . . . . | 792 55                             |              |

| SERVICES.    | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques). |             | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.  | RÉCETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| V<br>(suite) |                                                                              |             |                           |                                          | Juin 1  | 57 15                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 2     | 29 80                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 3     | 42 45                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 4     | 69 60                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 5     | 61 75                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 6     | 65 50                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 7     | 51 .                                |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 8     | 44 40                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 9     | 20 45                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 10    | 42 80                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 11    | 72 10                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 12    | 44 10                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 13    | 29 30                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 14    | 56 80                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 15    | 44 50                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 16    | 15 50                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 17    | 43 05                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 18    | 48 35                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 19    | 46 15                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 20    | 53 90                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 21    | 42 55                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 22    | 57 .                                |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 23    | 29 55                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 24    | 39 55                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 25    | 46 45                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 26    | 41 45                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 27    | 41 55                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 28    | 25 40                               |               |
|              |                                                                              |             |                           | 264                                      | — 29    | 50 90                               |               |
|              |                                                                              |             |                           | × 30                                     | — 30    | 53 50                               |               |
|              |                                                                              |             |                           | 7,920                                    |         | 1,285 95                            |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | Juil. 1 | 30 50                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 2     | 10 25                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          | — 3     | 24 25                               |               |
|              |                                                                              |             |                           |                                          |         | 75 80                               |               |
|              |                                                                              | A REPORTER. | . . . .                   | . . . .                                  | . . . . |                                     |               |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|--------------|
| V<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   |                                         |         | 73 80                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | Juil. 4 | 22 40                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 5     | 50 80                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 6     | 31 15                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 7     | 53 45                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 8     | 29 75                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 9     | 53 20                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 10    | 42 05                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 11    | 30 10                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 12    | 41 00                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 13    | 40 45                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 14    | 40 55                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 15    | 20 .                                |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 16    | 61 15                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 17    | 20 .                                |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 18    | 31 10                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 19    | 30 45                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 20    | 41 95                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 21    | 24 45                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 22    | 51 10                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 23    | 52 40                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 24    | 28 45                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 25    | 34 30                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 26    | 45 60                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 27    | 24 90                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 28    | 32 85                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 29    | 25 30                               |              |
|               |                                                                                 |                           | 264                                     | — 30    | 29 65                               |              |
|               |                                                                                 |                           | × 31                                    | — 31    | 37 75                               |              |
|               |                                                                                 |                           | 8,184                                   |         | 1,009 70                            |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | Août 1  | 32 55                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 2     | 52 90                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 3     | 36 65                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         | — 4     | 35 15                               |              |
|               |                                                                                 |                           |                                         |         |                                     |              |
|               |                                                                                 | A REPORTER.               |                                         |         | 137 25                              |              |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |         | NUMÉRO-<br>des<br>trains. | NUMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |  |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------|------------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|--|
| V<br>(suite). |                                                                                 | REPORT. | .....                     | .....                                    | .....  | 137 25                              |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | Août 5 | 30 05                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 6    | 14 55                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 7    | 37 95                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 8    | 25 75                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 9    | 29 70                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 10   | 35 65                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 11   | 24 20                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 12   | 40 20                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 13   | 17 *                                |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 14   | 81 85                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 15   | 56 50                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 16   | 101 70                              |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 17   | 57 00                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 18   | 21 45                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 19   | 30 45                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 20   | 90 05                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 21   | 57 40                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 22   | 51 60                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 23   | 26 80                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 24   | 41 *                                |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 25   | 25 55                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 26   | 24 55                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 27   | 75 95                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 28   | 37 90                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          | — 29   | 13 05                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           | 264                                      | — 30   | 33 90                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           | × 31                                     | — 31   | 51 05                               |               |  |
|               |                                                                                 |         |                           | 8,184                                    |        |                                     | 1,271 25      |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          |        | Sept. 1                             | 23 65         |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 2                                 | 24 20         |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 3                                 | 50 55         |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 4                                 | 30 75         |  |
|               |                                                                                 |         |                           |                                          |        | — 5                                 | 34 *          |  |
|               |                                                                                 |         | A REPORTER.               | .....                                    | .....  | .....                               | 163 15        |  |

| SERVICES.    | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                  | NOMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|------------------------------------|---------------|
| V<br>(suite) |                                                                              | REPORT.          |                           |                                         |         | 163 15                             |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | Sept. 6 | 45 25                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 7     | 45 90                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 8     | 19 25                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 9     | 29 05                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 10    | 29 25                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 11    | 52 55                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 12    | 24 35                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 13    | 52 45                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 14    | 52 10                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 15    | 24 90                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 16    | 22 10                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 17    | 52 25                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 18    | 23 50                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 19    | 50 60                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 20    | 22 05                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 21    | 58 05                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 22    | 21 05                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 23    | 42 65                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 24    | 51 05                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 25    | 47 45                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 26    | 24 55                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 27    | 50 75                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                         | — 28    | 28 75                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           | 264                                     | — 29    | 54 45                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           | × 50                                    | — 30    | 16 20                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           | 7,920                                   |         | 943 65                             |               |
|              | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 218                       | 44                                      | Oct. 1  | 52 25                              |               |
|              | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (G. C.) . | 215                       | 44                                      | — 2     | 51 15                              |               |
|              | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 236                       | 44                                      | — 3     | 26 50                              |               |
|              | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (G. C.) . | 227                       | 44                                      | — 4     | 47 80                              |               |
|              | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 256                       | 44                                      | — 5     | 68 85                              |               |
|              | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (G. C.) . | 259                       | 44                                      | — 6     | 59 80                              |               |
|              | Anvers (G. C.) .                                                             | Bruxelles (N.) . | 274                       | 44                                      | — 7     | 50 05                              |               |
|              |                                                                              | A REPORTER.      |                           |                                         |         | 356 40                             |               |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NUMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|------------------------------------------|--------|-------------------------------------|--------------|
| V<br>(suite). | Bruxelles (N.) .                                                             | REPORT.          | ...                       | 508                                      | ...    | 350 40                              |              |
|               |                                                                              | Anvers (G. C.) . | 23                        | 44                                       | Oct. 8 | 71 15                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 9    | 64 05                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 10   | 38 80                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 11   | 49 .                                |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 12   | 42 60                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 13   | 18 65                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 14   | 46 75                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 15   | 50 55                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 16   | 52 60                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 17   | 43 75                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 18   | 34 10                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 19   | 61 00                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 20   | 52 80                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 21   | 55 55                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 22   | 33 65                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 23   | 45 25                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 24   | 50 55                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 25   | 37 20                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 26   | 43 40                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 27   | 26 95                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 28   | 37 40                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 29   | 53 95                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           | 552                                      | — 30   | 31 10                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           | x 31                                     | — 31   | 55 60                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           | 10,912                                   |        | 1,353 50                            |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | Nov. 1 | 44 65                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 2    | 36 95                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 3    | 33 20                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 4    | 38 55                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 5    | 68 50                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 6    | 27 50                               |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 7    | 33 .                                |              |
|               |                                                                              |                  |                           |                                          | — 8    | 41 75                               |              |
|               |                                                                              | A REPORTER.      | ...                       | ...                                      |        | 321 00                              |              |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES  | RÉCETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| V<br>(suite). |                                                                                | REPORT.                  | .....                                    | .....  | 521 90                              |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | Nov. 9 | 33 40                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 10   | 53 05                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 11   | 49 05                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 12   | 33 75                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 13   | 47 65                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 14   | 31 25                               |               |
|               |                                                                                |                          | 352                                      | — 15   | 44 50                               |               |
|               |                                                                                |                          | x 50                                     | — 16   | 47 05                               |               |
|               |                                                                                |                          | 10,560                                   | — 17   | 22 05                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 18   | 55 45                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 19   | 31 15                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 20   | 30 50                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 21   | 37 ..                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 22   | 58 90                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 23   | 39 60                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 24   | 18 50                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 25   | 52 45                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 26   | 20 05                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 27   | 52 45                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 28   | 28 20                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 29   | 56 60                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 30   | 55 50                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          |        | 1,147 50                            |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | Déc. 1 | 37 05                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 2    | 57 50                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 3    | 41 25                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 4    | 44 05                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 5    | 45 50                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 6    | 39 45                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 7    | 49 ..                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 8    | 30 20                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 9    | 44 45                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          | — 10   | 24 05                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                          |        | 405 ..                              |               |
|               |                                                                                | A REPORTER               | .....                                    | .....  |                                     |               |

| SERVICES      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | OMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| V<br>(suite). |                                                                             | REPORT.          |                           |                                         |        | 405 "                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | Déc 11 | 54 95                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 12   | 48 60                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 13   | 68 95                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 14   | 39 40                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 15   | 26 45                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 16   | 65 10                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 17   | 58 85                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 18   | 39 40                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 19   | 61 45                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 20   | 74 85                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 21   | 47 "                                |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 22   | 48 45                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 23   | 68 95                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 24   | 44 "                                |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 25   | 58 15                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 26   | 47 75                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 27   | 62 50                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 28   | 57 "                                |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 29   | 35 75                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           | 352                                     | — 30   | 56 65                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           | × 31                                    | — 31   | 28 10                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           | 10,912                                  |        | 1,413 30                            |               |
| VI            | Verviers . . .                                                              | Bruxelles (N) .  | 595                       | 125                                     | Mai 15 | 9 20                                |               |
|               | Bruxelles (N.) .                                                            | Herbesthal. . .  | 76                        | 140                                     | — 16   | 18 75                               |               |
|               | Herbesthal . . .                                                            | Bruxelles (N.) . | 73                        | 140                                     | — 17   | 19 75                               |               |
|               | Bruxelles (N.) .                                                            | Verviers . . .   | 662                       | 125                                     | — 18   | 19 70                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 19   | 26 05                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 20   | 29 15                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 21   | 24 20                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 22   | 4 "                                 |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 23   | 28 45                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 24   | 27 "                                |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         | — 25   | 20 40                               |               |
|               |                                                                             |                  |                           |                                         |        |                                     |               |
|               |                                                                             | A REPORTER.      |                           |                                         |        | 226 65                              |               |

| SERVICES       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| VI<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                  |                                          |        | 226 05                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | Mai 26 | 24 85                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 27   | 18 90                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 28   | 8 65                                |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 29   | 15 45                               |               |
|                |                                                                                 |                          | 550                                      | — 30   | 25 20                               |               |
|                |                                                                                 |                          | × 17                                     | — 31   | 50 85                               |               |
|                |                                                                                 |                          | 9,010                                    |        | 350 55                              |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | Jun 1  | 18 75                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 2    | 22 40                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 3    | 55 80                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 4    | 10 35                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 5    | 10 80                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 6    | 29 55                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 7    | 19 90                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 8    | 24 45                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 9    | 9 65                                |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 10   | 12 10                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 11   | 17 40                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 12   | 18 70                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 13   | 14 60                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 14   | 18 60                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 15   | 19 40                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 16   | 11 50                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 17   | 56 55                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 18   | 3 75                                |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 19   | 24 15                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 20   | 15 60                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 21   | 48 05                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 22   | 25 10                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 23   | 11 20                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 24   | 21 80                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 25   | 16 35                               |               |
|                |                                                                                 |                          |                                          | — 26   | 27 90                               |               |
|                |                                                                                 | A REPORTER.              |                                          |        | 524 20                              |               |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains. | OMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcours. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| VI<br>(suite) |                                                                                 | REPORT.     | .....                     | .....                                  | .....   | 524 20                              |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | Juin 27 | 40 85                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 28    | 34 40                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           | 550                                    | — 29    | 8 20                                |               |
|               |                                                                                 |             |                           | x 50                                   | — 30    | 30 70                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           | 15,000                                 |         | 638 35                              |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | Juil. 1 | 19 55                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 2     | 21 10                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 3     | 29 75                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 4     | 15 40                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 5     | 26 45                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 6     | 21 10                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 7     | 29 45                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 8     | 53 .                                |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 9     | 19 55                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 10    | 32 75                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 11    | 25 .                                |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 12    | 50 55                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 13    | 16 40                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 14    | 54 50                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 15    | 38 85                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 16    | 7 .                                 |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 17    | 25 15                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 18    | 18 85                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 19    | 60 20                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 20    | 51 55                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 21    | 52 05                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 22    | 52 25                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 23    | 5 95                                |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 24    | 48 40                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 25    | 22 60                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 26    | 38 20                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 27    | 21 35                               |               |
|               |                                                                                 |             |                           |                                        | — 28    | 20 05                               |               |
|               |                                                                                 | A REPORTER. | .....                     | .....                                  | .....   | 817 80                              |               |

| SERVICES      | ITINERAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| VI<br>(suite) |                                                                                | REPORT.                  |                                         |         | 817 80                              |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | Juil 20 | 51 65                               |               |
|               |                                                                                |                          | 550                                     | — 30    | 18 90                               |               |
|               |                                                                                |                          | x 31                                    | — 31    | 22 25                               |               |
|               |                                                                                |                          | 16,450                                  |         | 890 60                              |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | Août 1  | 33 40                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 2     | 30 .                                |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 3     | 21 65                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 4     | 23 25                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 5     | 36 40                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 6     | 24 90                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 7     | 20 60                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 8     | 41 80                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 9     | 44 50                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 10    | 28 45                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 11    | 37 75                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 12    | 43 90                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 13    | 59 40                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 14    | 16 25                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 15    | 17 15                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 16    | 27 50                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 17    | 21 .                                |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 18    | 17 20                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 19    | 17 80                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 20    | 27 25                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 21    | 32 20                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 22    | 27 90                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 23    | 23 90                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 24    | 33 05                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 25    | 30 80                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 26    | 28 45                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 27    | 15 60                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 28    | 15 25                               |               |
|               |                                                                                |                          |                                         | — 29    | 40 20                               |               |
|               |                                                                                | A REPORTER               |                                         |         | 846 50                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| VI<br>(suite). |                                                                             | REPORT.     | .....                    | .....                                   | .....   | 846 50                              |               |
|                |                                                                             |             |                          | 550                                     | Août 30 | 32 20                               |               |
|                |                                                                             |             |                          | × 31                                    | — 31    | 25 70                               |               |
|                |                                                                             |             |                          | 16,450                                  |         | 902 20                              |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | Sept. 1 | 22 00                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 2     | 9 65                                |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 3     | 24 10                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 4     | 25 65                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 5     | 28 20                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 6     | 26 »                                |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 7     | 20 15                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 8     | 19 80                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 9     | 56 90                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 10    | 9 50                                |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 11    | 28 45                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 12    | 12 45                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 13    | 19 05                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 14    | 11 20                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 15    | 45 90                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 16    | 27 80                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 17    | 20 15                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 18    | 27 »                                |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 19    | 6 95                                |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 20    | 28 70                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 21    | 34 85                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 22    | 8 15                                |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 23    | 26 30                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 24    | 24 65                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 25    | 8 85                                |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 26    | 13 15                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 27    | 22 80                               |               |
|                |                                                                             |             |                          |                                         | — 28    | 28 »                                |               |
|                |                                                                             | A REPORTER. | .....                    | .....                                   | .....   | 016 95                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|------------------------------------------|----------|-------------------------------------|---------------|
| VI<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.     | .....                     | .....                                    | .....    | 616 95                              |               |
|                |                                                                                 |             |                           | 530                                      | Sept. 29 | 21 55                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           | x 30                                     | — 30     | 28 35                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           | 15,900                                   |          | 664 65                              |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | Oct. 1   | 7 20                                |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 2      | 55 15                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 3      | 33 45                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 4      | 27 70                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 5      | 14 70                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 6      | 51 55                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 7      | 21 55                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 8      | 38 05                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 9      | 35 .                                |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 10     | 20 50                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 11     | 36 75                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 12     | 7 60                                |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 13     | 6 .                                 |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 14     | 19 05                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 15     | 16 15                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 16     | 7 50                                |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 17     | 21 20                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 18     | 25 05                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 19     | 22 65                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 20     | 36 95                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 21     | 29 20                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 22     | 22 65                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 23     | 41 90                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 24     | 29 65                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 25     | 31 05                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 26     | 33 95                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 27     | 14 70                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 28     | 27 60                               |               |
|                |                                                                                 |             |                           |                                          | — 29     | 35 30                               |               |
|                |                                                                                 | A REPORTER. | .....                     | .....                                    |          | 770 15                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| VI<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   | .....                                    | .....   | 770 15                              |               |
|                |                                                                                 |                           | 530                                      | Oct. 30 | 52 75                               |               |
|                |                                                                                 |                           | × 51                                     | — 31    | 23 30                               |               |
|                |                                                                                 |                           | 16,430                                   |         | 826 20                              |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | Nov. 1  | 17 05                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 2     | 6 40                                |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 3     | 11 25                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 4     | 12 70                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 5     | 15 05                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 6     | 17 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 7     | 17 13                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 8     | 9 05                                |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 9     | 37 60                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 10    | 18 80                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 11    | 24 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 12    | 19 45                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 13    | 20 30                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 14    | 12 30                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 15    | 28 50                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 16    | 31 55                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 17    | 23 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 18    | 23 70                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 19    | 10 25                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 20    | 27 20                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 21    | 4 50                                |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 22    | 21 50                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 23    | 11 15                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 24    | 22 60                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 25    | 21 30                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 26    | 21 30                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 27    | 13 05                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                          | — 28    | 26 40                               |               |
|                |                                                                                 |                           | 550                                      | — 29    | 27 60                               |               |
|                |                                                                                 |                           | × 30                                     | — 30    | 18 50                               |               |
|                |                                                                                 |                           | 15,000                                   |         | 570 15                              |               |

| SERVICES.             | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                    | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| VI<br><i>suite</i> ). |                                                                              |                    |                           |                                         | Déc. 1 | 28 55                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 2    | 21 95                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 3    | 10 "                                |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 4    | 18 95                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 5    | 18 "                                |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 6    | 52 15                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 7    | 5 40                                |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 8    | 2 60                                |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 9    | 18 10                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 10   | 10 40                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 11   | 27 25                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 12   | 20 65                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 13   | 59 55                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 14   | 39 50                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 15   | 24 55                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 16   | 18 60                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 17   | 20 25                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 18   | 28 10                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 19   | 42 25                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 20   | 53 95                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 21   | 59 75                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 22   | "                                   |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 25   | 33 05                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 24   | 15 80                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 25   | 14 55                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 26   | 25 40                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 27   | 25 95                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 28   | 13 15                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           |                                         | — 29   | 9 20                                |               |
|                       |                                                                              |                    |                           | 530                                     | — 30   | 5 20                                |               |
|                       |                                                                              |                    |                           | × 31                                    | — 31   | 11 70                               |               |
|                       |                                                                              |                    |                           | 16,450                                  |        | 692 30                              |               |
| VII                   | Ostende. . . .                                                               | Bruxelles (N.) .   | 5018                      | 125                                     | Mai 18 | 26 90                               |               |
|                       | Bruxelles (N.) .                                                             | Verviers . . . .   | 614                       | 125                                     | — 19   | 20 95                               |               |
|                       |                                                                              | A REPORTER . . . . |                           |                                         |        | 47 85                               |               |

| SERVICES       | ITINERAIRES<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |                 | NUMEROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat | Observations |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------------------------------|--------|------------------------------------|--------------|
| VII<br>(suite) |                                                                            | REPORT          | .                        | .                                       | .      | 47 85                              |              |
|                | Verviers . .                                                               | Bruxelles (N) . | 635                      | 125                                     | Mai 20 | 104 90                             |              |
|                | Bruxelles (N)                                                              | Ostende .       | 3055                     | 125                                     | — 21   | 31 35                              |              |
|                |                                                                            | .               |                          |                                         | — 22   | 61 15                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 23   | 59 85                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 24   | 40 05                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 25   | 54 55                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 26   | 17 10                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 27   | 29 60                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 28   | 25 45                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 29   | 30 50                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          | 500                                     | — 30   | 20 20                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          | x 14                                    | — 31   | 30 15                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          | 7,000                                   |        | 547 50                             |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | Jun 1  | 48 55                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 2    | 27 45                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 3    | 51 75                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 4    | 27 10                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 5    | 52 .                               |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 6    | 33 50                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 7    | 72 35                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 8    | 20 15                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 9    | 45 15                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 10   | 52 05                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 11   | 11 40                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 12   | 23 95                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 13   | 55 95                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 14   | 18 45                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 15   | 21 55                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 16   | 39 90                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 17   | 27 60                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 18   | 43 30                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 19   | 58 85                              |              |
|                |                                                                            |                 |                          |                                         | — 20   | 10 30                              |              |
|                |                                                                            | A REPORTER      | .                        | .                                       | .      | 690 50                             |              |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |            | NUMÉROS<br>des<br>trains | NUMÉRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| VII<br>(suite) |                                                                              | REPORT     | .                        | .                                       | .       | 690 50                              |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | Join 21 | 44 "                                |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 22    | 18 25                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 23    | 23 10                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 24    | 56 05                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 25    | 30 75                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 26    | 55 25                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 27    | 55 60                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 28    | 53 40                               |               |
|                |                                                                              |            |                          | 500                                     | — 20    | 34 25                               |               |
|                |                                                                              |            |                          | x 50                                    | — 50    | 41 05                               |               |
|                |                                                                              |            |                          | 15,000                                  |         | 1,089 20                            |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | Jul. 1  | 86 95                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 2     | 18 10                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 3     | 63 45                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 4     | 17 25                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 5     | 50 45                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 6     | 41 15                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 7     | 41 55                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 8     | 74 05                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 9     | 56 40                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 10    | 65 45                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 11    | 81 75                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 12    | 62 50                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 13    | 47 35                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 14    | 49 40                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 15    | 94 65                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 16    | 35 85                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 17    | 62 35                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 18    | 82 05                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 19    | 64 25                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 20    | 78 55                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 21    | 77 90                               |               |
|                |                                                                              |            |                          |                                         | — 22    | 139 50                              |               |
|                |                                                                              | A REPORTER | .                        | .                                       | .       | 1,419 60                            |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|----------|-------------------------------------|---------------|
| VII<br>(suite). |                                                                                 | REPO T                    | .....                                   | .....    | 1,410 60                            |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | Juil. 23 | 15 70                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 24     | 65 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 25     | 71 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 26     | 51 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 27     | 68 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 28     | 70 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 29     | 125 25                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 30     | 44 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 31     | 121 15                              |               |
|                 |                                                                                 |                           | 500                                     |          |                                     |               |
|                 |                                                                                 |                           | × 31                                    |          |                                     |               |
|                 |                                                                                 |                           | 15,000                                  |          | 2,051 95                            |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | Août 1   | 90 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 2      | 103 70                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 3      | 61 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 4      | 85 25                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 5      | 102 95                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 6      | 41 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 7      | 70 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 8      | 57 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 9      | 68 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 10     | 62 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 11     | 47 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 12     | 116 65                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 13     | 24 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 14     | 114 60                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 15     | 55 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 16     | 69 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 17     | 43 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 18     | 55 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 19     | 73 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 20     | 42 20                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 21     | 80 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 22     | 70 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                         | — 25     | 49 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | A REPORTER.                             | .....    | 1,571 55                            |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES     | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|-----------|------------------------------------|---------------|
| VII<br>(suite). |                                                                              | REPORT.                   | . . . . .                                | . . . . . | 1,571 55                           |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | Août 24 59 25                      |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 25 47 50                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 26 98 15                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 27 29 40                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 28 47 05                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 29 74 05                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | 500 — 30 48 50                     |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | x 31 — 31 56 55                    |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | 15,500 2,031 80                    |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | Sept. 1 55 75                      |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 2 124 40                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 3 30 50                          |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 4 81 25                          |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 5 71 55                          |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 6 68 55                          |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 7 71 .                           |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 8 49 45                          |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 9 98 85                          |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 10 54 50                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 11 52 05                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 12 51 75                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 13 47 40                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 14 53 45                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 15 57 40                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 16 57 75                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 17 27 90                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 18 52 05                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 19 105 80                        |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 20 46 45                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 21 102 75                        |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 22 25 75                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 23 54 15                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | — 24 43 90                         |               |
|                 |                                                                              |                           |                                          |           | 1,422 75                           |               |
|                 |                                                                              | A REPORTER.               | . . . . .                                | . . . . . |                                    |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques ) |         | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES    | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------|------------------------------------------|----------|-------------------------------------|--------------|
| VII<br>(suite). |                                                                                 | REPORT. |                           |                                          |          | 1,422 75                            |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | Sept. 25 | 55 05                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 26     | 43 50                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 27     | 48 70                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 28     | 13 35                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           | 500                                      | — 29     | 31 80                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           | x 30                                     | — 30     | 27 05                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           | 15,000                                   |          | 1,643 10                            |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | Oct. 1   | 13 25                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 2      | 40 45                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 3      | 45 10                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 4      | 26 20                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 5      | 28 00                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 6      | 22 45                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 7      | 23 55                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 8      | 35 50                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 9      | 25 40                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 10     | 34 90                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 11     | 24 95                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 12     | 34 35                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 13     | 11 10                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 14     | 39 55                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 15     | 12 25                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 16     | 37 15                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 17     | 30 00                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 18     | 30 85                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 19     | 35 15                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 20     | 17 50                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 21     | 37 90                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 22     | 37 55                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 23     | 55 75                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 24     | 24 10                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 25     | 25 40                               |              |
|                 |                                                                                 |         |                           |                                          | — 26     | 40 90                               |              |
|                 |                                                                                 |         | A REPORTER.               |                                          |          |                                     | 787 25       |

| SERVICES        | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcours | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| VII<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   |                                        |         | 787 25                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | Oct. 27 | 38 70                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 28    | 28 30                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 29    | 16 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | 500                                    | — 30    | 43 65                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | × 31                                   | — 31    | 36 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | 15,500                                 |         | 951 25                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | Nov 1   | 20 70                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 2     | 34 30                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 3     | 22 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 4     | 41 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 5     | 15 55                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 6     | 40 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 7     | 32 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 8     | 40 30                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 9     | 42 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 10    | 8 20                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 11    | 16 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 12    | 26 20                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 13    | 28 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 14    | 18 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 15    | 20 20                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 16    | 39 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 17    | 14 95                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 18    | 7 90                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 19    | 19 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 20    | 9 05                                |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 21    | 38 30                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 22    | 30 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 23    | 28 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 24    | 23 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 25    | 18 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                        | — 26    | 15 30                               |               |
|                 |                                                                                 | A REPORTER.               |                                        |         | 662 15                              |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NUMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| VII<br>(suite). |                                                                              | REPORT.     |                           |                                         |         | 662 15                              |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | Nov. 27 | 48 30                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 28    | 25 10                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           | 500                                     | — 29    | 30 20                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           | x 30                                    | — 30    | 30 65                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           | 15,000                                  |         | 706 30                              |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | Déc. 1  | 17 30                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 2     | 37 30                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 3     | 13 15                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 4     | 43 10                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 5     | 41 00                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 6     | 17 "                                |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 7     | 26 50                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 8     | 18 80                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 9     | 22 85                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 10    | 12 00                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 11    | 47 35                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 12    | 40 30                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 13    | 38 05                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 14    | 41 05                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 15    | "                                   |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 16    | "                                   |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 17    | 15 10                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 18    | 24 35                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 19    | 49 75                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 20    | 37 20                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 21    | 12 30                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 22    | 33 20                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 23    | 25 80                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 24    | 30 10                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 25    | 29 85                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 26    | 25 55                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 27    | 37 05                               |               |
|                 |                                                                              |             |                           |                                         | — 28    | 13 05                               |               |
|                 |                                                                              | A REPORTER. |                           |                                         |         | 758 15                              |               |

| SERVICES       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |                 | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcours | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------|----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| VII<br>(suite) | REPORT.                                                                     |                 | .                        | .                                      | .       | 758 15                              |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | Déc. 29 | 21 10                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          | 500                                    | — 30    | 15 95                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          | x 31                                   | — 31    | 27 70                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          | 15,500                                 |         | 822 90                              |               |
| VIII           | Bruxelles (N) .                                                             | Ostende (Quai). | 5009                     | 125                                    | Mai 18  | 49 90                               |               |
|                | Ostende . .                                                                 | Bruxelles (N) . | 5054                     | 125                                    | — 19    | 50 45                               |               |
|                | Bruxelles (N)                                                               | Ostende .       | 5057                     | 125                                    | — 20    | 95 45                               |               |
|                | Ostende . .                                                                 | Bruxelles (N) . | 5068                     | 125                                    | — 21    | 79 80                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 22    | 76 20                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 23    | 42 70                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 24    | 59 65                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 25    | 71 95                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 26    | 25 85                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 27    | 52 75                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 28    | 32 50                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 29    | 57 05                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          | 500                                    | — 30    | 20 65                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          | x 14                                   | — 31    | 73 35                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          | 7,000                                  |         | 768 25                              |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | Juin 1  | 45 60                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 2     | 25 35                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 3     | 55 25                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 4     | 74 80                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 5     | 37 .                                |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 6     | 54 95                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 7     | 62 15                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 8     | 49 35                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 9     | 77 35                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 10    | 71 65                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 11    | 63 80                               |               |
|                |                                                                             |                 |                          |                                        | — 12    | 57 25                               |               |
|                | A REPORTER.                                                                 |                 | .                        | .                                      | .       | 670 50                              |               |

| SERVICES.        | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| VIII<br>(suite). |                                                                              | REPORT.     |                           |                                          |         | 670 50                              |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | Juin 13 | 27 05                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 14    | 55 95                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 15    | 53 80                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 16    | 43 55                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 17    | 49 05                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 18    | 118 65                              |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 19    | 40 85                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 20    | 73 15                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 21    | 45 "                                |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 22    | 62 40                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 23    | 54 30                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 24    | 107 30                              | 2 voitures    |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 25    | 108 05                              | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 26    | 57 65                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 27    | 68 80                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 28    | 68 65                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           | 500                                      | — 29    | 76 25                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           | × 52                                     | — 30    | 59 70                               |               |
|                  |                                                                              |             |                           | 16,000                                   |         | 1,820 45                            |               |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | Juil. 1 | 177 "                               | 2 voitures.   |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 2     | 35 15                               | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 3     | 58 "                                | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 4     | 34 70                               | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 5     | 41 05                               | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 6     | 45 40                               | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 7     | 63 "                                | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 8     | 96 55                               | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 9     | 193 45                              | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 10    | 114 40                              | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 11    | 117 55                              | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 12    | 88 70                               | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 13    | 91 20                               | —             |
|                  |                                                                              |             |                           |                                          | — 14    | 79 30                               | —             |
|                  |                                                                              | À REPORTER. |                           |                                          |         | 1,235 25                            |               |



| SERVICES.        | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |             | NOMBRES<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| VIII<br>(suite). |                                                                             | REPORT.     | .                        | .                                       | .       | 1,943 25                            |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | Août 13 | 525 05                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 14    | 159 55                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 15    | 161 55                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 16    | 265 90                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 17    | 129 50                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 18    | 105 25                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 19    | 149 15                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 20    | 168 90                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 21    | 205 95                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 22    | 84 10                               |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 23    | 108 50                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 24    | 215 55                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 25    | 123 05                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 26    | 152 90                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 27    | 147 85                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 28    | 198 90                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 29    | 151 75                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          | 1,000                                   | — 30    | 105 25                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          | × 51                                    | — 31    | 78 55                               |               |
|                  |                                                                             |             |                          | 51,000                                  |         | 4,952 25                            |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | Sept 1  | 142 15                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 2     | 155 50                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 3     | 95 25                               |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 4     | 122 70                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 5     | 75 50                               |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 6     | 121 95                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 7     | 91 70                               |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 8     | 55 25                               |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 9     | 159 85                              |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 10    | 60 15                               |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 11    | 89 45                               |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 12    | 75 65                               |               |
|                  |                                                                             |             |                          |                                         | — 13    | 95 20                               |               |
|                  |                                                                             | A RI PORTER | .                        | .                                       | .       | 1,515 90                            |               |

| SERVICE.         | ITINÉRAIRES.<br>(Les parours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) |                 | NOMBRES<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES    | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------------------|----------|-------------------------------------|---------------|
| VIII<br>(suite). |                                                                               | REPORT          |                           |                                          | ..       | 1,515 90                            |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | Sept. 14 | 66 40                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 15     | 55 60                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 16     | 77 30                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 17     | 55 65                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 18     | 53 65                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 19     | 85 25                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 20     | 71 65                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 21     | 54 40                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 22     | 51 05                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 23     | 62 30                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 24     | 50 55                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 25     | 41 65                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 26     | 49 40                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 27     | 53 70                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 28     | 58 55                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           | 1,000                                    | — 29     | 40 65                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           | × 30                                     | — 30     | 51 .                                |               |
|                  |                                                                               |                 |                           | 50,000                                   |          | 2,242 25                            |               |
|                  | Bruxelles (N) .                                                               | Ostende (Quai). | 5009                      | 125                                      | Oct. 1   | 50 75                               |               |
|                  | Ostende . . .                                                                 | Bruxelles (N)   | 5054                      | 125                                      | — 2      | 65 50                               |               |
|                  | Bruxelles (N) .                                                               | Ostende         | 5057                      | 125                                      | — 3      | 52 65                               |               |
|                  | Ostende .                                                                     | Bruxelles (N) . | 5058                      | 125                                      | — 4      | 45 10                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 5      | 25 10                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 6      | 54 95                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 7      | 54 70                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 8      | 56 40                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 9      | 50 50                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 10     | 55 50                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 11     | 51 60                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 12     | 29 25                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 13     | 56 50                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 14     | 41 05                               |               |
|                  |                                                                               |                 |                           |                                          | — 15     | 7 00                                |               |
|                  |                                                                               | A REPORTER.     |                           |                                          |          | 539 25                              |               |

| SERVICES.        | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RÉCETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|-----------------------------------------|---------|------------------------------------|---------------|
| VIII<br>(suite). |                                                                                | REPORT.     |                          |                                         |         | 550 25                             |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | Oct. 16 | 30 80                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 17    | 28 50                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 18    | 37 20                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 19    | 31 40                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 20    | 32 80                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 21    | 42 35                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 22    | 16 65                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 23    | 48 40                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 24    | 26 30                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 25    | 17 80                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 26    | 39 20                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 27    | 41 75                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 28    | 55 15                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 29    | 32 15                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          | 500                                     | — 30    | 27 25                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          | × 31                                    | — 31    | 47 50                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          | 15,500                                  |         | 1,094 45                           |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | Nov. 1  | 9 "                                |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 2     | 27 05                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 3     | 27 20                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 4     | 28 85                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 5     | 27 05                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 6     | 42 30                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 7     | 27 50                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 8     | 32 30                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 9     | 48 50                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 10    | 41 85                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 11    | 41 40                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 12    | 29 40                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 13    | 31 55                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 14    | 33 30                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 15    | 25 20                              |               |
|                  |                                                                                |             |                          |                                         | — 16    | 38 90                              |               |
|                  |                                                                                | A REPORTER. |                          |                                         |         | 611 15                             |               |

| SERVICES.        | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |         | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |  |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|--|
| VIII<br>(suite). |                                                                                 | REPORT. | .....                     | .....                                    | .....   | 511 15                              |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | Nov. 17 | 35 85                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 18    | 33 90                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 19    | 16 15                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 20    | 33 40                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 21    | 33 10                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 22    | 30 40                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 23    | 30 50                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 24    | 22 65                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 25    | 41 35                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 26    | 30 05                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 27    | 20 50                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          | — 28    | 21 85                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           | 500                                      | — 29    | 35 35                               |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           | × 30                                     | — 30    | 6 90                                |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           | 15,000                                   |         | 903 10                              |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         |                                     |               |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | Déc. 1                              | 19 75         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 2                                 | 41 80         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 3                                 | 24 50         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 4                                 | 24 80         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 5                                 | 12 20         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 6                                 | 19 55         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 7                                 | 15 90         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 8                                 | 29 90         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 9                                 | 41 65         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 10                                | 29 70         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 11                                | 35 90         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 12                                | 45 75         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 13                                | 46 75         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 14                                | 31 85         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 15                                | 52 50         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 16                                | 30 50         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 17                                | 19 70         |  |
|                  |                                                                                 |         |                           |                                          |         | — 18                                | 30 75         |  |
|                  |                                                                                 |         | A REPORTER.               | .....                                    | .....   | .....                               | 555 25        |  |

| SERVICES.        | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trais | NUMÉRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations.          |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------------|---------|------------------------------------|------------------------|
| VIII<br>(suite). | REPORT.                                                                     |                  |                         |                                          |         | 553 23                             |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | Déc. 19 | 39 90                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 20    | 79 10                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 21    | 29 20                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 22    | 51 40                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 23    | 42 »                               |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 24    | 13 85                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 25    | 11 15                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 26    | 50 25                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 27    | 57 75                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 28    | 37 »                               |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 29    | 29 75                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | 500                                      | — 30    | 29 80                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | × 31                                     | — 31    | 13 35                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | 15,500                                   |         | 977 75                             |                        |
| IX<br>Mercredi.  | Anvers (E.) . .                                                             | Bruxelles (N.) . | 258                     | 44                                       | Mai 17  | 18 95                              | 2 voitures             |
|                  | Bruxelles (N.) .                                                            | Anvers (E.) . .  | 245                     | 44                                       | — 24    | 7 50                               |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | 88<br>× 4                                | — 31    | 7 75                               |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | 352                                      |         | 54 »                               |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          |         |                                    |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | Juin 7  | 14 45                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 14    | 6 15                               |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | 88<br>× 4                                | — 21    | 11 35                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 28    | 13 75                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | 552                                      |         | 45 70                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | Juil. 5 | 5 60                               | Voiture manque.        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 12    | 16 35                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | 88<br>× 4                                | — 19    | »                                  |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 26    | 10 10                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | 552                                      |         | 50 05                              |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | Août 2  | 17 70                              | Voiture manque.<br>Id. |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 9     | »                                  |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | 88<br>× 3                                | — 16    | »                                  |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 23    | »                                  |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         |                                          | — 30    | 2 70                               |                        |
|                  |                                                                             |                  |                         | 264                                      |         | 20 40                              |                        |

| SERVICES.                  | ITINÉRAIRES.<br><small>Les parcours à vide sont indiqués<br/>en caractères italiques.</small>                 |                                                                                                  | NUMÉROS<br>des<br>trains     | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------------------|--------|------------------------------------|---------------|
| IX<br>mercredi<br>(suite). |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 88<br>× 4                                | Sept 6 | 12 25                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 15   | 2 35                               |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 20   | 18 70                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 27   | 5 05                               |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 352                                      |        | 58 35                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 88<br>× 4                                | Oct. 4 | 10 85                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 11   | 17 50                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 18   | 11 05                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 25   | 5 25                               |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 352                                      |        | 43 05                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 88<br>× 5                                | Nov. 1 | 5 50                               |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 2    | 5 60                               |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 15   | 2 35                               |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 22   | 13 85                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 29   | 11 55                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 440                                      |        | 58 85                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 88<br>× 4                                | Déc 6  | 12 55                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 13   | 35                                 |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 20   | 43 30                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 27   | 53 60                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 352                                      |        | 122 25                             |               |
| X<br>2 voitures.           | Ostende Heyst <sup>(1)</sup><br>Bruxelles (N) <sup>(2)</sup><br>Ostende . . .<br>Bruxelles (N) <sup>(2)</sup> | Bruxelles (N) <sup>(2)</sup><br>Ostende . . .<br>Bruxelles (N) <sup>(2)</sup><br>Ostende-Heyst . | 5024<br>5031<br>5040<br>5045 | 125 + 126                                | Juin 1 | 58 85                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 125 + 125                                | — 2    | 96 35                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 125 + 125                                | — 3    | 107 05                             |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 125 + 126                                | — 4    | 87 15                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              |                                          | — 5    | 102 55                             |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 500 + 502                                | — 6    | 70 90                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 1,002                                    | — 7    | 132 65                             |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | × 30                                     | — 8    | 87 45                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 50,060                                   | — 9    | 88 55                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 500                                      | — 10   | 121 80                             |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | × 5                                      | — 11   | 78 05                              |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | 2,500                                    | — 12   | 126 20                             |               |
|                            |                                                                                                               |                                                                                                  |                              | Δ REPORTER . . . . .                     |        | 1,217 55                           |               |

(1) 1 voiture amenée de Heyst par 5552.

(2) 1 voiture continue de Bruges sur Heyst par 5785

| SERVICES.    | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques). |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|------------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| X<br>(suite) |                                                                              | REPORT.          |                           |                                          |        | 1,217 55                            |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | Jun 13 | 73 55                               |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 14   | 108 80                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 15   | 126 "                               |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 16   | 129 55                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 17   | 179 73                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 18   | 88 95                               |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 19   | 212 25                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 20   | 118 95                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 21   | 107 85                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 22   | 140 30                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 23   | 105 20                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 24   | 185 55                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 25   | 147 80                              |               |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 26   | 175 65                              | 3 voitures.   |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 27   | 155 50                              | 5 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 28   | 188 55                              | 5 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 29   | 191 60                              | 3 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 30   | 182 "                               | 3 —           |
|              |                                                                              |                  |                           | 52,560                                   |        | 5,834 55                            |               |
|              | Ostende. . . .                                                               | Bruxelles (N.) . | 3024                      | 125                                      | Jul 1  | 578 "                               | 3 —           |
|              | Bruxelles (N.) .                                                             | Ostende . . . .  | 3031                      | 125                                      | — 2    | 59 45                               | 5 —           |
|              | Ostende . . . .                                                              | Bruxelles (N.) . | 3040                      | 125                                      | — 5    | 165 "                               | 4 —           |
|              | Bruxelles (N.) .                                                             | Ostende . . . .  | 3045                      | 125                                      | — 4    | 104 20                              | 4 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 5    | 90 90                               | 4 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 6    | 151 15                              | 4 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 7    | 105 70                              | 4 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 8    | 175 45                              | 4 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 9    | 156 90                              | 4 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 10   | 177 75                              | 4 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 11   | 107 95                              | 4 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 12   | 166 15                              | 4 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 13   | 128 80                              | 4 —           |
|              |                                                                              |                  |                           |                                          | — 14   | 159 10                              | 4 —           |
|              |                                                                              | À REPORTER.      |                           |                                          |        | 2,084 50                            |               |

| SERVICES.    | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations.                             |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|----------|-------------------------------------|-------------------------------------------|
| X<br>(suite) |                                                                                 | REPORT.                   |                                         |          | 2,084 50                            |                                           |
|              |                                                                                 |                           |                                         | Juil. 15 | 325 55                              | 4 voitures.                               |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 16     | 202 10                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 17     | 189 55                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 18     | 254 55                              | 5 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 19     | 230 40                              | 5 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 20     | 220                                 | 5 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 21     | 168 40                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 22     | 264 10                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 23     | 154 65                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 24     | 275 20                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 25     | 172 70                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 26     | 240 50                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 27     | 257 45                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 28     | 226 75                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 29     | 562 00                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           | 500                                     | — 30     | 256 15                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           | x 119                                   | — 31     | 581 60                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           | 59,500                                  |          | 6,251 45                            |                                           |
|              |                                                                                 |                           |                                         | Août 1   | 392 75                              | 4 voitures                                |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 2      | 540 50                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 3      | 224 20                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 4      | 517 55                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 5      | 452 95                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 6      | 280 45                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 7      | 367 40                              | 5 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 8      | 343 20                              | 5 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 9      | 268 50                              | 5 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 10     | 250 05                              | 5 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 11     | 329 50                              | 5 — sauf au 3045, 4                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 12     | 450 45                              | 5 — — au 3045, 4                          |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 13     | 218 20                              | 4 —                                       |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 14     | 418 40                              | 4 voitures sauf au 3040 et<br>au 3045, 5. |
|              |                                                                                 |                           |                                         | — 15     | 146 65                              | 3 voitures                                |
|              |                                                                                 | A REPORTER.               |                                         |          | 4,780 55                            |                                           |

| SERVICES     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |         | Numéros<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations                               |                     |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------|
| X<br>(suite) |                                                                             | REPORT. |                           |                                         |         | 4,780 55                            |                                            |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | Août 16 | 407 50                              | 5 voitures sauf au 3045, 4.                |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 17    | 375 15                              | 4 voitures sauf aux 3045, 3051 et 3040, 3. |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 18    | 309 75                              | 3 voitures                                 |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 19    | 405 70                              | 4 — sauf au 3024, 3.                       |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 20    | 218 65                              | 4 voitures                                 |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 21    | 393 50                              | 4 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 22    | 343 05                              | 5 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 23    | 326 10                              | 4 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 24    | 314 25                              | 5 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 25    | 267 25                              | 5 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 26    | 358 40                              | 4 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 27    | 205 30                              | 4 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 28    | 373 80                              | 4 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           |                                         | — 29    | 247 15                              | 5 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           | 500                                     | — 30    | 270 15                              | 5 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           | $\times 119\frac{3}{4}$                 | — 31    | 307 40                              | 5 —                                        |                     |
|              |                                                                             |         |                           | 59,875                                  |         |                                     | 9,961 45                                   | 123 $\frac{1}{4}$ . |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | Sept 1                              | 268 55                                     | 5 voitures.         |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 2                                 | 341 55                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 3                                 | 202 10                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 4                                 | 206 45                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 5                                 | 247 20                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 6                                 | 237 05                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 7                                 | 201 40                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 8                                 | 148 55                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 9                                 | 281 20                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 10                                | 93 25                                      | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 11                                | 170 35                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 12                                | 133 25                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 13                                | 160 05                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 14                                | 148 60                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 15                                | 156 15                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         |                           |                                         |         | — 16                                | 221 95                                     | 5 —                 |
|              |                                                                             |         | A REPORTER.               |                                         |         |                                     | 3,217 65                                   |                     |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |                 | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations.                               |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------|-----------------------------------------|----------|------------------------------------|---------------------------------------------|
| X<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.         |                           |                                         |          | 5,217 65                           |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | Sept. 17 | 126 90                             | 3 voitures                                  |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 18     | 104 80                             | 3 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 19     | 159 50                             | 3 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 20     | 110 40                             | 3 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 21     | 110 15                             | 3 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 22     | 98 90                              | 3 voitures sauf aux 3051,<br>3040, 3045, 2. |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 23     | 161 90                             | 2 voitures.                                 |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 24     | 51 75                              | 2 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 25     | 117 70                             | 2 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 26     | 72 60                              | 2 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 27     | 87 65                              | 2 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 28     | 121 53                             | 2 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           | 500                                     | — 29     | 88 40                              | 2 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           | × 31                                    | — 30     | 75 95                              | 2 —                                         |
|               |                                                                                 |                 |                           | 15,500                                  |          | 4,804 80                           | 85 3/4                                      |
|               | Ostende . . .                                                                   | Bruxelles (N) . | 3030                      | 125                                     | Oct. 1   | "                                  |                                             |
|               | Bruxelles (N.) .                                                                | Namur . . .     | 1226                      | 62                                      | — 2      | 19 65                              |                                             |
|               | Namur . . .                                                                     | Bruxelles (N) . | 1245                      | 62                                      | — 3      | 4 60                               |                                             |
|               | Bruxelles (N) .                                                                 | Ostende. . .    | 3043                      | 125                                     | — 4      | 15 50                              |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 5      | 24 20                              |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 6      | 4 80                               |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 7      | 19 40                              |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 8      | 22 30                              |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 9      | 7 10                               |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 10     | 22 85                              |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 11     | 26 20                              |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 12     | 14 10                              |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 13     | 5 25                               |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 14     | 23 20                              |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 15     | 12 .                               |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 16     | 14 15                              |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 17     | 17 .                               |                                             |
|               |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 18     | 21 40                              |                                             |
|               |                                                                                 | A REPORTER.     |                           |                                         |          | 273 70                             |                                             |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |                  | NOMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| X<br>(suite). |                                                                                 | REPORT           |                           |                                         |         | 275 70                              |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | Oct. 19 | 12 30                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 20    | 5 15                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 21    | 19 05                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 22    | 7 30                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 23    | 18 60                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 24    | 19 50                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 25    | 41 50                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 26    | 16 80                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 27    | 11 70                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 28    | 34 15                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 29    | 32 50                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | 374                                     | — 30    | 12 25                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | x 31                                    | — 31    | 11 20                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | 11,594                                  |         | 515 70                              |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | 374                                     | Nov. 1  | 5 75                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | x 2                                     | — 2     | 8 60                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | 748                                     |         | 12 35                               |               |
|               | Arlon . . . .                                                                   | Bruxelles (N.) . | 1243                      | 198                                     | — 3     | 39 70                               |               |
|               | Bruxelles (N.) .                                                                | Arlon. . . . .   | 1274                      | 198                                     | — 4     | 90 15                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 5     | 54 65                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 6     | 54 55                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 7     | 50 25                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 8     | 17 15                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 9     | 25 .                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 10    | 32 85                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 11    | 53 25                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 12    | 29 25                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 13    | 8 90                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 14    | 19 65                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 15    | 25 95                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 16    | 12 80                               |               |
|               |                                                                                 | A REPORTER.      |                           |                                         |         | 475 90                              |               |

| SERVICES      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vi le sont indiqués<br>en caractères italiques) | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcours | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| X<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                  |                                        |         | 475 90                              |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | Nov. 17 | 57 10                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 18    | 45 95                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 19    | 24 80                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 20    | 24 40                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 21    | 33 .                                |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 22    | 21 05                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 23    | 13 65                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 24    | 18 50                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 25    | 59 95                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 26    | 20 55                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 27    | 57 45                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 28    | 17 50                               |               |
|               |                                                                                 |                          | 596                                    | — 29    | 55 90                               |               |
|               |                                                                                 |                          | × 28                                   | — 30    | 15 45                               |               |
|               |                                                                                 |                          | 11,088                                 |         | 876 75                              |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | Déc. 1  | 42 85                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 2     | 26 90                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 3     | 20 40                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 4     | 58 90                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 5     | 15 25                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 6     | 48 25                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 7     | 11 95                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 8     | 51 .                                |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 9     | 49 .                                |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 10    | 11 15                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 11    | 25 10                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 12    | 8 25                                |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 13    | 42 05                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 14    | 24 95                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 15    | 44 20                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 16    | 26 10                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 17    | 58 75                               |               |
|               |                                                                                 |                          |                                        | — 18    | 14 65                               |               |
|               |                                                                                 | A REPORTER.              |                                        |         | 515 70                              |               |

| SERVICES.     | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| X<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.          |                           |                                         |         | 515 70                              |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | Déc. 19 | 22 20                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 20    | 9 .                                 |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 21    | 8 55                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 22    | 49 45                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 23    | 5 70                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 24    | 5 50                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 25    | 8 10                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 26    | 56 05                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 27    | 25 45                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 28    | 19 50                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 29    | 20 20                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | 396                                     | — 30    | 14 70                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | × 31                                    | — 31    | 40 00                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | 12,276                                  |         | 801 .                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         |         |                                     |               |
| XI            | Ostende. . . .                                                                  | Bruxelles (N.) . | 3030                      | 125                                     | Juin 1  | 6 80                                |               |
|               | Bruxelles (N.) .                                                                | Namur . . . .    | 1226                      | 62                                      | — 2     | 14 45                               |               |
|               | Namur . . . .                                                                   | Bruxelles (N.) . | 1253                      | 62                                      | — 3     | 21 20                               |               |
|               | Bruxelles (N.) .                                                                | Ostende . . . .  | 5043                      | 125                                     | — 4     | 28 35                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 5     | 25 65                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 6     | 8 05                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 7     | 11 75                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 8     | 10 70                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 9     | 8 10                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 10    | 21 05                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 11    | 18 50                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 12    | 9 20                                |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | 374                                     | — 13    | 16 15                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | × 14                                    | — 14    | 14 05                               |               |
|               |                                                                                 |                  |                           | 5,236                                   |         | 215 30                              |               |
|               |                                                                                 |                  |                           |                                         |         |                                     |               |
|               | Ostende. . . .                                                                  | Bruxelles (N.) . | 5050                      | 125                                     | Juin 15 | 19 75                               |               |
|               | Bruxelles (N.) .                                                                | Namur . . . .    | 1226                      | 62                                      | — 16    | 9 05                                |               |
|               |                                                                                 | A REPORTER.      |                           |                                         |         | 28 80                               |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |                  | Numéros<br>des<br>trains | NOMBRES<br>de<br>kilomètres<br>parcours. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |  |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|--|
| XI<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.          |                          |                                          |         | 28 89                               |               |  |
|                | Namur . . . .                                                                   | Bruxelles (N.) . | 1243                     | 62                                       | Juin 17 | 20 95                               |               |  |
|                | Bruxelles (N.) .                                                                | Ostende. . . .   | 5043                     | 125                                      | — 18    | 15 15                               |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          | — 19    | 19 "                                |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          | — 20    | 8 40                                |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          | — 21    | 15 20                               |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          | — 22    | 9 85                                |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          | — 23    | 2 "                                 |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          | — 24    | 14 75                               |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          | — 25    | 38 40                               |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          | — 26    | 5 50                                |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          | — 27    | 20 75                               |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          | — 28    | 9 60                                |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          | 374                                      | — 29    | 5 40                                |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          | x 16                                     | — 30    | 15 "                                |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          | 5,984                                    |         |                                     | 224 55        |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         |                                     |               |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | Juil. 1                             | 28 60         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 2                                 | 17 "          |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 3                                 | 19 "          |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 4                                 | 53 50         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 5                                 | 41 25         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 6                                 | 8 45          |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 7                                 | 57 05         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 8                                 | 40 60         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 9                                 | 45 25         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 10                                | 30 45         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 11                                | 18 90         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 12                                | 24 90         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 13                                | 13 85         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 14                                | 10 20         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 15                                | 50 40         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 16                                | 23 60         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 17                                | 24 20         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         | — 18                                | 16 40         |  |
|                |                                                                                 |                  |                          |                                          |         |                                     |               |  |
|                |                                                                                 | A REPORTER.      |                          |                                          |         | 523 60                              |               |  |

| SERVICES       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) | Nos<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat | Observations. |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------|--------|------------------------------------|---------------|
| XI<br>(suite.) |                                                                                | Report               | .....                                   | .....  | 525 60                             |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | Jul 19 | 18 80                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 20   | 27 25                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 21   | 5 65                               |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 22   | 44 10                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 25   | 8 10                               |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 24   | 25 55                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 25   | 11 80                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 26   | 24 75                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 27   | 25 40                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 28   | 56 55                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 29   | 22 50                              |               |
|                |                                                                                |                      | 574                                     | — 30   | 15 55                              |               |
|                |                                                                                |                      | x 51                                    | — 31   | 7 15                               |               |
|                |                                                                                |                      | 11,504                                  |        | 794 15                             |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | Août 1 | 16 70                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 2    | 19 50                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 3    | 18 45                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 4    | 29 05                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 5    | 88 40                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 6    | 6 45                               |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 7    | 24 35                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 8    | 57 65                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 9    | 47 90                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 10   | 21 25                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 11   | 51 05                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 12   | 55 65                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 13   | 17 35                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 14   | 28 05                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 15   | 22 20                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 16   | 50 05                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 17   | 21 15                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 18   | 50 10                              |               |
|                |                                                                                |                      |                                         | — 19   | 26 00                              |               |
|                |                                                                                | A REPORTER           | .....                                   | .....  | 556 20                             |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) | NOMBRES<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.      | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |        |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|-------------|-------------------------------------|---------------|--------|
| XI<br>(suite). |                                                                                |                           |                                          | REPORT.     | 556 20                              |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | Août 20     | 26 65                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 21        | 16 55                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 22        | 50 60                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 23        | 25 95                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 24        | 16 15                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 25        | 25 75                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 26        | 25 10                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 27        | 10 65                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 28        | 25 85                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 29        | 21 25                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | 374         | — 30                                |               | 27 55  |
|                |                                                                                |                           |                                          | × 51        | — 31                                |               | 9 20   |
|                |                                                                                |                           |                                          | 11,594      |                                     |               | 815 45 |
|                |                                                                                |                           |                                          | Sept. 1     | 15 65                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 2         | 21 15                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 3         | 24 50                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 4         | 21 40                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 5         | 10 40                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 6         | 31 10                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 7         | 8 95                                |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 8         | 5 70                                |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 9         | 11 90                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 10        | 19 10                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 11        | 11 85                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 12        | 9 95                                |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 13        | 15 10                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 14        | 24 .                                |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 15        | 14 30                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 16        | 18 75                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 17        | 32 60                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 18        | 21 85                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 19        | 5 25                                |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | — 20        | 16 85                               |               |        |
|                |                                                                                |                           |                                          | A REPORTER. | 334 35                              |               |        |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------------------|----------|-------------------------------------|--------------|
| X1<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.          |                           |                                         |          | 334 35                              |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | Sept. 21 | 13 30                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 22     | 30 80                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 25     | 5 60                                |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 24     | 6 05                                |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 25     | 10 65                               | 2 voitures   |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 26     | 12 75                               | —            |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 27     | 11 30                               | —            |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 28     | 21 45                               | —            |
|                |                                                                                 |                  |                           | 374                                     | — 29     | 11 50                               | —            |
|                |                                                                                 |                  |                           | x 36                                    | — 30     | 13 80                               | —            |
|                |                                                                                 |                  |                           | 13,464                                  |          | 471 55                              |              |
|                | Bruxelles (M.) .                                                                | Charleroy . . .  | 1646                      | 56                                      | Oct 1    | 10 15                               |              |
|                | Charleroy . . .                                                                 | Bruxelles (M) .  | 1653                      | 56                                      | — 2      | 34 35                               |              |
|                | Bruxelles (M) .                                                                 | Charleroy . . .  | 1654                      | 56                                      | — 3      | 9 65                                |              |
|                | Charleroy . . .                                                                 | Châtelineau-Ch   | 1664                      | 7                                       | — 4      | 23 25                               |              |
|                | Châtelineau-Ch.                                                                 | Bruxelles (M.) . | 1673                      | 63                                      | — 5      | 8 60                                |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 6      | 9 25                                |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 7      | 12 95                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 8      | 10 85                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 9      | 4 95                                |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 10     | 22 55                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 11     | 14 40                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 12     | 22 90                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 13     | 16 80                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 14     | 15 25                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 15     | 16 30                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 16     | 20 95                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 17     | 32 20                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 18     | 17 30                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 19     | 22 55                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 20     | 15 60                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 21     | 11 10                               |              |
|                |                                                                                 |                  |                           |                                         | — 22     | 13 .                                |              |
|                |                                                                                 | A REPORTER.      |                           |                                         |          | 374 10                              |              |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>( Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.    | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|-----------|-------------------------------------|---------------|
| XI<br>(suite). |                                                                                  | REPORT.                  | . . . . .                               | . . . . . | 374 10                              |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | Oct. 23   | 52 35                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 24      | 25 10                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 25      | 13 »                                |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 26      | 37 25                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 27      | 20 30                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 28      | 16 40                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 29      | 12 80                               |               |
|                |                                                                                  |                          | 238                                     | — 30      | 15 25                               |               |
|                |                                                                                  |                          | x 31                                    | — 31      | 15 60                               |               |
|                |                                                                                  |                          | 7,378                                   |           | 562 15                              |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | Nov. 1    | 4 05                                |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 2       | 18 60                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 3       | 11 90                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 4       | 25 60                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 5       | 16 25                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 6       | 25 80                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 7       | 28 35                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 8       | 15 55                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 9       | 11 »                                |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 10      | 10 80                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 11      | 33 35                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 12      | 3 90                                |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 13      | 20 95                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 14      | 25 20                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 15      | 21 20                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 16      | 20 10                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 17      | 23 50                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 18      | 15 10                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 19      | 16 55                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 20      | 38 55                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 21      | 10 65                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 22      | 16 65                               |               |
|                |                                                                                  |                          |                                         | — 23      | 24 60                               |               |
|                |                                                                                  | A REPORTER.              | . . . . .                               | . . . . . | 438 80                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| XI<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   |                                         |         | 438 80                              |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | Nov. 24 | 9 70                                |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 25    | 25 65                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 26    | 15 95                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 27    | 22 15                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 28    | 21 60                               |               |
|                |                                                                                 |                           | 238                                     | — 29    | 16 35                               |               |
|                |                                                                                 |                           | × 30                                    | — 30    | 26 25                               |               |
|                |                                                                                 |                           | 7,140                                   |         | 576 45                              |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | Déc. 1  | 7 50                                |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 2     | 32 15                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 3     | 25 15                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 4     | 26 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 5     | 31 20                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 6     | 14 75                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 7     | "                                   |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 8     | 11 10                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 9     | 22 25                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 10    | 18 95                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 11    | 32 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 12    | 20 30                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 13    | 11 95                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 14    | 42 25                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 15    | 19 50                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 16    | 44 35                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 17    | 6 30                                |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 18    | 34 15                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 19    | 19 45                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 20    | 11 60                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 21    | 32 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 22    | 17 55                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 23    | 15 70                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 24    | 12 70                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 25    | 4 30                                |               |
|                |                                                                                 | A REPORTER.               |                                         |         | 515 50                              |               |



| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                     | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|------------------------------------|---------------|
| XIX<br>(suite). |                                                                              | REPORT . . . . .    |                           |                                         |         | 156 »                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | Juil. 8 | 62 85                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 9     | 22 70                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 10    | 20 20                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 11    | 18 85                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 12    | 20 65                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 13    | 47 35                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 14    | 30 80                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 15    | 23 15                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 16    | 17 45                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 17    | 32 20                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           | 448                                     | — 18    | 24 55                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           | x 19                                    | — 19    | 39 45                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           | 8,512                                   |         | 516 20                             |               |
|                 | Bruxelles (N.)                                                               | Ostende. . . .      | 3017                      | 125                                     | — 20    | 47 95                              |               |
|                 | Ostende. . .                                                                 | Bruxelles (N.) .    | 3042                      | 125                                     | — 21    | 24 20                              |               |
|                 | Bruxelles (N.) .                                                             | Arlon. . . . .      | 1274                      | 198                                     | — 22    | 37 05                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 23    | 18 40                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 24    | 13 25                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 25    | 17 »                               |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 26    | 46 30                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 27    | 39 10                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 28    | 42 50                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 29    | 65 65                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           | 448                                     | — 30    | 28 25                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           | x 12                                    | — 31    | 26 20                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           | 5,376                                   |         | 405 85                             |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | Août 1  | 37 »                               |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 2     | 56 45                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 3     | 26 90                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 4     | 45 50                              |               |
|                 |                                                                              |                     |                           |                                         | — 5     | 71 60                              |               |
|                 |                                                                              | A REPORTER. . . . . |                           |                                         |         | 257 45                             |               |

| SERVICES        | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |  |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|------------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|--|
| XIX<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.     |                           |                                          |        | 437 45                              |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | Août 6 | 40 70                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 7    | 20 20                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 8    | 50 05                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 9    | 55 85                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 10   | 45 75                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 11   | 50 25                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 12   | 63 .                                |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 13   | 08 25                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 14   | 26 15                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 15   | 20 85                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 16   | 31 35                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 17   | 38 85                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 18   | 24 05                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 19   | 35 45                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 20   | 62 60                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 21   | 41 30                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 22   | 36 65                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 23   | 41 00                               | 2 voitures    |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 24   | 23 10                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 25   | 54 75                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 26   | 13 35                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 27   | 40 70                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 28   | 9 30                                |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 29   | 31 45                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           | 448                                      | — 30   | 31 85                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           | x 32                                     | — 31   | 30 25                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          |        |                                     |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | 14,336 |                                     | 1,253 80      |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          |        |                                     |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          |        | Sept. 1                             | 74 85         |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          |        | — 2                                 | 47 05         |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          |        | — 3                                 | 14 30         |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 4    | 59 60                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 5    | 26 35                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          | — 6    | 37 10                               |               |  |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                          |        |                                     |               |  |
|                 |                                                                                 | A REPORTER. |                           |                                          |        | 230 25                              |               |  |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |                 | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| XIX<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.         |                           |                                          | Sept. 7 | 239 25                              |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 8     | 35 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 9     | 22 70                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 10    | 33 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 11    | 31 25                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 12    | 31 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 13    | 32 60                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 14    | 56 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 15    | 25 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 16    | 59 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 17    | 1 15                                |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 18    | 41 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 19    | 45 30                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 20    | 26                                  |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 21    | 59 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 22    | 17 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 23    | 45 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 24    | 49 95                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 25    | 20 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 26    | 22 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 27    | 58 95                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 28    | 22 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 29    | 34 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           | 448                                      | — 30    | 41 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           | × 30                                     |         | 27 40                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           | 15,440                                   |         | 1,039 35                            |               |
|                 | Bruxelles (N.)                                                                  | Ostende . . .   | 3023                      | 125                                      | Oct. 1  | 27 55                               |               |
|                 | Ostende                                                                         | Bruxelles (N) . | 3042                      | 125                                      | — 2     | 45 10                               |               |
|                 | Bruxelles (N) .                                                                 | Brion . . . .   | 1274                      | 198                                      | — 3     | 32 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 4     | 52 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 5     | 40 20                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 6     | 67 10                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 7     | 03 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                 |                           |                                          | — 8     | 44 85                               |               |
|                 |                                                                                 | A REPORTER      |                           |                                          |         | 370 85                              |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| XIX<br>(suite). |                                                                             | REPORT.          |                          |                                          |        | 370 85                              |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | Oct 9  | 54 65                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 10   | 44 90                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 11   | 60 90                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 12   | 47 75                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 13   | 29 90                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 14   | 50 20                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 15   | 66 40                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 16   | 43 75                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 17   | 57 20                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 18   | 85 50                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 19   | 56 95                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 20   | 85 05                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 21   | 71 40                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 22   | 37 85                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 23   | 45 45                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 24   | 22 60                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 25   | 16 15                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 26   | 48 25                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 27   | 70 25                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 28   | 81 25                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                          | — 29   | 40 10                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          | 448                                      | — 30   | 31 60                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          | × 31                                     | — 31   | 35 00                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          | 13,888                                   |        | 1,489 90                            |               |
|                 |                                                                             |                  |                          | 448                                      | Nov. 1 | 51 05                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          | × 2                                      | — 2    | 16 55                               |               |
|                 |                                                                             |                  |                          | 896                                      |        | 67 40                               |               |
|                 | Bruxelles (N) .                                                             | Ostende. . . .   | 3023                     | 125                                      | Nov 3  | 19 05                               |               |
|                 | Ostende . . .                                                               | Bruxelles (N) .  | 5042                     | 125                                      | — 4    | 16 80                               |               |
|                 | Bruxelles (N) .                                                             | Anvers (G. C.) . | 19                       | 44                                       | — 5    | 21 95                               |               |
|                 | Anvers (G. C.) .                                                            | Bruxelles (N.) . | 286                      | 44                                       | — 6    | 20 40                               |               |
|                 |                                                                             | A REPORTER.      |                          |                                          |        | 78 20                               |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| XIX<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.     | .....                     | .....                                   | .....  | 78 20                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | Nov. 7 | 26 05                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 8    | 20 45                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 9    | 16 35                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 10   | 36 05                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 11   | 22 90                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 12   | 22 20                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 13   | 48 85                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 14   | 36 55                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 15   | 18 70                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 16   | 8 25                                |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 17   | 52 80                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 18   | 45 05                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 19   | 13 20                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 20   | 27 80                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 21   | 26 10                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 22   | 31 40                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 23   | 25 70                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 24   | 14 25                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 25   | 23 85                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 26   | 17 35                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 27   | 15 65                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 28   | 17 40                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           | 338                                     | — 29   | 21 70                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           | × 28                                    | — 30   | 54 70                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           | 9,464                                   |        | 682 10                              |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | Déc. 1 | 53 85                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 2    | 25 15                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 3    | 18 95                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 4    | 14 45                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 5    | 18 10                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 6    | 22 15                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 7    | 17 90                               |               |
|                 |                                                                                 |             |                           |                                         | — 8    | 26 75                               |               |
|                 |                                                                                 | A REPORTER. | .....                     | .....                                   | .....  | 177 50                              |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|------------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| XIX<br>(suite). |                                                                              | REPORT.          |                           |                                          |        | 177 30                              |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | Déc 9  | 27 65                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 10   | 34 05                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 11   | 19 10                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 12   | 29 80                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 13   | 35 60                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 14   | 44 05                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 15   | 46 55                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 16   | 34 10                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 17   | 34 50                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 18   | 25 40                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 19   | 50 .                                |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 20   | 28 65                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 21   | 40 95                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 22   | 48 10                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 23   | 58 20                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 24   | 18 75                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 25   | 24 80                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 26   | 14 35                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 27   | 26 25                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 28   | 31 75                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 29   | 24 65                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           | 338                                      | — 30   | 37 75                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           | × 31                                     | — 31   | 27 90                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           | 10,478                                   |        | 920 20                              |               |
| XX              | Arlon. . . .                                                                 | Bruxelles (N.) . | 1215                      | 198                                      | Jun 15 | 2 30                                |               |
|                 | Bruxelles (N.) .                                                             | Arlon . . . .    | 1242                      | 198                                      | — 16   | 21 45                               |               |
|                 | Arlon. . . .                                                                 | Bruxelles (N.) . | 1303                      | 198                                      | — 17   | 15 25                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 18   | 40 20                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 19   | 16 15                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 20   | 42 30                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 21   | 32 30                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 22   | 25 75                               |               |
|                 |                                                                              |                  |                           |                                          | — 23   | 20 25                               |               |
|                 |                                                                              | Δ REPORTER.      |                           |                                          |        | 215 95                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| XX<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   | . . . . .                               |        | 215 95                              |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | Jun 24 | 49 55                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 25   | 26 90                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 26   | 51 80                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 27   | 51 "                                |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 28   | 15 90                               |               |
|                |                                                                                 |                           | 594                                     | — 29   | 10 50                               |               |
|                |                                                                                 |                           | × 16                                    | — 30   | 29 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           | 9,504                                   |        | 440 25                              |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | Jul 1  | 23 15                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 2    | 33 00                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 3    | 55 70                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 4    | 52 40                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 5    | 18 95                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 6    | 35 45                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 7    | 48 40                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 8    | 58 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 9    | 41 20                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 10   | 55 40                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 11   | 28 60                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 12   | 45 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 13   | 25 50                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 14   | 30 25                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 15   | 49 60                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 16   | 44 95                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 17   | 35 05                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 18   | 19 50                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 19   | 19 50                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 20   | 20 65                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 21   | 51 85                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 22   | 52 90                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 23   | 25 15                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 24   | 55 25                               |               |
|                |                                                                                 |                           |                                         | — 25   | 53 "                                |               |
|                |                                                                                 |                           | A REPORTER.                             |        | 854 70                              |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) | Numéros<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.    | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|-----------|-------------------------------------|---------------|
| XX<br>(suite). |                                                                                | REPORT.                   | . . . . .                               | . . . . . | 834 70                              |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | Juil 26 45 55                       |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 27 17 20                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 28 50 50                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 29 60 25                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 30 74 50                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 31 40 45                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | 594                                 |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | × 51                                |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | 18,414                              |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | 1,102 75                            |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           |                                     |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | Août 1 44 "                         |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 2 50 10                           |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 3 18 00                           |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 4 59 60                           |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 5 86 45                           |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 6 47 50                           |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 7 41 95                           |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 8 19 75                           |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 9 51 55                           |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 10 40 90                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 11 42 05                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 12 42 90                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 13 29 10                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 14 11 80                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 15 26 05                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 16 59 90                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 17 59 15                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 18 20 50                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 19 77 25                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 20 20 70                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 21 25 95                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 22 53 95                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 23 52 15                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 24 51 80                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 25 51 35                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | — 26 12 60                          |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           |                                     |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | A REPORTER.                         |               |
|                |                                                                                |                           |                                         |           | 898 10                              |               |

| SERVICES      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |            | NUMéros<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES     | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat | Observations. |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------|--------------------------|------------------------------------------|-----------|------------------------------------|---------------|
| XX<br>(suite) |                                                                             | REPORT     | . . . . .                | . . . . .                                | . . . . . | 998 10                             |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | Août 27   | 52 80                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 28      | 49 90                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 29      | 47 10                              |               |
|               |                                                                             |            |                          | 594                                      | — 30      | 46 »                               |               |
|               |                                                                             |            |                          | × 31                                     | — 31      | 58 25                              |               |
|               |                                                                             |            |                          | 18,414                                   |           | 1,212 15                           |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | Sept. 1   | 54 80                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 2       | 55 05                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 3       | 21 25                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 4       | 21 05                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 5       | 29 65                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 6       | 42 50                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 7       | 53 65                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 8       | 23 »                               |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 9       | 56 20                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 10      | 29 05                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 11      | 22 95                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 12      | 37 15                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 13      | 40 70                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 14      | 34 95                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 15      | 34 10                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 16      | 53 05                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 17      | 19 85                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 18      | 40 »                               |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 19      | 56 10                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 20      | 53 05                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 21      | 19 20                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 22      | 20 25                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 23      | 78 60                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 24      | 18 40                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 25      | 50 35                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 26      | 41 50                              |               |
|               |                                                                             |            |                          |                                          | — 27      | 25 65                              |               |
|               |                                                                             | A REPORTER | . . . . .                | . . . . .                                | . . . . . | 970 95                             |               |

| SERVICES       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|------------------------------------|---------------|
| XX<br>(suite). |                                                                                | REPORT.          |                           |                                         |         | 970 95                             |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | Sept 28 | 29 45                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           | 594                                     | — 29    | 24 55                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           | x 30                                    | — 30    | 41 20                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           | 17,820                                  |         | 1,066 15                           |               |
|                | Arlon . . . .                                                                  | Bruxelles (N.) . | 1215                      | 198                                     | Oct 1   | 51 20                              |               |
|                | Bruxelles (N.)                                                                 | Namur . . . .    | 1254                      | 62                                      | — 2     | 27 20                              |               |
|                | Namur . . . .                                                                  | Charleroy . . .  | 1669                      | 57                                      | — 3     | 51 70                              |               |
|                | Charleroy . .                                                                  | Namur . . . .    | 1670                      | 57                                      | — 4     | 28 45                              |               |
|                | Namur . . . .                                                                  | Bruxelles (N.) . | 1271                      | 62                                      | — 5     | 26 75                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 6     | 16 05                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 7     | 50 85                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 8     | 26 50                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 9     | 24 55                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 10    | 5 50                               |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 11    | 52 50                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 12    | 11 55                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 13    | 49 20                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 14    | 15 40                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 15    | 55 05                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 16    | 20 25                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 17    | 21 05                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 18    | 11 70                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 19    | 7 55                               |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 20    | 18 80                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 21    | 51 50                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 22    | °                                  |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 23    | 18 75                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 24    | 5 45                               |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 25    | 59 65                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 26    | 11 85                              |               |
|                |                                                                                |                  |                           |                                         | — 27    | 12 05                              |               |
|                |                                                                                | A REPORTER.      |                           |                                         |         | 578 65                             |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|--------------|
| XX<br>(suite). |                                                                             | REPORT.          |                           |                                          |         | 578 65                              |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | Oct. 28 | 20 25                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 29    | 24 35                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           | 396                                      | — 30    | 2 50                                |              |
|                |                                                                             |                  |                           | x 31                                     | — 31    | 41 "                                |              |
|                |                                                                             |                  |                           | 12,276                                   |         | 666 75                              |              |
|                |                                                                             |                  |                           | 396                                      | Nov. 1  | 25 40                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           | x 2                                      | — 2     | 65 05                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           | 792                                      |         | 90 45                               |              |
|                | Arlon . . . .                                                               | Bruxelles (N . . | 1215                      | 198                                      | Nov. 3  | 7 10                                |              |
|                | Bruxelles (N.) .                                                            | Arlon . . . .    | 1234                      | 198                                      | — 4     | 14 20                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 5     | 62 70                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 6     | 23 85                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 7     | 17 15                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 8     | 15 25                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 9     | 42 20                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 10    | 43 10                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 11    | 32 85                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 12    | 17 05                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 13    | 20 70                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 14    | 23 65                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 15    | 25 40                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 16    | 25 50                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 17    | 25 95                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 18    | 40 "                                |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 19    | 51 05                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 20    | 20 "                                |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 21    | 16 65                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 22    | 24 60                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 23    | 16 10                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 24    | 37 40                               |              |
|                |                                                                             |                  |                           |                                          | — 25    | 30 15                               |              |
|                |                                                                             | A REPORTER.      |                           |                                          |         | 620 50                              |              |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------|-----------------------------------------|--------|------------------------------------|---------------|
| XX<br>(suite). | REPORT.                                                                         |  |                           |                                         |        | 620 50                             |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | Nov 26 | 69 65                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 27   | 50 20                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 28   | 15 20                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           | 396                                     | — 29   | 24 20                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           | x 28                                    | — 30   | 34 50                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           | 11,088                                  |        | 792 35                             |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | Déc. 1 | 28 50                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 2    | 24 95                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 3    | 25 45                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 4    | 27 70                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 5    | 19 40                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 6    | 26 50                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 7    | 15 65                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 8    | 48 55                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 9    | 55 95                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 10   | 14 05                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 11   | 29 55                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 12   | 55 85                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 13   | 20 65                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 14   | 19 40                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 15   | 52 25                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 16   | 55 55                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 17   | 42 10                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 18   | 35 90                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 19   | 3 65                               |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 20   | 45 40                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 21   | 26 05                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 22   | 42 20                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 23   | 56 75                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 24   | 10 25                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 25   | 23 80                              |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 26   | 49 0                               |               |
|                |                                                                                 |  |                           |                                         | — 27   | 55 20                              |               |
|                | A REPORTER.                                                                     |  |                           |                                         |        | 823 85                             |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| XX<br>(suite). | REPORT .                                                                       |                  | .                        | .                                       | .       | 825 85                              |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | Déc. 28 | 34 80                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 29    | 28 65                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          | 596                                     | — 30    | 27 85                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          | × 31                                    | — 31    | 14 05                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          | 12,276                                  |         | 929 20                              |               |
| XXI            | Bruxelles (M) .                                                                | Charleroy . . .  | 1646                     | 56                                      | Jun 15  | 6 20                                |               |
|                | Charleroy . . .                                                                | Bruxelles (M.) . | 1655                     | 56                                      | — 16    | 5 95                                |               |
|                | Bruxelles (M.) .                                                               | Charleroy . . .  | 1654                     | 56                                      | — 17    | 11 70                               |               |
|                | Charleroy . . .                                                                | Bruxelles (M) .  | 1673                     | 56                                      | — 18    | 10 70                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 19    | 11 85                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 20    | 18 95                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 21    | 6 65                                |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 22    | 11 50                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 23    | 8 55                                |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 24    | 7 85                                |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 25    | 5 40                                |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 26    | 12 45                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 27    | 14 45                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 28    | 7 95                                |               |
|                |                                                                                |                  |                          | 224                                     | — 29    | 8 .                                 |               |
|                |                                                                                |                  |                          | × 16                                    | — 30    | 9 35                                |               |
|                |                                                                                |                  |                          | 3,584                                   |         | 155 30                              |               |
|                | Bruxelles (M) .                                                                | Charleroy . .    | 1646                     | 56                                      | Jun 1   | 7 40                                |               |
|                | Charleroy . . .                                                                | Bruxelles (M) .  | 1655                     | 56                                      | — 2     | 7 45                                |               |
|                | Bruxelles (M) .                                                                | Charleroy . .    | 1654                     | 56                                      | — 3     | 20 10                               |               |
|                | Charleroy . .                                                                  | Bruxelles (M) .  | 1673                     | 56                                      | — 4     | 5 95                                |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 5     | 11 50                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 6     | 17 85                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 7     | 9 .                                 |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 8     | 16 25                               |               |
|                |                                                                                |                  |                          |                                         | — 9     | 4 20                                |               |
|                | A REPORTER.                                                                    |                  | .                        | .                                       | .       | 99 70                               |               |

| SERVICES.      | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations.                           |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|------------------------------------------|----------|-------------------------------------|-----------------------------------------|
| XXI<br>(suite) |                                                                                | REPORT.          |                           |                                          |          | 99 70                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | Juil. 10 | 23 50                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 11     | 15 65                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 12     | 32 20                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 13     | 21 55                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 14     | 25 85                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 15     | 18 15                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 16     | 11 60                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 17     | 53 10                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           | 224                                      | — 18     | 20 •                                |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           | × 19                                     | — 19     | 11 10                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           | 4,256                                    |          | 310 40                              |                                         |
|                | Bruxelles (M.) .                                                               | Charleroy. . .   | 1646                      | 56                                       | Juil. 20 | 31 15                               |                                         |
|                | Charleroy. . .                                                                 | Bruxelles (M.) . | ( <sup>1</sup> ) 1647     | 56                                       | — 21     | 14 75                               | ( <sup>1</sup> ) Sauf le dimanche.      |
|                | Charleroy. . .                                                                 | Bruxelles (M.) . | ( <sup>2</sup> ) 1655     | 56                                       | — 22     | 17 45                               | ( <sup>2</sup> ) Le dimanche seulement. |
|                | Bruxelles (M.) .                                                               | Charleroy. . .   | 1654                      | 56                                       | — 23     | 7 75                                |                                         |
|                | Charleroy. . .                                                                 | Bruxelles (M.) . | 1673                      | 56                                       | — 24     | 8 60                                |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 25     | 11 85                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 26     | 26 •                                |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 27     | 13 05                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 28     | 12 45                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 29     | 17 25                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           | 224                                      | — 30     | 9 50                                |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           | × 12                                     | — 31     | 26 75                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           | 2,688                                    |          | 196 55                              |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | Août 1   | 9 •                                 |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 2      | 40 10                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 3      | 11 10                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 4      | 4 90                                |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 5      | 14 70                               |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 6      | 6 20                                |                                         |
|                |                                                                                |                  |                           |                                          | — 7      | 15 85                               |                                         |
|                |                                                                                | A REPORTER.      |                           |                                          |          | 101 85                              |                                         |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NOMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|------------------------------------|---------------|
| XXI<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   |                                          |         | 101 85                             |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | Août 8  | 8 65                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 9     | 29 50                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 10    | 9 05                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 11    | 7 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 12    | 9 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 13    | 4 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 14    | 15 10                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 15    | 6 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 16    | 20 60                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 17    | 7 30                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 18    | 8 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 19    | 4 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 20    | 2 90                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 21    | 17                                 |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 22    | 8 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 23    | 20 70                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 24    | 1 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 25    | 2 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 26    | 7 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 27    | 2 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 28    | 7 45                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 29    | 7 30                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | 224                                      | — 30    | 10 40                              |               |
|                 |                                                                                 |                           | × 31                                     | — 31    | 15 50                              |               |
|                 |                                                                                 |                           | 0,044                                    |         | 337 85                             |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | Sept. 1 | 6 75                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 2     | 2 35                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 3     | 4 80                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 4     | 13 20                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 5     | 9 85                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 6     | 40 45                              |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 7     | 7 50                               |               |
|                 |                                                                                 |                           |                                          | — 8     | 7 15                               |               |
|                 |                                                                                 |                           | A REPORTER.                              |         | 92 05                              |               |

| SERVICES       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                       | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES   | RÉCETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------------------------|---------|------------------------------------|---------------|
| XXI<br>(suite) | Report.                                                                      |                       |                          |                                          |         | 92 05                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | Sept. 9 | 11 90                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 10    | 5 50                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 11    | 16 50                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 12    | 8 05                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 13    | 15 05                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 14    | 9 10                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 15    | 7 "                                |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 16    | 12 25                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 17    | 6 65                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 18    | 15 "                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 19    | 8 95                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 20    | 16 "                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 21    | 14 40                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 22    | 6 90                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 23    | 14 55                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 24    | 5 40                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 25    | 17 95                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 26    | 15 70                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 27    | 9 45                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 28    | 50 15                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          | 224                                      | — 29    | 3 50                               |               |
|                |                                                                              |                       |                          | x 30                                     | — 30    | 15 60                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          | 6,720                                    |         | 540 20                             |               |
| XXIII          | Ostende (Quai).                                                              | Jemelle. . . .        | 106                      | 245                                      | Oct 1   | 55 55                              |               |
| XXIV           | Jemelle. . . .                                                               | Gendron-Celles.       | 1501                     | 27                                       | — 2     | 5 55                               |               |
|                | <i>Gendron-Celles</i>                                                        | <i>Jemelle. . . .</i> | <i>1502</i>              | <i>27</i>                                | — 3     | 29 15                              |               |
|                | Jemelle. . .                                                                 | Gendron Celles        | 4009                     | 27                                       | — 4     | 26 70                              |               |
|                | Gendron-Celles                                                               | Jemelle. . . .        | 4004                     | 27                                       | — 5     | 21 85                              |               |
|                | Jemelle. . . .                                                               | Ostende (Quai).       | 105                      | 245                                      | — 6     | 57 50                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 7     | 40 55                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 8     | 42 70                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 9     | 10 50                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          | — 10    | 18 60                              |               |
|                |                                                                              |                       |                          |                                          |         |                                    |               |
|                |                                                                              | À REPORTER            |                          |                                          |         | 286 25                             |               |

| SERVICES                 | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) |                      | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES      | RACETTES<br>au<br>profit de l'État | Observations. |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------|------------------------------------------|------------|------------------------------------|---------------|
| XXIII<br>XXIV<br>(suite) |                                                                                | REPORT               |                           |                                          |            | 286 25                             |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | Oct 11     | 54 15                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 12       | 24 45                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 13       | 9 60                               |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 14       | 8 60                               |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 15       | 26 10                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 16       | 16 70                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 17       | 13 90                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 18       | 13 80                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 19       | 22 60                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 20       | 12 70                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 21       | 36 85                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 22       | 18 95                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 23       | 50 70                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 24       | 55 85                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 25       | 11 20                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 26       | 44 50                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 27       | 14 05                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 28       | 58 85                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | — 29       | 58 05                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           | 598                                      | — 30       | 20 05                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           | × 31                                     | — 31       | 45 50                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           | 18,558                                   |            | 825 "                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           |                                          | Nov 1      | 25 70                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           | 598                                      | — 2        | 15 55                              |               |
|                          |                                                                                |                      |                           | × 5                                      | — 5        | 22 "                               |               |
|                          |                                                                                |                      |                           | 1,794                                    |            | 65 25                              |               |
| XXV<br>XXVI              | Ostende (Quai),                                                                | Jemelle. . . .       | 106                       | 245                                      | Jul. 1     | 10 70                              |               |
|                          | Jemelle. . . .                                                                 | Gendron-Celles.      | 1501                      | 27                                       | — 3        | 5 85                               |               |
|                          | <i>Gendron-Celles</i>                                                          | <i>Jemelle . . .</i> | <i>1502</i>               | <i>27</i>                                | <i>— 5</i> | <i>20 35</i>                       |               |
|                          | Jemelle . . .                                                                  | Gendron-Celles       | 4009                      | 27                                       | — 4        | 8 85                               |               |
|                          | Gendron-Celles,                                                                | Jemelle. . . .       | 4004                      | 27                                       | — 5        | 65 80                              |               |
|                          |                                                                                | A REPORTER.          |                           |                                          |            | 118 55                             |               |



| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours a vide sont indiqués en caractères italiques) |             | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES. | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| XXV<br>(suite). |                                                                             | Report.     | .                        | .                                       | .      | 341 "                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | Août 7 | 38 10                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 8    | 22 45                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 9    | 71 35                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 10   | 28 20                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 11   | 34 30                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 12   | 112 20                              |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 13   | 17 05                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 14   | 49 65                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 15   | 38 65                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 16   | 25 70                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 17   | 82 20                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 18   | 50 35                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 19   | 56 25                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 20   | 25 70                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 21   | 17 05                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 22   | 73 90                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 23   | 57 25                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 24   | 45 85                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 25   | 45 "                                |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 26   | 69 50                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 27   | 39 95                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 28   | 33 80                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 29   | 48 70                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          | 598                                     | — 30   | 63 50                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          | × 31                                    | — 31   | 102 25                              |               |
|                 |                                                                             |             |                          | 18,538                                  |        | 1,565 90                            |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | Sept 1 | 42 90                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 2    | 40 85                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 3    | 32 05                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 4    | 75 60                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 5    | 32 65                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 6    | 38 15                               |               |
|                 |                                                                             |             |                          |                                         | — 7    | 20 35                               |               |
|                 |                                                                             | A REPORTER. | .                        | .                                       | .      | 282 55                              |               |

| SERVICES.       | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                       | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| XXV<br>(suite). | REPORT.                                                                      |                       |                           |                                          |         | 282 55                              |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | Sept. 8 | 15 .                                |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 9     | 73 .                                |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 10    | 28 60                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 11    | 14 05                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 12    | 26 85                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 13    | 24 85                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 14    | 45 10                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 15    | 46 30                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 16    | 33 35                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 17    | 18 05                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 18    | 23 10                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 19    | 20 .                                |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 20    | 30 25                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 21    | 18 15                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 22    | 32 30                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 23    | 31 35                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 24    | 42 50                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 25    | 12 05                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 26    | 18 10                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 27    | 12 75                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 28    | 22 80                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           | 598                                      | — 29    | 13 55                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           | x 30                                     | — 30    | 13 75                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           | 17,940                                   |         | 896 95                              |               |
| XXVI.           | Bruxelles (N.) .                                                             | Arlon . . . .         | 1206                      | 198                                      | Oct. 1  | .                                   |               |
|                 | Arlon . . . .                                                                | Bruxelles (Q.-L.)     | 1285                      | 191                                      | — 2     | 15 85                               |               |
|                 | <i>Bruxelles (Q.-L.)</i>                                                     | <i>Bruxelles (N.)</i> | <i>1369</i>               | <i>7</i>                                 | — 3     | 16 95                               |               |
|                 | Bruxelles (N.) .                                                             | Anvers (G.-C.)        | 19                        | 44                                       | — 4     | 11 95                               |               |
|                 | Anvers (G.-C.) .                                                             | Bruxelles (N.) .      | 286                       | 44                                       | — 5     | 31 95                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 6     | 5 50                                |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 7     | 32 70                               |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 8     | 7 05                                |               |
|                 |                                                                              |                       |                           |                                          | — 9     | 8 75                                |               |
|                 |                                                                              | A REPORTER.           |                           |                                          |         | 130 70                              |               |

| SERVICES        | ITINERAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains | OMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DAIFS   | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat | Observations |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------|----------------------------------------|---------|------------------------------------|--------------|
| XXVI<br>(suite) | REPORT                                                                      |                  | .                        | .                                      |         | 130 70                             |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | Oct. 10 | 12 80                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 11    | .                                  |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 12    | 47 10                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 13    | 14 65                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 14    | 15 90                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 15    | 7 10                               |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 16    | 21 35                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 17    | 24 10                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 18    | 27 30                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 19    | 22 75                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 20    | 14 05                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 21    | 26 35                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 22    | 10 60                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 23    | 9 .                                |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 24    | 13 35                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 25    | 16 40                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 26    | 22 70                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 27    | 8 80                               |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 28    | 6 85                               |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 29    | 15 05                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          | 484                                    | — 30    | 10 80                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          | x 51                                   | — 31    | 16 15                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          | 15,004                                 |         | 495 85                             |              |
|                 |                                                                             |                  |                          | 484                                    | Nov 1   | 14 10                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          | < 2                                    | — 2     | 6 05                               |              |
|                 |                                                                             |                  |                          | 968                                    |         | 20 15                              |              |
|                 | Bruxelles (N .                                                              | Arlon . . .      | 1208                     | 198                                    | Nov 3   | 18 50                              |              |
|                 | Arlon . .                                                                   | Bruxelles (Q L.) | 1263                     | 191                                    | — 4     | 33 70                              |              |
|                 | Bruxelles (Q L.)                                                            | Bruxelles (N)    | 1369                     | 7                                      | — 5     | 18 95                              |              |
|                 | Bruxelles (N .                                                              | Ostende (Q)      | 105                      | 125                                    | — 6     | 16 90                              |              |
|                 |                                                                             |                  |                          |                                        | — 7     | 22 75                              |              |
|                 |                                                                             | REPORTER         | .                        | .                                      |         | 110 80                             |              |

| SERVICES.          | ITINÉRAIRES.<br>( Les parcours a vide sont indiqués<br>en caractères italiques ) | NUMÉROS<br>des<br>trains | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES. | RÉCETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| XXVI<br>( suite ). |                                                                                  | REPORT.                  |                                          |        | 110 80                              |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | Nov 8  | 12 65                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 9    | 11 55                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 10   | 12 10                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 11   | 20 80                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 12   | 23 .                                |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 13   | 31 90                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 14   | 14 60                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 15   | 15 25                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 16   | 5 95                                |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 17   | 8 40                                |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 18   | 13 30                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 19   | 9 50                                |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 20   | 10 40                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 21   | 4 25                                |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 22   | 16 15                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 23   | 16 50                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 24   | 17 45                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 25   | 8 20                                |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 26   | 10 55                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 27   | 4 70                                |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 28   | 5 15                                |               |
|                    |                                                                                  |                          | 521                                      | — 29   | 7 60                                |               |
|                    |                                                                                  |                          | × 28                                     | — 30   | 28 60                               |               |
|                    |                                                                                  |                          | 14,588                                   |        | 435 15                              |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | Déc 1  | 23 75                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 2    | 12 .                                |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 3    | 14 05                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 4    | 17 45                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 5    | 13 60                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 6    | 9 25                                |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 7    | 29 15                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 8    | 31 80                               |               |
|                    |                                                                                  |                          |                                          | — 9    | 29 35                               |               |
|                    |                                                                                  | A REPORTER.              |                                          |        | 180 40                              |               |

| SERVICES.        | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations.   |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|-----------------|
| XXVI<br>(suite). | REPORT.                                                                         |                  |                           |                                          |         | 180 40                              |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | Déc. 10 | 41 .                                |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 11    | 5 95                                |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 12    | 17 40                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 13    | 20 65                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 14    | 39 40                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 15    | 22 20                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 16    | 25 90                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 17    | 18 35                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 18    | 26 20                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 19    | 19 10                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 20    | 43 35                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 21    | 12 85                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 22    | 14 80                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 23    | 33 95                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 24    | .                                   | Voiture manque. |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 25    | 5 55                                |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 26    | .                                   | Idem.           |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 27    | 13 20                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 28    | .                                   | Idem.           |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 29    | 7 65                                |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           | 521                                      | — 30    | 8 75                                |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           | x 28                                     | — 31    | 8 60                                |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           | 14,588                                   |         | 565 25                              |                 |
| XXVII.           | Ostende. . . .                                                                  | Bruxelles (N) .  | 3030                      | 125                                      | Nov. 3  | 3 20                                |                 |
|                  | Bruxelles (N.) .                                                                | Namur . . . .    | 1226                      | 62                                       | — 4     | 7 50                                |                 |
|                  | Namur . . . .                                                                   | Charleroy. . .   | 1069                      | 37                                       | — 5     | 12 15                               |                 |
|                  | Charleroy. . .                                                                  | Namur . . . .    | 1670                      | 37                                       | — 6     | 7 65                                |                 |
|                  | Namur . . . .                                                                   | Bruxelles (N.) . | 1271                      | 62                                       | — 7     | 8 80                                |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 8     | 18 55                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 9     | 8 .                                 |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 10    | 6 05                                |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 11    | 8 95                                |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 12    | 26 55                               |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          |         |                                     |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          |         |                                     |                 |
|                  |                                                                                 |                  |                           |                                          |         |                                     |                 |
|                  |                                                                                 | A REPORTER.      |                           |                                          |         | 106 40                              |                 |

| SERVICES.         | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.      | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |        |  |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|-------------|-------------------------------------|---------------|--------|--|
| XXVII<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   |                                         |             | 106 40                              |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | Nov. 13     | 6 45                                |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 14        | 11 65                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 15        | 18 45                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 16        | 17 50                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 17        | 6 40                                |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 18        | 10 90                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 19        | 24 45                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 20        | 9 35                                |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 21        | 10 50                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 22        | 22 20                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 23        | 11 15                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 24        | 5 25                                |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 25        | 5 85                                |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 26        | 22 60                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 27        | 14 75                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | — 28        | 14 05                               |               |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | 523         | — 29                                | 25 10         |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | × 28        | — 30                                | 10 65         |        |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | 9,044       |                                     |               | 353 25 |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | Déc. 1        | 10 15  |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 2           | 1 80   |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 3           | 16 25  |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 4           | 9 15   |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 5           | 9 40   |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 6           | 9 50   |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 7           | 17 70  |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 8           | 11 60  |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 9           | 18 25  |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 10          | 11 50  |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 11          | 7 25   |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 12          | 14 95  |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 13          | 50 20  |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         |             |                                     | — 14          | 24 25  |  |
|                   |                                                                                 |                           |                                         | A REPORTER. |                                     |               | 191 50 |  |

| SERVICES.         | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |                 | NUMÉROS<br>des<br>trains. | OMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations.    |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|------------------|
| XXVII<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.         | .....                     | .....                                   | .....   | 191 50                              |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | Déc. 15 | 9 50                                |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 16    | 18 05                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 17    | 9 10                                |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 18    | 6 60                                |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 19    | 5 55                                |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 20    | 28 10                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 21    | 21 15                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 22    | 13 "                                |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 23    | 15 05                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 24    | 18 10                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 25    | "                                   | Voiture manquée. |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 26    | 15 "                                |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 27    | 26 45                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 28    | 14 25                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 29    | 1 80                                |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           | 325                                     | — 30    | 5 10                                |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           | x 50                                    | — 31    | 7 80                                |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           | 9,690                                   |         | 405 70                              |                  |
| XXVIII.           | Heyst . . . .                                                                   | Bruges . . . .  | 5556                      | 24                                      | Juil. 1 | "                                   |                  |
|                   | Bruges . . . .                                                                  | Bruxelles (N) . | 5022                      | 102                                     | — 2     | 59 70                               |                  |
|                   | Bruxelles (N.) .                                                                | Heyst. . . . .  | 5059                      | 106                                     | — 3     | 99 70                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 4     | 61 70                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 5     | 78 90                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 6     | 74 10                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 7     | 80 70                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 8     | 177 "                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 9     | 57 35                               |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 10    | 118 30                              |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 11    | 138 30                              |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 12    | 157 50                              |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 13    | 114 45                              |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 14    | 138 90                              |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         | — 15    | 142 65                              |                  |
|                   |                                                                                 |                 |                           |                                         |         |                                     |                  |
|                   |                                                                                 | A REPORTER      | .....                     | .....                                   | .....   | 1499 15                             |                  |

| SERVICES.          | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|----------|-------------------------------------|---------------|
| XXVIII<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   |                                         |          | 1,499 15                            |               |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | Juil. 16 | 26 40                               |               |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 17     | 85 35                               | 5 voitures.   |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 18     | 105 30                              | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 19     | 76 80                               | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 20     | 107 90                              | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 21     | 66 60                               | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 22     | 126 55                              | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 23     | 9 90                                | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 24     | 155 30                              | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 25     | 65 15                               | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 26     | 89 20                               | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 27     | 99 55                               | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 28     | 84 .                                | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 29     | 127 40                              | 5 —           |
|                    |                                                                                 |                           | 252                                     | — 30     | 56 65                               | 5 —           |
|                    |                                                                                 |                           | x 50                                    | — 31     | 96 75                               | 5 —           |
|                    |                                                                                 |                           | 12,600                                  |          | 2,855 75                            |               |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | Août 1   | 95 75                               | 2 voitures.   |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 2      | 134 .                               | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 3      | 108 .                               | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 4      | 140 20                              | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 5      | 169 30                              | 3 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 6      | 34 85                               | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 7      | 119 15                              | 3 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 8      | 107 45                              | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 9      | 95 25                               | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 10     | 104 35                              | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 11     | 142 75                              | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 12     | 250 20                              | 3 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 13     | 34 .                                | 3 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 14     | 155 05                              | 3 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 15     | 13 45                               | 2 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         | — 16     | 154 30                              | 3 —           |
|                    |                                                                                 |                           |                                         |          | 1,867 05                            |               |
|                    |                                                                                 | A REPORTER.               |                                         |          |                                     |               |

| SERVICES.         | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| XXVIII<br>(suite) | REPORT.                                                                     |  |                           |                                          |         | 1,867 05                            |               |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | Août 17 | 171 80                              | 5 voitures    |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 18    | 89 65                               | 5 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 19    | 146 •                               | 3 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 20    | 42 55                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 21    | 119 55                              | 3 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 22    | 105 •                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 23    | 106 20                              | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 24    | 128 85                              | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 25    | 94 80                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 26    | 178 65                              | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 27    | 21 90                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 28    | 115 40                              | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 29    | 99 65                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           | 252                                      | — 30    | 101 05                              | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           | x 75                                     | — 31    | 104 95                              | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           | 18,596                                   |         | 5,405 05                            |               |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | Sept. 1 | 85 55                               | 2 voitures.   |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 2     | 155 90                              | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 3     | 15 40                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 4     | 104 70                              | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 5     | 80 55                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 6     | 95 75                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 7     | 88 55                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 8     | 95 75                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 9     | 121 55                              | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 10    | 22 30                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 11    | 82 45                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 12    | 55 45                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 13    | 47 30                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 14    | 62 90                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 15    | 72 20                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 16    | 83 85                               | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          | — 17    | 8 80                                | 2 —           |
|                   |                                                                             |  |                           |                                          |         | 1,274 55                            |               |
|                   |                                                                             |  |                           | A REPORTER.                              |         |                                     |               |

| SERVICES          | ITINERAIRES<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcours | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat | Observations |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|----------------------------------------|---------|------------------------------------|--------------|
| XXVIII<br>(suite) |                                                                               | REPORT.          | .                         | .                                      | Sept 18 | 1,274 35                           |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 19    | 92 95                              | 2 voitures   |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 20    | 59 65                              | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 21    | 56 75                              | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 22    | 42 35                              | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 23    | 47 70                              | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 24    | 55 50                              | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 25    | 8 15                               | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 26    | 50 85                              | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 27    | 14 45                              | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 28    | 33 90                              | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 29    | 12 65                              | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           | 252                                    | — 30    | 9 80                               | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           | × 60                                   |         | 18 0                               | 2 —          |
|                   |                                                                               |                  |                           | 15,120                                 |         | 1 757 25                           |              |
|                   | Tournai                                                                       | Bruxelles (M.) . | 2591                      | 83                                     | Nov 3   | 14 20                              |              |
|                   | Bruxelles (M.)                                                                | Mons . .         | 2436                      | 61                                     | — 4     | 18 60                              |              |
|                   | Mons                                                                          | Bruxelles (M.) . | 2441                      | 61                                     | — 5     | 21 90                              |              |
|                   | Bruxelles (M.) .                                                              | Tournai . .      | 164                       | 83                                     | — 6     | 15 65                              |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 7     | 18 60                              |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 8     | 18 85                              |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 9     | 18 70                              |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 10    | 9 55                               |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 11    | 12 05                              |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 12    | 2 65                               |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 13    | 14                                 |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 14    | 37 80                              |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 15    | 16 0                               |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 16    | 12 15                              |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 17    | 10 65                              |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 18    | 19 50                              |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 19    | 2 35                               |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 20    | 10 80                              |              |
|                   |                                                                               |                  |                           |                                        | — 21    | 16 20                              |              |
|                   |                                                                               | A REPORTER       | .                         | .                                      | .       | 288 0                              |              |

| SERVICES.          | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES     | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|-----------|-------------------------------------|--------------|
| XXVIII<br>(suite). |                                                                                 | REPORT.                   | . . . . .                                | . . . . . | 288                                 |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          |           | Nov. 22                             | 26 25        |
|                    |                                                                                 |                           |                                          |           | — 23                                | 5 30         |
|                    |                                                                                 |                           |                                          |           | — 24                                | 2 95         |
|                    |                                                                                 |                           |                                          |           | — 25                                | 4 05         |
|                    |                                                                                 |                           |                                          |           | — 26                                | 2 90         |
|                    |                                                                                 |                           |                                          |           | — 27                                | 6 95         |
|                    |                                                                                 |                           |                                          |           | — 28                                | 6 50         |
|                    |                                                                                 |                           | 288                                      | — 29      | 9 90                                |              |
|                    |                                                                                 |                           | × 28                                     | — 30      | 11 80                               |              |
|                    |                                                                                 |                           | 8,064                                    |           | 563 50                              |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | Déc. 1    | 6 95                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 2       | 28 40                               |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 3       | 9 80                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 4       | 16 20                               |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 5       | 5 75                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 6       | 10 90                               |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 7       | 15 40                               |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 8       | 7 25                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 9       | 6 80                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 10      | " 60                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 11      | 7 40                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 12      | 2 10                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 13      | 8 50                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 14      | 31 85                               |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 15      | 14 60                               |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 16      | 2 10                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 17      | 5 70                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 18      | 1 65                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 19      | 5 30                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 20      | 7 20                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 21      | 17 20                               |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 22      | 7 90                                |              |
|                    |                                                                                 |                           |                                          | — 23      | 18 35                               |              |
|                    |                                                                                 | A REPORTER.               | . . . . .                                | . . . . . | 257 90                              |              |



| SERVICES.        | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) | NOMBRES<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|--------------|
| XXXI<br>(suite). |                                                                                 | REPORT                    | ...                                     | ...     | 196 45                              |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | Août 28 | 5 65                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 29    | 5 45                                |              |
|                  |                                                                                 |                           | 537                                     | — 30    | 4 40                                |              |
|                  |                                                                                 |                           | x 28                                    | — 31    | 5 55                                |              |
|                  |                                                                                 |                           | 9,456                                   |         | 215 50                              |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | Sept 1  | 2 50                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 2     | 2 20                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 3     | 5 00                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 4     | 4 05                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 5     | 1 90                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 6     | 2 75                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 7     | 5 10                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 8     | 1 80                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 9     | 5 60                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 10    | 5 60                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 11    | 2 55                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 12    | 12 70                               |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 13    | 15 50                               |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 14    | • 85                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 15    | 9 75                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 16    | 6 20                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 17    | 21 25                               |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 18    | • 50                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 19    | 37 45                               |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 20    | 4 50                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 21    | 80 05                               |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 22    | 8 75                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 23    | 2 70                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 24    | 29 •                                |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 25    | 10 75                               |              |
|                  |                                                                                 |                           |                                         | — 26    | 15 •                                |              |
|                  |                                                                                 | A REPORTER.               | ...                                     | ...     | 284 29                              |              |

| SERVICES        | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                 | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| XXXI<br>(suite) |                                                                              | REPORT          |                           |                                         |         | 284 20                              |               |
|                 |                                                                              |                 |                           |                                         | Sept 27 | 3 45                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           |                                         | — 28    | 3 85                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           | 337                                     | — 29    | 5 20                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           | x 30                                    | — 30    | 9 80                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           | 10,110                                  |         | 306 50                              |               |
| XXXII           | Spa . . . . .                                                                | Pépinster . . . | 1067                      | 12                                      | Août 5  | 10 75                               |               |
|                 | Pépinster . . .                                                              | Spa . . . . .   | 1364                      | 12                                      | — 6     | 9 65                                |               |
|                 | Spa . . . . .                                                                | Pépinster . . . | 1069                      | 12                                      | — 7     | 24 15                               |               |
|                 | Pépinster . . .                                                              | Spa . . . . .   | 1072                      | 12                                      | — 8     | 17 40                               |               |
|                 | Spa . . . . .                                                                | Pépinster . . . | 1085                      | 12                                      | — 9     | 10 55                               |               |
|                 | Pépinster . . .                                                              | Spa . . . . .   | 1088                      | 12                                      | — 10    | 31 25                               |               |
|                 | Spa . . . . .                                                                | Pépinster . . . | 1095                      | 12                                      | — 11    | 3 55                                |               |
|                 | Pépinster . . .                                                              | Spa . . . . .   | 1098                      | 12                                      | — 12    | 7 10                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           |                                         | — 13    | 9 50                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           |                                         | — 14    | 15 05                               |               |
|                 |                                                                              |                 |                           |                                         | — 15    | 26 .                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           | 96                                      | — 16    | 16 85                               |               |
|                 |                                                                              |                 |                           | x 16                                    | — 17    | 25 65                               |               |
|                 |                                                                              |                 |                           | 1,556                                   | — 18    | 6 95                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           |                                         | — 19    | 10 .                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           |                                         | — 20    | 35 55                               |               |
|                 | Spa . . . . .                                                                | Pépinster . . . | 1069                      | 12                                      | — 21    | 11 40                               |               |
|                 | Pépinster . . .                                                              | Spa . . . . .   | 1072                      | 12                                      | — 22    | 8 10                                |               |
|                 | Spa . . . . .                                                                | Pépinster . . . | 1085                      | 12                                      | — 23    | 4 45                                |               |
|                 | Pépinster . . .                                                              | Spa . . . . .   | 1088                      | 12                                      | — 24    | 6 95                                |               |
|                 | Spa . . . . .                                                                | Pépinster . . . | 1095                      | 12                                      | — 25    | 10 .                                |               |
|                 | Pépinster . . .                                                              | Spa . . . . .   | 1098                      | 12                                      | — 26    | 7 .                                 |               |
|                 |                                                                              |                 |                           |                                         | — 27    | 45 70                               |               |
|                 |                                                                              |                 |                           | 72                                      | — 28    | 11 .                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           | x 11                                    | — 29    | 7 75                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           | 792                                     | — 30    | 3 .                                 |               |
|                 |                                                                              |                 |                           |                                         | — 31    | 6 50                                |               |
|                 |                                                                              |                 |                           | 2,328                                   |         | 380 70                              |               |

| SERVICES.         | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                 | NUMÉRO-<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------------------------------|--------|-------------------------------------|---------------|
| XXXII<br>(suite). |                                                                              |                 |                          |                                         | Sept 1 | 15 45                               |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 2    | 7 10                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 3    | 50 55                               |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 4    | 24 70                               |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 5    | 9 85                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 6    | 12 10                               |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 7    | 9 20                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 8    | 9 85                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 9    | 4 50                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 10   | 5 60                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 11   | 4 55                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 12   | 1 95                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 13   | 2 "                                 |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 14   | 5 10                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 15   | 2 20                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 16   | 1 "                                 |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 17   | 4 45                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 18   | 3 85                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 19   | 10 60                               |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 20   | 1 "                                 |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 21   | 11 65                               |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 22   | " 85                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 23   | " 95                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 24   | 2 80                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 25   | 3 10                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 26   | 1 50                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 27   | "                                   |               |
|                   |                                                                              |                 |                          |                                         | — 28   | " 75                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          | 72                                      | — 29   | 1 25                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          | × 30                                    | — 30   | 1 45                                |               |
|                   |                                                                              |                 |                          | 21,60                                   |        | 189 50                              |               |
| XXXIII            | Bruxelles (N.) .                                                             | Heyst. . . . .  | 3007                     | 126                                     | Août 4 | "                                   |               |
|                   | Heyst. . . . .                                                               | Bruxelles (N) . | 3032                     | 126                                     | — 5    | 60 30                               |               |
|                   | Bruxelles (N.) .                                                             | Heyst . . . . . | 3035                     | 126                                     | — 6    | 61 55                               |               |
|                   | A REPORTER                                                                   |                 |                          |                                         |        | 111 85                              |               |

| SERVICES.          | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques.) |                  | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| XXXIII<br>(suite). | Heyst. . . . .                                                                  | REPORT.          | 5066                      | 126                                      | Août 7  | 111 85                              |               |
|                    |                                                                                 | Bruxelles (N.) . |                           |                                          | — 8     | 61 60                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 9     | 22 95                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 10    | 59 40                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 11    | 42 15                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 12    | 41 80                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 13    | 89 80                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 14    | 81 55                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 15    | 55 15                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 16    | 60 50                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 17    | 122 80                              |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 18    | 59 60                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 19    | 28 50                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 20    | 108 25                              |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 21    | 67 50                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 22    | 59 50                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 23    | 44 25                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 24    | 18 55                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 25    | 64 60                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 26    | 47 "                                |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 27    | 62 50                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 28    | 56 10                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 29    | 28 80                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 30    | 86 25                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           | 504                                      | — 31    | 60 50                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           | × 28                                     |         | 67 15                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           | 14,112                                   |         | 1,548 20                            |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | Sept. 1 | 57 05                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 2     | 74 30                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 3     | 69 "                                |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 4     | 67 90                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 5     | 73 40                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 6     | 42 75                               |               |
|                    |                                                                                 |                  |                           |                                          | — 7     | 30 "                                |               |
|                    |                                                                                 | A REPORTER.      |                           |                                          |         | 394 40                              |               |

| SERVICES.         | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques) |                                 | NUMÉROS<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| XXXIII<br>(suite) |                                                                             | Report.                         |                          |                                         |         | 594 40                              |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | Sept. 8 | 18 30                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 9     | 57 55                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 10    | 69 05                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 11    | 69 05                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 12    | 50 10                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 13    | 42 45                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 14    | 21 70                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 15    | 35 90                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 16    | 67 95                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 17    | 57 40                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 18    | 46 35                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 19    | 25 85                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 20    | 53 75                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 21    | 55 50                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 22    | 13 45                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 23    | 30 50                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 24    | 27 25                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 25    | 28 40                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 26    | 50 10                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 27    | 21 20                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 28    | 62 95                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          | 504                                     | — 29    | 24 70                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          | × 30                                    | — 30    | 56 90                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          | 15,120                                  |         | 1,278 55                            |               |
| XXXI              | Bruxelles (N )<br>Ostende .                                                 | Ostende<br>Bruxelles (N )       | Trains<br>d'excursion    | 125                                     | Août 6  | 50 95                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          | 125                                     | — 13    | 16 70                               |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          | 250                                     | — 20    | .                                   |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          | × 4                                     | — 27    | .                                   |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          | 1,000                                   |         | 47 65                               |               |
| XXXVI             | Bruxelles (Q-L )<br>Ottignies . .                                           | Ottignies .<br>Bruxelles (Q L ) | 1204<br>1197             | 23<br>23                                | Août 21 | 2 .                                 |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         | — 22    | 2 70                                |               |
|                   |                                                                             |                                 |                          |                                         |         | 4 70                                |               |
|                   |                                                                             | A REPORTER                      |                          |                                         |         |                                     |               |

| SERVICES.         | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués en caractères italiques.) |                   | NUMÉROS<br>des<br>trains. | OMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations.                    |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------|----------------------------------------|---------|-------------------------------------|----------------------------------|
| XXXVI<br>(suite). |                                                                              | REPOUR.           |                           |                                        |         | 4 70                                |                                  |
|                   | Bruxelles (Q.-L.)                                                            | Ottignies . . .   | 1222                      | 25                                     | Avr. 25 | 2 20                                |                                  |
|                   | Ottignies . . .                                                              | Bruxelles (Q.-L.) | 1210                      | 25                                     | — 24    | 7 90                                |                                  |
|                   | Bruxelles (Q.-L.)                                                            | La Hulpe . . .    | 1236                      | 15                                     | — 25    | "                                   |                                  |
|                   | La Hulpe . . .                                                               | Bruxelles (Q.-L.) | 1227                      | 15                                     | — 26    | 9 "                                 |                                  |
|                   | Bruxelles (Q.-L.)                                                            | Ottignies . . .   | 1264                      | 25                                     | — 27    | 2 40                                |                                  |
|                   | Ottignies . . .                                                              | Bruxelles (Q.-L.) | 1255                      | 25                                     | — 28    | 2 95                                |                                  |
|                   | Bruxelles (Q.-L.)                                                            | Gembloux . . .    | 1292                      | 58                                     | — 29    | 3 60                                |                                  |
|                   | Gembloux . . .                                                               | Ottignies . . .   | 1287                      | 15                                     | — 30    | 6 15                                |                                  |
|                   | Ottignies . . .                                                              | Bruxelles (Q.-L.) | 1295                      | 25                                     | — 31    | 5 70                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           | 244 × 11                               |         | 44 60                               |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           | 2,864                                  |         |                                     |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | Sept. 1 | 5 "                                 |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 2     | 6 95                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 3     | 1 65                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 4     | 6 "                                 |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 5     | 4 80                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 6     | 5 "                                 |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 7     | 3 10                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 8     | 4 15                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 9     | 3 90                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 10    | 1 80                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 11    | 1 80                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 12    | 1 "                                 |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 13    | 5 "                                 |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 14    | 5 "                                 |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 15    | 2 55                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 16    | 3 75                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 17    | • 25                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 18    | 6 40                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 19    | 3 50                                |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 20    | "                                   | Service supprimé à partir du 20. |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 21    | "                                   |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 22    | "                                   |                                  |
|                   |                                                                              |                   |                           |                                        | — 23    | "                                   |                                  |
|                   |                                                                              | A REPORTER.       |                           |                                        |         | 65 60                               |                                  |

| SERVICES         | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) |                                      | NUMÉROS<br>des<br>trains. | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.    | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|-----------|-------------------------------------|---------------|
| XXXVI<br>(suite) |                                                                                | REPORT.                              | . . . .                   | . . . .                                 | -         | 65 60                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | Sept 24   | .                                   |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 25      | .                                   |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 26      | .                                   |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 27      | .                                   |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 28      | "                                   |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | 244 — 29  | .                                   |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | × 19 — 30 | .                                   |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | 4,036     | 65 60                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         |           |                                     |               |
| XXXVII           | Ostende . . . .<br>Anvers (G - C )                                             | Anvers (G - C ) .<br>Ostende . . . . | 417<br>428                | 137<br>137                              | Août 21   | 54 70                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 22      | 29 60                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 23      | 13 90                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 24      | 57 "                                |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 25      | 48 95                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 26      | 98 05                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 27      | 53 80                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 28      | 44 25                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 29      | 40 55                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | 274 — 30  | 14 20                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | × 11 — 31 | 26 75                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | 3,014     | 441 75                              |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         |           |                                     |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | Sept. 1   | 25 05                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 2       | 56 90                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 3       | 19 55                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 4       | 17 45                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 5       | 24 55                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 6       | 21 85                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 7       | 22 45                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 8       | 20 70                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 9       | 38 40                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 10      | 7 65                                |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         | — 11      | 19 80                               |               |
|                  |                                                                                |                                      |                           |                                         |           |                                     |               |
|                  |                                                                                | A REPORTER                           | . . . . .                 | . . . . .                               | . . . . . | 274 35                              |               |

| SERVICES          | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) | NOMBRES<br>des<br>trains | NOMBRE<br>de<br>kilomètres<br>parcourus. | DATES   | RECETTES<br>au<br>profit de l'État. | Observations. |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
| XXXVII<br>(suite) |                                                                                | REPORT.                  |                                          |         | 274 35                              |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | Sept 12 | 24 25                               |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 13    | » 65                                |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 14    | 13 70                               |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 15    | 29 90                               |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 16    | 26 45                               |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 17    | 5 40                                |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 18    | 25 40                               |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 19    | 3 20                                |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 20    | 5 70                                |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 21    | 7 90                                |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 22    | 5 45                                |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 23    | 18 65                               |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 24    | 1 20                                |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 25    | 2 »                                 |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 26    | 10 10                               |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 27    | » 60                                |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 28    | 1 75                                |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 29    | 2 »                                 |               |
|                   |                                                                                |                          |                                          | — 30    | »                                   |               |
|                   |                                                                                |                          | 274                                      |         |                                     |               |
|                   |                                                                                |                          | × 30                                     |         |                                     |               |
|                   |                                                                                |                          | 8,220                                    |         | 458 65                              |               |

**Abonnements.**

|  |  |  |  |       |          |
|--|--|--|--|-------|----------|
|  |  |  |  | Jul 3 | 88 50    |
|  |  |  |  | — 4   | 107 50   |
|  |  |  |  | — 6   | 111 »    |
|  |  |  |  | — 8   | 81 »     |
|  |  |  |  | — 10  | 105 »    |
|  |  |  |  | — 12  | 78 50    |
|  |  |  |  | — 13  | 45 »     |
|  |  |  |  | — 14  | 56 »     |
|  |  |  |  | — 15  | 74 50    |
|  |  |  |  | — 17  | 9 50     |
|  |  |  |  | — 18  | 9 50     |
|  |  |  |  | — 19  | 45 »     |
|  |  |  |  | — 20  | 83 »     |
|  |  |  |  | — 24  | 64 50    |
|  |  |  |  | — 25  | 55 »     |
|  |  |  |  | — 26  | 100 »    |
|  |  |  |  | — 27  | 55 »     |
|  |  |  |  | — 28  | 55 »     |
|  |  |  |  | — 31  | 55 »     |
|  |  |  |  |       | 1,538 50 |

| SERVICES. | ITINÉRAIRES.<br>(Les parcours à vide sont indiqués<br>en caractères italiques) | NUMÉROS<br>des<br>trains. | Nombre<br>de<br>kilomètres<br>parcourus | DATES.  | RECETTES<br>au<br>profit de l'Etat. | Observations. |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------|
|           |                                                                                |                           |                                         | Août 5  | 59 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 8     | 20 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 9     | 51 50                               |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 10    | 26 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 28    | 55 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 31    | 55 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         |         | 246 50                              |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | Sept. 3 | 59 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 12    | 9 50                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         |         | 48 50                               |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | Oct. 11 | 11 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | Nov 3   | 11 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 8     | 45 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 14    | 28 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 17    | 26 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 23    | 23 50                               |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 27    | 50 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 28    | 24 50                               |               |
|           |                                                                                |                           |                                         |         | 217 »                               |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | Déc. 6  | 20 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 12    | 28 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 20    | 10 »                                |               |
|           |                                                                                |                           |                                         | — 22    | 25 50                               |               |
|           |                                                                                |                           |                                         |         | 92 50                               |               |

**Services spéciaux.**

|  |  |  |  |        |       |
|--|--|--|--|--------|-------|
|  |  |  |  | Déc. 9 | 48 95 |
|  |  |  |  | — 11   | 3 45  |
|  |  |  |  | — 22   | 20 55 |
|  |  |  |  | — 24   | 23 10 |
|  |  |  |  |        | 95 85 |

## Récapitulation.

| MOIS | SERVICES | RECETTES. | MOIS     | SERVICES           | RECETTES. | MOIS. | SERVICES           | RECETTES. | MOIS. | SERVICES.          | RECETTES. | TOTAL GÉNÉRAL<br>DES RECETTES. |
|------|----------|-----------|----------|--------------------|-----------|-------|--------------------|-----------|-------|--------------------|-----------|--------------------------------|
| Mai  | I        | 1,084 80  | Juillet. | I                  | 1,555 45  | Sept. | I                  | 1,558 10  | Nov.  | I                  | 1,049 50  | Mai . . . 5,995 90             |
|      | II       | 940 90    |          | II                 | 1,160 40  |       | II                 | 1,461 40  |       | II                 | 1,080 50  | Juin . . . 15,469 55           |
|      | III      | 654 70    |          | III                | 1,565 15  |       | III                | 1,115 65  |       | III                | 1,096 15  | Juillet . . . 28,645 50        |
|      | IV       | 820 65    |          | IV                 | 2,015 45  |       | IV                 | 1,564 75  |       | IV                 | 1,358 50  | Août . . . 37,081 95           |
|      | V        | 792 55    |          | V                  | 1,069 70  |       | V                  | 945 65    |       | V                  | 1,147 50  | Septembre . . 25,944 25        |
|      | VI       | 350 55    |          | VI                 | 894 60    |       | VI                 | 664 65    |       | VI                 | 570 15    | Octobre . . . 14,181 25        |
|      | VII      | 547 50    |          | VII                | 2,051 95  |       | VII                | 1,645 10  |       | VII                | 790 50    | Novembre . . 12,590 40         |
|      | VIII     | 768 25    |          | VIII               | 1,960 15  |       | VIII               | 2,242 25  |       | VIII               | 905 10    | Décembre. . . 15,733 20        |
|      | IX       | 34 .      |          | IX                 | 1,753 45  |       | IX                 | 58 55     |       | IX                 | 58 85     | 151,639 60                     |
|      |          |           |          | X                  | 50 05     |       | X                  | 4,804 80  |       | X                  | 12 55     |                                |
|      |          | 5,995 90  |          | X                  | 6,251 45  |       | XI                 | 471 55    |       | XI                 | 876 75    |                                |
|      |          |           |          | XI                 | 794 15    |       | XIX                | 1,059 35  |       | XI                 | 576 45    |                                |
| Juin |          |           |          |                    | 516 20    |       | XX                 | 1,066 15  |       | XIX                | 67 40     | Le nombre de jours-            |
|      | I        | 1,577 75  |          | XIX                | 405 85    |       | XXI                | 340 20    |       | XIX                | 682 10    | voiture étant de 4104, la      |
|      | II       | 1,257 25  |          | XX                 | 1,102 75  |       | XXV                | 896 95    |       | XX                 | 90 45     | recette moyenne au profit      |
|      | III      | 1,081 65  |          | XXI                | 510 40    |       | XXVIII             | 1,757 25  |       | XX                 | 792 25    | de l'Etat est de               |
|      | VI       | 1,500 10  |          | XXV                | 196 55    |       | XXXI               | 500 50    |       | XXIII              | 63 25     | 151,639 60                     |
|      | V        | 1,285 95  |          | XXV                | 1,097 35  |       | XXXII              | 189 50    |       | XXVI               | 20 15     | 4104                           |
|      | VI       | 658 35    |          | XXVIII             | 2,855 75  |       | XXXIII             | 1,278 55  |       | XXVI               | 435 15    | soit fr. 36 95                 |
|      | VII      | 1,089 20  |          | Abon <sup>ts</sup> | 1,538 50  |       | XXXVI              | 65 60     |       | XXVII              | 353 25    | par jour-voiture.              |
|      | VIII     | 1,820 45  |          |                    |           |       | XXXVII             | 458 65    |       | XXVIII             | 365 50    |                                |
|      | IX       | 45 70     |          |                    | 28,699 50 |       | Abon <sup>ts</sup> | 48 50     |       | Abon <sup>ts</sup> | 217 .     |                                |
|      | X        | 5,854 55  |          |                    |           |       |                    |           |       |                    |           |                                |
|      | XI       | 215 50    |          |                    |           |       |                    | 25,944 25 |       |                    | 12,590 40 |                                |
|      |          | 221 55    | Août     | I                  | 1,664 20  |       |                    |           |       |                    |           |                                |
|      | XIX      | 506 .     |          | II                 | 1,594 85  |       |                    |           |       |                    |           |                                |
|      | XX       | 446 25    |          | III                | 1,251 90  | Octob | I                  | 1,337 25  | Déc.  | I                  | 1,206 85  |                                |
|      | XXI      | 155 50    |          | IV                 | 1,850 55  |       | II                 | 1,281 25  |       | II                 | 1,218 90  |                                |
|      |          |           |          | V                  | 1,271 25  |       | III                | 1,126 25  |       | III                | 1,041 75  |                                |
|      |          | 15,469 55 |          | VI                 | 902 20    |       | IV                 | 1,601 70  |       | IV                 | 1,516 75  |                                |
|      |          |           |          | VII                | 2,031 80  |       | V                  | 1,555 50  |       | V                  | 1,415 50  |                                |
|      |          |           |          | VIII               | 4,952 25  |       | VI                 | 826 20    |       | VI                 | 692 50    |                                |
|      |          |           |          | IX                 | 20 40     |       | VII                | 951 25    |       | VII                | 822 90    |                                |
|      |          |           |          | X                  | 9,961 45  |       | VIII               | 1,094 45  |       | VIII               | 977 75    |                                |
|      |          |           |          | XI                 | 815 45    |       | IX                 | 45 05     |       | IX                 | 122 25    |                                |
|      |          |           |          | XIX                | 1,255 80  |       | X                  | 515 70    |       | X                  | 801 .     |                                |
|      |          |           |          | XX                 | 1,212 15  |       | XI                 | 562 15    |       | XI                 | 627 75    |                                |
|      |          |           |          | XXI                | 537 85    |       | XIX                | 1,489 90  |       | XIX                | 920 20    |                                |
|      |          |           |          | XXV                | 1,565 90  |       | XX                 | 666 75    |       | XX                 | 929 20    |                                |
|      |          |           |          | XXVIII             | 5,495 05  |       | XXIII              | 825 .     |       | XXVI               | 565 25    |                                |
|      |          |           |          | XXXI               | 215 50    |       | XXVI               | 495 85    |       | XXVII              | 405 70    |                                |
|      |          |           |          | XXXII              | 580 70    |       | Abon <sup>ts</sup> | 11 .      |       | XXVIII             | 285 .     |                                |
|      |          |           |          | XXXIII             | 1,548 20  |       |                    |           |       | Abon <sup>ts</sup> | 92 50     |                                |
|      |          |           |          | XXXV               | 47 65     |       |                    | 1,4181 25 |       | Spéciaux.          | 95 85     |                                |
|      |          |           |          | XXXVI              | 44 60     |       |                    |           |       |                    |           | 13,733 20                      |
|      |          |           |          | XXXVII             | 441 75    |       |                    |           |       |                    |           |                                |
|      |          |           |          | Abon <sup>ts</sup> | 246 50    |       |                    |           |       |                    |           |                                |
|      |          |           |          |                    | 37,081 95 |       |                    |           |       |                    |           |                                |

## ANNEXE VI.

A. — Releve indiquant, par ligne, le nombre de voitures de luxe qui ont été mises en circulation depuis le 15 mai 1899.

| LIGNES DE                     | Voitures mises en service à partir du |           |                         |            |            |                            |               |           |            |                            |          |
|-------------------------------|---------------------------------------|-----------|-------------------------|------------|------------|----------------------------|---------------|-----------|------------|----------------------------|----------|
|                               | 15<br>mai                             | 18<br>mai | 1 <sup>er</sup><br>juin | 15<br>juin | 24<br>juin | 1 <sup>er</sup><br>juillet | 20<br>juillet | 4<br>août | 21<br>août | 1 <sup>er</sup><br>octobre | 5<br>nov |
| Bruxelles (Nord) à Anvers . . | 5                                     | 7         | 7                       | 7          | 7          | 7                          | 7             | 7         | 7          | 7                          | 7        |
| Bruxelles (Nord) à Ostende .  | "                                     | 2         | 4                       | 5          | 7          | 10                         | 10            | 10        | 10         | 6                          | 4        |
| Bruxelles (Nord) à Heyst      | "                                     | "         | 1                       | 1          | 1          | 2                          | 2             | 3         | 3          | néant.                     |          |
| Bruxelles (Nord) à Herbesthal | 5                                     | 4         | 4                       | 4          | 4          | 4                          | 4             | 5         | 5          | 4                          | 4        |
| Bruxelles (Nord) à Namur      | "                                     | "         | 1                       | 5          | 5          | 5                          | 5             | 5         | 5          | 5                          | 4        |
| Namur à Arlon                 | "                                     | "         | "                       | 2          | 2          | 4                          | 4             | 4         | 4          | 5                          | 5        |
| Bruxelles (Midi) à Charleroi  | "                                     | "         | "                       | 1          | 1          | 1                          | 2             | 2         | 2          | 1                          | 1        |
| Namur à Charleroi . . .       | "                                     | "         | "                       | "          | "          | "                          | 1             | 1         | 1          | 1                          | 1        |
| Mons à Bruxelles (Midi) .     | "                                     | "         | "                       | "          | "          | 1                          | 2             | 2         | 2          | 3                          | 4        |
| Bruxelles (Midi) à Esschen .  | "                                     | "         | "                       | "          | "          | "                          | 6             | 6         | 6          | 6                          | 6        |
| Ostende à Thourout            | "                                     | "         | "                       | "          | "          | 1                          | 1             | 2         | 2          | néant                      | "        |
| Pepinster à Spa . . . .       | "                                     | "         | "                       | "          | "          | "                          | "             | 2         | 2          | id                         | "        |
| Anvers à Ostende . . . .      | "                                     | "         | "                       | "          | "          | "                          | "             | "         | 1          | id                         |          |
| Bruxelles (Midi) à Tournai .  | "                                     | "         | "                       | "          | "          | "                          | "             | "         | "          | "                          | 1        |
| Jemelle à Ardenne . . .       | "                                     | "         | "                       | "          | "          | 2                          | 2             | 2         | 2          | 2                          | néant    |

## B. — Voitures de luxe de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

| Numéro<br>de<br>la voiture | Longueur             | Nombre<br>de<br>places | Poids  | Numéro<br>de<br>la voiture | Longueur.            | Nombre<br>de<br>places | Poids  |
|----------------------------|----------------------|------------------------|--------|----------------------------|----------------------|------------------------|--------|
| 1501                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | 41                     | 54,000 | 1521                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | 55                     | 54,500 |
| 1502                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | id                     | id     | 1522                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | id                     | id.    |
| 1503                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | id                     | id     | 1523                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | id.    |
| 1504                       | 19 <sup>m</sup> ,740 | id                     | id     | 1524                       | 19 <sup>m</sup> ,760 | id                     | id.    |
| 1505                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | id     | 1525                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | 55                     | id.    |
| 1506                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | id     | 1526                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | 55                     | id     |
| 1507                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | id     | 1527                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | id                     | id     |
| 1508                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | 54,500 | 1528                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | id                     | id     |
| 1509                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | 54,000 | 1529                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | id.    |
| 1510                       | 19 <sup>m</sup> ,705 | id                     | id     | 1530                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | id     |
| 1511                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | id                     | 54,500 | 1531                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | 54                     | 54,520 |
| 1512                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | id     | 1532                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | 57                     | 54,500 |
| 1513                       | 19 <sup>m</sup> ,740 | id                     | 54,000 | 1533                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | 54                     | 54,560 |
| 1514                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id.                    | 54,500 | 1534                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | 54                     | 54,240 |
| 1515                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | id     | 1535                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | 57                     | 54,050 |
| 1516                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | id                     | id     | 1536                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | 57                     | 55,890 |
| 1517                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | id                     | id     | 1545                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | 57                     | 55,910 |
| 1518                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | id                     | 54,000 | 1544                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | 54                     | 54,000 |
| 1519                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | id                     | id     | 1545                       | 19 <sup>m</sup> ,700 | 57                     | 55,960 |
| 1520                       | 19 <sup>m</sup> ,750 | id                     | id     |                            |                      |                        |        |

C. — Anciennes voitures de 1<sup>re</sup> classe de l'État belge.

| DESIGNATION DES VOITURES                                                       | Longueur.           | Nombre<br>de<br>places. | moyen  |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------|--------|
|                                                                                | 6 <sup>m</sup> 680  |                         | 7,800  |
|                                                                                | 6 <sup>m</sup> 970  |                         | 6,670  |
| Anciennes voitures de 1 <sup>re</sup> classe à 5 caisses . . . . .             | 7 <sup>m</sup> 250  | 24                      | 6,877  |
|                                                                                | 7 <sup>m</sup> 350  |                         | 6,846  |
|                                                                                | 7 <sup>m</sup> 550  |                         | 7,977  |
|                                                                                | 7 <sup>m</sup> 670  |                         | 10,794 |
|                                                                                |                     |                         |        |
| Anciennes voitures de 1 <sup>re</sup> classe à 2 caisses et 1 coupé . . . . .  | 7 <sup>m</sup> 335  | 20                      | 7,575  |
|                                                                                |                     |                         |        |
|                                                                                | 8 <sup>m</sup> 250  |                         | 7,885  |
| Anciennes voitures de 1 <sup>re</sup> classe à 2 caisses et 2 coupés . . . . . | 8 <sup>m</sup> 540  | 24                      | 8,650  |
|                                                                                | 8 <sup>m</sup> 400  |                         | 11,447 |
|                                                                                | 8 <sup>m</sup> 08   |                         | 8,476  |
| Anciennes voitures de 1 <sup>re</sup> classe à coulon . . . . .                | 10 <sup>m</sup> 120 | 21                      | 11,518 |
| Anciennes voitures de 1 <sup>re</sup> classe à 5 caisses . . . . .             | 11 <sup>m</sup> 580 | 40                      | 15,525 |
|                                                                                | 12 <sup>m</sup> 520 | 51                      | 17,900 |

**D. — Voitures de luxe avariées par suite de choc.**

| NUMEROS DES VOITURES. | DATE DE L'AVARIE.  | MONTANT DES AVARIES. |
|-----------------------|--------------------|----------------------|
| 1501                  | 3 juin 1899.       | Pas reçu facture.    |
| 1506                  | 6 juillet 1899.    | Id.                  |
| 1515                  | 22 juillet 1899.   | Id.                  |
| 1528                  | 50 juillet 1899.   | 9 francs.            |
| 1501                  | 5 septembre 1899.  | Pas reçu facture.    |
| 1511                  | 17 septembre 1899. | Id.                  |
| 1502                  | 17 septembre 1899. | Id.                  |
| 1520                  | 2 octobre 1899.    | fr. 105 77.          |
| 1530                  | 4 octobre 1899.    | Pas reçu facture.    |
| 1522                  | 12 octobre 1899.   | fr. 34 82.           |
| 1515                  | 14 octobre 1899.   | fr. 95 85.           |
| 1532                  | 19 octobre 1899.   | Pas reçu facture.    |
| 1502                  | 10 novembre 1899.  | Id.                  |
| 1505                  | 17 novembre 1899.  | fr. 110 99.          |
| 1501                  | 19 novembre 1899.  | Pas reçu facture.    |
| 1527                  | 7 décembre 1899.   | Id.                  |
| 1529                  | 11 décembre 1899.  | Id.                  |
| 1510                  | 15 décembre 1899.  | Id.                  |
| 1522                  | 18 décembre 1899.  | Id.                  |
| 1515                  | 18 décembre 1899.  | Id.                  |
| 1510                  | 19 décembre 1899.  | Id.                  |
| 1506                  | 20 décembre 1899.  | Id.                  |
| 1530                  | 24 décembre 1899.  | Id.                  |
| 1515                  | 28 décembre 1899.  | Id.                  |

**Année 1900.**

|      |                   |                   |
|------|-------------------|-------------------|
| 1510 | 26 janvier 1900.  | Pas reçu facture. |
| 1529 | 5/6 février 1900. | Id.               |
| 1506 | 27 février 1900.  | Id.               |

## RÉSULTATS COMPARATIFS

## ANNEXE VII.

## MOUVE

| CLASSES. | 1887. | 1888. | 1889. | 1890. | 1891. |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|

a) *Billets*

|                                  |            |            |            |            |            |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1 <sup>re</sup> classe . . . . . | 597,467    | 606,276    | 647,240    | 621,312    | 605,265    |
| 2 <sup>e</sup> — . . . . .       | 1,999,584  | 2,045,985  | 2,062,550  | 2,109,914  | 2,125,046  |
| 3 <sup>e</sup> — . . . . .       | 11,821,450 | 12,288,840 | 12,495,005 | 12,897,063 | 12,908,886 |
| TOTAUX . . . . .                 | 14,418,510 | 14,939,099 | 15,204,802 | 15,628,489 | 15,639,197 |

b) *Billets d'aller*

|                                  |            |            |            |            |            |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1 <sup>re</sup> classe . . . . . | 911,814    | 958,722    | 914,708    | 976,850    | 980,928    |
| 2 <sup>e</sup> — . . . . .       | 3,255,156  | 3,587,202  | 3,569,650  | 3,514,096  | 3,639,654  |
| 3 <sup>e</sup> — . . . . .       | 19,003,648 | 19,591,248 | 20,017,028 | 20,856,106 | 21,547,450 |
| TOTAUX . . . . .                 | 23,150,618 | 23,917,262 | 24,501,566 | 25,347,052 | 26,168,012 |

c) *Ensemble des billets simples*

|                                  |            |            |            |            |            |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1 <sup>re</sup> classe . . . . . | 1,509,281  | 1,544,998  | 1,561,957  | 1,598,342  | 1,586,103  |
| 2 <sup>e</sup> — . . . . .       | 5,234,740  | 5,451,275  | 5,452,180  | 5,624,010  | 5,764,680  |
| 3 <sup>e</sup> — . . . . .       | 50,825,107 | 51,880,088 | 52,512,031 | 55,755,169 | 54,516,556 |
| TOTAUX . . . . .                 | 57,569,128 | 58,856,361 | 59,506,168 | 60,975,521 | 61,867,209 |

d) *Billets à*

|                                  |            |            |            |            |            |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1 <sup>re</sup> classe . . . . . | 595,560    | 606,257    | 707,084    | 770,654    | 845,905    |
| 2 <sup>e</sup> — . . . . .       | 1,702,836  | 1,975,051  | 2,140,057  | 2,359,357  | 2,574,676  |
| 3 <sup>e</sup> — . . . . .       | 14,196,980 | 16,585,961 | 17,605,890 | 20,125,580 | 22,144,590 |
| TOTAUX . . . . .                 | 16,495,176 | 19,027,249 | 20,451,031 | 23,255,371 | 25,564,969 |

e) *Totaux*

|                                  |            |            |            |            |            |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1 <sup>re</sup> classe . . . . . | 2,104,641  | 2,211,255  | 2,269,041  | 2,368,976  | 2,432,096  |
| 2 <sup>e</sup> — . . . . .       | 6,937,576  | 7,406,506  | 7,572,237  | 7,983,367  | 8,339,356  |
| 3 <sup>e</sup> — . . . . .       | 45,022,087 | 48,266,049 | 50,115,921 | 53,876,540 | 56,660,726 |
| TOTAUX . . . . .                 | 54,064,304 | 57,883,610 | 59,957,199 | 64,228,892 | 67,432,178 |

## DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS.

## MENT.

|  | 1892. | 1893. | 1894. | 1895. | 1896. | 1897. | 1898. |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|

*simples.*

|  |            |            |            |            |            |            |            |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|  | 586,890    | 566,917    | 590,850    | 578,974    | 598,151    | 551,009    | 413,828    |
|  | 2,074,800  | 2,052,272  | 2,111,679  | 2,061,529  | 2,072,487  | 1,897,595  | 1,845,408  |
|  | 12,655,570 | 12,750,209 | 12,866,470 | 12,875,705 | 12,885,526 | 12,554,180 | 12,745,562 |
|  | 15,317,060 | 15,349,598 | 15,568,979 | 15,516,206 | 15,555,944 | 15,002,784 | 15,000,798 |

*et retour.*

|  |            |            |            |            |            |            |            |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|  | 975,854    | 965,152    | 1,055,292  | 1,004,016  | 1,059,646  | 1,052,848  | 790,676    |
|  | 5,608,528  | 5,626,478  | 5,804,886  | 5,752,556  | 5,865,196  | 5,885,854  | 4,279,092  |
|  | 21,446,548 | 21,917,052 | 22,721,808 | 25,297,216 | 24,566,522 | 26,895,858 | 50,755,916 |
|  | 26,028,750 | 26,508,662 | 27,581,986 | 28,055,768 | 29,291,564 | 31,854,520 | 35,825,684 |

*et d'aller et retour.*

|  |            |            |            |            |            |            |            |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|  | 1,560,744  | 1,552,069  | 1,646,122  | 1,582,990  | 1,657,777  | 1,605,857  | 1,204,504  |
|  | 5,685,128  | 5,678,750  | 5,916,565  | 5,794,065  | 5,957,683  | 5,785,429  | 6,122,500  |
|  | 54,101,918 | 54,647,241 | 55,588,278 | 56,172,919 | 57,251,848 | 59,450,018 | 45,497,478 |
|  | 41,545,790 | 41,858,060 | 45,150,965 | 45,549,974 | 44,847,508 | 46,857,504 | 50,824,482 |

*prix réduits.*

|  |            |            |            |            |            |            |            |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|  | 911,824    | 950,675    | 1,062,160  | 1,128,160  | 1,221,605  | 1,199,244  | 879,271    |
|  | 2,775,555  | 2,954,248  | 5,258,256  | 5,519,512  | 5,547,842  | 5,527,551  | 4,066,675  |
|  | 25,485,611 | 25,247,009 | 27,521,791 | 28,959,552 | 55,059,859 | 59,795,964 | 46,187,506 |
|  | 27,170,188 | 29,111,952 | 51,622,207 | 55,587,224 | 57,829,284 | 44,522,559 | 51,153,252 |

*généraux.*

|  |            |            |            |            |            |            |             |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
|  | 2,472,568  | 2,462,744  | 2,708,282  | 2,711,150  | 2,879,380  | 2,805,101  | 2,083,775   |
|  | 8,458,481  | 8,612,998  | 9,154,821  | 9,115,577  | 9,485,525  | 9,510,760  | 10,189,175  |
|  | 57,584,929 | 59,844,250 | 62,910,969 | 65,112,471 | 70,511,687 | 79,245,982 | 89,684,784  |
|  | 68,515,978 | 70,969,992 | 74,775,152 | 76,957,198 | 82,676,592 | 91,559,845 | 101,957,754 |

## RÉSULTATS COMPARATIFS

RE

| CLASSES.                               | 1887.         | 1888.         | 1889.         | 1890.         | 1891.         |
|----------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| a) Billets                             |               |               |               |               |               |
| 1 <sup>re</sup> classe . . . . .       | 2,955,254 42  | 2,987,886 81  | 3,300,886 57  | 3,155,694 56  | 3,064,956 22  |
| 2 <sup>e</sup> — . . . . .             | 4,670,202 54  | 4,815,001 52  | 4,946,085 55  | 5,050,975 45  | 5,094,749 28  |
| 3 <sup>e</sup> — . . . . .             | 9,672,741 16  | 9,866,512 57  | 9,962,582 58  | 10,290,110 82 | 10,195,159 58 |
| TOTAUX . . . . .                       | 17,282,197 92 | 17,670,190 70 | 18,209,554 50 | 18,476,780 65 | 18,354,844 88 |
| b) Billets d'aller                     |               |               |               |               |               |
| 1 <sup>re</sup> classe . . . . .       | 2,220,705 87  | 2,577,346 58  | 2,521,665 59  | 2,459,714 74  | 2,470,202 05  |
| 2 <sup>e</sup> — . . . . .             | 4,014,515 72  | 4,525,255 76  | 4,250,842 64  | 4,457,215 28  | 4,605,786 68  |
| 3 <sup>e</sup> — . . . . .             | 10,561,656 76 | 10,691,902 05 | 10,816,089 55 | 11,219,701 26 | 11,566,099 52 |
| TOTAUX . . . . .                       | 16,596,854 55 | 17,594,504 59 | 17,568,597 56 | 18,116,629 28 | 18,642,088 05 |
| c) Ensemble des billets simples        |               |               |               |               |               |
| 1 <sup>re</sup> classe . . . . .       | 5,155,958 29  | 5,565,255 59  | 5,622,551 96  | 5,595,409 10  | 5,555,158 25  |
| 2 <sup>e</sup> — . . . . .             | 8,690,716 06  | 9,141,247 28  | 9,176,927 99  | 9,488,188 75  | 9,700,555 96  |
| 3 <sup>e</sup> — . . . . .             | 20,054,577 92 | 20,558,214 42 | 20,778,671 91 | 21,509,812 08 | 21,761,258 70 |
| TOTAUX . . . . .                       | 33,879,052 27 | 35,064,605 09 | 35,578,151 86 | 36,593,409 91 | 36,996,952 91 |
| d) Billets à                           |               |               |               |               |               |
| 1 <sup>re</sup> classe . . . . .       | 807,404 55    | 958,095 95    | 985,092 48    | 1,088,466 25  | 1,248,495 90  |
| 2 <sup>e</sup> — . . . . .             | 1,450,556 06  | 1,755,559 50  | 1,925,944 88  | 2,100,720 05  | 2,599,890 55  |
| 3 <sup>e</sup> — . . . . .             | 3,866,506 78  | 4,594,617 29  | 4,627,159 69  | 5,157,260 55  | 5,454,210 01  |
| TOTAUX . . . . .                       | 6,124,067 19  | 7,068,050 74  | 7,556,197 05  | 8,346,446 65  | 9,102,594 24  |
| e) Totaux                              |               |               |               |               |               |
| 1 <sup>re</sup> classe . . . . .       | 5,961,562 64  | 6,505,527 54  | 6,607,644 44  | 6,685,875 35  | 6,785,652 15  |
| 2 <sup>e</sup> — . . . . .             | 10,141,072 12 | 10,876,586 78 | 11,100,872 87 | 11,588,908 78 | 12,100,426 29 |
| 3 <sup>e</sup> — . . . . .             | 25,900,684 70 | 24,952,851 71 | 25,405,851 60 | 26,667,072 45 | 27,215,448 71 |
| TOTAUX . . . . .                       | 40,005,119 46 | 42,152,745 85 | 43,114,518 91 | 44,950,856 56 | 46,099,527 15 |
| Tickets d'entrée dans les stations . . | 121,577 10    | 155,565 29    | 145,414 90    | 151,100 00    | 155,870 60    |
| Surtaxes (trains de luxe) . . . . .    | "             | "             | "             | "             | "             |
| TOTAUX . . . . .                       | 40,124,496 56 | 42,266,511 05 | 43,257,765 81 | 45,099,957 16 | 46,255,597 75 |

## DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS.

## CETTE.

| 1892.                        | 1893.         | 1894.         | 1895.         | 1896.         | 1897.         | 1898.         |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <i>simples.</i>              |               |               |               |               |               |               |
| 2,905,742 48                 | 2,745,770 09  | 2,909,612 74  | 2,977,598 20  | 3,026,789 0   | 3,087,499 47  | 2,717,557 39  |
| 4,965,166 19                 | 4,879,127 54  | 5,122,721 56  | 5,058,935 80  | 5,114,834 72  | 5,067,477 54  | 5,103,160 93  |
| 10,026,117 51                | 9,908,904 67  | 10,548,653 84 | 10,549,686 79 | 10,292,739 72 | 9,695,556 97  | 9,992,921 78  |
| 17,895,026 18                | 17,555,802 50 | 18,580,988 14 | 18,586,220 79 | 18,454,564 14 | 17,848,515 78 | 17,815,420 10 |
| <i>et retour.</i>            |               |               |               |               |               |               |
| 2,466,558 59                 | 2,451,604 49  | 2,815,555 19  | 2,541,714 32  | 2,692,001 93  | 3,055,566 56  | 2,687,776 80  |
| 4,610,802 25                 | 4,625,815 77  | 5,142,725 06  | 4,628,612 56  | 4,827,752     | 5,453,908 82  | 6,090,023 68  |
| 11,669,669 55                | 12,000,327 94 | 12,950,670 85 | 12,524,405 47 | 13,270,609 95 | 13,250,914 10 | 17,454,651 01 |
| 18,755,050 17                | 19,057,746 20 | 20,888,751 08 | 19,694,820 15 | 20,790,545 88 | 25,718,189 48 | 26,252,451 49 |
| <i>et d'aller et retour.</i> |               |               |               |               |               |               |
| 5,570,501 07                 | 5,177,574 58  | 5,724,967 95  | 5,519,512 52  | 5,718,791 63  | 6,120,866 03  | 5,405,114 19  |
| 9,581,968 42                 | 9,504,941 51  | 10,265,446 62 | 9,687,548 16  | 9,942,566 72  | 10,501,586 16 | 11,195,184 61 |
| 21,095,786 86                | 21,909,252 61 | 25,279,524 67 | 22,874,180 26 | 25,565,549 67 | 24,944,451 07 | 27,447,552 79 |
| 56,648,036 33                | 56,591,548 50 | 59,269,759 22 | 58,081,040 94 | 59,224,708 02 | 41,566,705 26 | 44,045,851 59 |
| <i>prix réduits.</i>         |               |               |               |               |               |               |
| 1,547,081 44                 | 1,416,081 88  | 1,682,558 52  | 1,778,616 19  | 1,957,269 40  | 2,116,221 25  | 1,720,578 05  |
| 2,605,962 44                 | 2,875,979 42  | 3,425,726 05  | 3,427 55      | 3,709,170 62  | 3,867,576 94  | 4,041,712 97  |
| 5,742,125 25                 | 6,241,982 04  | 6,993,528 55  | 7,091,504 75  | 7,986,652 07  | 9,557,563 22  | 10,169,487 25 |
| 9,695,169 11                 | 10,552,045 54 | 12,099,792 92 | 12,550,548 49 | 13,655,092 09 | 15,541,165 59 | 15,931,778 25 |
| <i>généraux.</i>             |               |               |               |               |               |               |
| 6,717,582 51                 | 6,595,456 46  | 7,407,506 45  | 7,297,928 71  | 7,676,061 03  | 8,257,087 26  | 7,125,692 22  |
| 12,187,950 86                | 12,578,920 75 | 13,689,172 67 | 15,147,975 71 | 15,651,737 34 | 14,368,965 10 | 15,254,897 58 |
| 27,437,912 00                | 28,151,214 65 | 30,272,855 02 | 29,965,485 01 | 31,550,001 74 | 34,501,816 20 | 37,617,040 04 |
| 46,545,225 46                | 47,125,591 84 | 51,569,552 14 | 50,411,589 45 | 52,877,800 11 | 57,107,866 65 | 59,977,629 84 |
| 155,546 10                   | 165,508 70    | 170,231 40    | 171,255 90    | 182,395 60    | 197,517       | 208,154 80    |
| "                            | "             | "             | "             | "             | 52,408        | "             |
| 46,498,771 56                | 47,286,900 54 | 51,559,765 54 | 50,582,625 55 | 53,060,193 71 | 57,557,791 65 | 60,185,764 64 |

## ANNEXE VIII.

**TABLEAU**  
des réductions de prix de transport des marchandises  
accordées pendant l'année 1897.

---

**A. — MESURES EN FAVEUR DE L'AGRICULTURE.**

---

**I. — Services intérieur et mixtes.**

**a) CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.**

15 janv. 1897. — Classification des pulpes de betteraves, séchées, à la 4<sup>e</sup> classe.

30 janv. » — Déclassement des semences fourragères non dénommées, de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.

**b) TARIFS SPÉCIAUX.**

*Tarif spécial n° 1 grande vitesse.*

20 avril 1897. — Création du tarif spécial de grande vitesse n° 1 applicable, en service intérieur de l'État, aux expéditions de lait pur et de crème adressées aux laiteries pour la fabrication du beurre et aux réexpéditions de lait écrémé et de cruches vides effectuées par ces laiteries.

*Tarif spécial n° 12.*

1<sup>er</sup> oct 1897. — Admission, à ce tarif, de tous les déchets de carrières et moellons bruts.

*Tarif spécial n° 30*

13 nov. 1897. — Introduction des lentilles.

*Tarif spécial n° 36.*

1<sup>er</sup> mai 1897. — Admission des pulpes de pommes de terre.

\* \* \*

20 août 1897. — Tarif spécial réduit pour les matériaux d'empierrement destinés à l'amélioration des chemins d'intérêt agricole et acceptation de ces transports sans frais pour les communes.

**II. — Services internationaux.****A) BELGE-NÉERLANDAIS.**

1<sup>er</sup> juillet 1897. — Déclassement des os débouillis et des os pulvérisés, pour engrais, de la 4<sup>e</sup> section au tarif spécial n° II.

**B) BELGE-RHÉNAN-WESTPHALIEN ET BELGE-ALLEMAND**

15 févr. 1897. — Création du tarif exceptionnel n° 22 belge-allemand pour le transport de graines de betteraves à sucre.

1<sup>er</sup> oct.   »   — Revision du tarif exceptionnel n° 12 belgo-allemand pour le transport de sels potassiques brut pour engrais.

      »   »   — Création du tarif spécial n° 33 belge-rhénan-westphalien pour le transport de guano et de nitrate de soude.

**B. — AUTRES MESURES.****I. — Services intérieur et mixtes.****a) CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.**

15 janv. 1897. — Classification des nattes de coco à la 1<sup>re</sup> classe et au tarif spécial n° 4.

      »   »   — Classification des voussettes en terre cuite à la 4<sup>e</sup> classe et au tarif spécial n° 3.

      »   »   — Déclassement de la baryte en poudre de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe.

23 mars   »   — Classification des pelures de pommes, sèches, à la 2<sup>e</sup> classe et au tarif spécial n° 9.

      »   »   — Déclassement des ronces artificielles du tarif spécial n° 6 aux tarifs spéciaux n° 7 et 7<sup>bis</sup>.

1<sup>er</sup> mai    »   — Classification des cordes et torches de paille à la 3<sup>e</sup> classe.

      »   »   — Classification des déchets de zinc à la 3<sup>e</sup> classe.

      »   »   — Classification des mattes de zinc provenant de la galvanisation à la 3<sup>e</sup> classe.

      »   »   — Classification de la mitraille de zinc à la 3<sup>e</sup> classe.

      »   »   — Classification du vieux zinc en blocs et en saumons à la 3<sup>e</sup> classe.

7 juin    »   — Classification de la graisse de colle à la 3<sup>e</sup> classe.

26 juillet   »   — Déclassement de la chicorée en poudre de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe.

      »   »   — Déclassement du graphite (mine de plomb) de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.

- 10 sept. 1897. — Classification de la baryte hydratée cristallisée au tarif spécial n° 7 et à la 5<sup>e</sup> classe.  
 » » — Classification du sulfate de baryte en pâte au tarif spécial n° 7 et à la 5<sup>e</sup> classe.  
 1<sup>er</sup> oct. » — Classification de l'acide carbonique (acide phénique liquide) à la 2<sup>e</sup> classe.  
 » » — Classification du macadam aux tarifs spéciaux et à la 4<sup>e</sup> classe.  
 15 nov. » — Déclassement des crasses de plomb de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe.

b) TARIFS SPÉCIAUX.

*Tarif spécial n° 2.*

- 1<sup>er</sup> sept. 1897. — Introduction du phosphate de chaux (phosphorite).  
 1<sup>er</sup> oct. » — » du macadam.

*Tarif spécial n° 3.*

- 15 janv. 1897. — Admission des voussettes en terre cuite.  
 » » — » de la baryte en poudre ou en pierres.  
 1<sup>er</sup> oct. » — » du macadam.

*Tarifs spécial n° 4.*

- 15 janv. 1897. — Admission des nattes de coco.  
 » » — » des chaises (meubles).

*Tarif spécial n° 5.*

- 1<sup>er</sup> août 1897. — Introduction de la chicorée en poudre.

*Tarif spécial n° 6.*

- 1<sup>er</sup> mai 1897. — Introduction du zinc brut en barres.

*Tarif spécial n° 7.*

- 23 mars 1897. — Admission des ronces artificielles.  
 10 sept. » — » de la baryte hydraté cristallisée.  
 » » — » du sulfate de baryte en pâte.  
 1<sup>er</sup> oct. » — » des verres à vitres.

*Tarif spécial n° 7<sup>u</sup>*

23 mars 1897. — Introduction des ronces artificielles.

1<sup>er</sup> oct.     »     — Introduction des massiaux et des fers ébauchés grossièrement laminés.

*Tarif spécial n° 9.*

23 mars 1897. — Admission des pelures de pommes, sèches.

*Tarif spécial n° 12.*

15 avril 1897. — Introduction des minerais de manganèse.

1<sup>er</sup> oct.     »     — Introduction des pierres et terres provenant des fosses de charbonnages

»     »     — Introduction des moellons bruts.

1<sup>er</sup> nov.     »     — Revision du tarif spécial n° 12 (mixte). Comme conséquence, les produits repris à ce tarif jouissent du même traitement dans toutes les relations à l'intérieur du pays.

*Tarif spécial n° 20.*

1<sup>er</sup> oct. 1897. — Introduction des terrils.

*Tarif spécial n° 30.*

1<sup>er</sup> juin 1897. — Admission des chaises (meubles).

13 nov.     »     —     »     de la chicorée en poudre.

1<sup>er</sup> juillet   »     — Admission des produits ci-après :

|                                   |                                     |                                          |
|-----------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------|
| Amandes.                          | Farineux alimentaires non dénommés. | Pâtes alimentaires et potagères.         |
| Bois de réglisse.                 | Féculs exotiques.                   | Piment.                                  |
| Cacao.                            | Figues.                             | Poivre.                                  |
| Café.                             | Fruits secs non dénommés.           | Racines de réglisse.                     |
| Capres.                           | Gingembre.                          | Raisins de corinthe.                     |
| Cannelle.                         | Girolle.                            | Raisins secs.                            |
| Cassonade.                        | Griffes de girolle.                 | Riz.                                     |
| Cédrats (fruits)                  | Huiles alimentaires.                | Safran.                                  |
| Châtaignes.                       | Jus de citron.                      | Sagou.                                   |
| Chocolat.                         | Macaroni.                           | Semoule.                                 |
| Citrons                           | Marrons (fruits secs).              | Suc de réglisse.                         |
| Coco (noix de).                   | Moutarde.                           | Tapioca.                                 |
| Conserves                         | Moutarde (graine).                  | Thé.                                     |
| Corinthes.                        | Muscades.                           | Vanille.                                 |
| Dattes.                           | Olives.                             | Vermicelle et autres pâtes alimentaires. |
| Denrées coloniales non dénommées. | Oranges.                            |                                          |
| Farine de moutarde.               | Orangettes.                         |                                          |

## c) TARIFS EXCEPTIONNELS PROVISOIRES.

*Tarifs exceptionnels provisoires n° 6 et 6<sup>me</sup>.*

20 déc. 1897. — Revision du tarif exceptionnel provisoire n° 6 applicable en service intérieur de l'État et en services mixtes avec les compagnies. Comme conséquence, tous les envois de combustibles effectués au départ des gares charbonnières belges dans les relations à l'intérieur du pays jouissent d'un même traitement.

*Tarif exceptionnel provisoire n° 45.*

10 sept. 1897 — Extension aux transports de pierrailles à effectuer au départ de Lessines (carrières) en destination de Bruges (bassins), gare privée Cousin.

*Tarif exceptionnel provisoire n° 49.*

1<sup>er</sup> mai 1897. — Création du tarif exceptionnel provisoire n° 49 applicable aux transports de pavés à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Quenast à destination de Nylen.

**II. — Services internationaux.**

## BELGE-NÉERLANDAIS.

## CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

- 1<sup>er</sup> juin 1897 - Classification du phosphate de soude au tarif spécial n° II.  
 » » — Classification du café malt (malt Kneip) à la 2<sup>e</sup> section.  
 » » — Classification du mazout au tarif spécial n° XXVII et à la 3<sup>e</sup> section.  
 » » — Classification des wagons montés à la 3<sup>e</sup> section.  
 » » — Déclassement des pierres polies de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> section.  
 » » — Déclassement des engrais phosphatés de la 4<sup>e</sup> section au tarif spécial n° II.  
 1<sup>er</sup> juillet » — Classification des cordes et torches de paille à la 3<sup>e</sup> section.  
 » » — Classification des huiles minérales maigres, extraites des huiles minérales brutes, en fûts, à la 3<sup>e</sup> section.  
 » » — Classification de la lessive « Phénix » à la 2<sup>e</sup> section.

## TARIFS SPÉCIAUX.

*Tarif spécial n° XXIV.*

1<sup>er</sup> juin 1897. — Admission des cendres ou poussières de chaux.

*Tarif spécial n° XXV.*

20 sept. 1897. — Les prix de ce tarif sont abaissés de 40 centimes par tonne en faveur des expéditions de combustibles effectuées par quantités de 100,000 kilogrammes au départ des stations desservant les charbonnages et les usines à gaz belges vers certaines stations néerlandaises.

*Tarif spécial n° XXVI.*

15 mars 1897. — Création du tarif applicable aux expéditions de fers et aciers laminés, non polis, rails, etc., à effectuer par quantités d'au moins 50.000 kilogrammes ou payant pour ce poids, au départ de toutes les usines métallurgiques belges pour Amsterdam et Rotterdam en destination définitive des Indes néerlandaises.

1<sup>er</sup> juin   »   — Admission des poutres en fer et tôles fortes.  
 1<sup>er</sup> juillet   »   —       »       des traverses métalliques.  
 25 juillet   »   —       »       des scories de hauts fourneaux en poudre.  
 10 sept.    »   —       »       du ciment.

*Tarif spécial n° XXVII.*

1<sup>er</sup> juin    »   — Création du tarif applicable aux expéditions de mazout (résidu provenant de la distillation des huiles), effectuées au départ d'Anvers (transit) en destination de certaines stations néerlandaises.

## ANGLO-BELGE VIA OSTENDE-TILBURY.

## CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

15 janv. 1897. — Classification des cordes à la 4<sup>e</sup> section.  
           »    »   —       »       des ficelles à la 4<sup>e</sup> section.  
           »    »   —       »       des vernis de touté espèce à la 4<sup>e</sup> section.  
 26 avril    »   —       »       des graisses de toute espèce à la 4<sup>e</sup> section.  
 1<sup>er</sup> juin    »   —       »       des tissus de lin à la 3<sup>e</sup> section.  
 30 oct.    »   —       »       du pain d'épices à la 3<sup>e</sup> section.

\* \* \*

5 juin 1897. — Le minimum de perception pour les envois à grande vitesse est abaissé de 5 à 3 francs.

## TARIFS SPÉCIAUX.

*Tarif spécial n° 1.*

24 juin 1897. — Le minimum de perception est abaissé de 5 à 4 francs.

## ANGLO-BELGE VIA OSTENDE-HARWICH.

## CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES

20 avril 1897. — Classification des ficelles à la 4<sup>e</sup> section.

» » — des vernis à la 4<sup>e</sup> section.

\* \* \*

24 juin 1897. — Le minimum de perception pour les envois de la grande vitesse est abaissé de 3 à 4 francs.

## TARIFS SPÉCIAUX.

*Tarif spécial n° 1.*

20 avril 1897. — Admission de la margarine.

24 juin » — Le minimum de perception est abaissé de 3 à 4 francs.

## BELGE-RHÉNAN-WESTPHALIEN ET BELGE-ALLEMAND.

1<sup>er</sup> janv. 1897. — Création du tarif exceptionnel n° 20 belge-allemand pour le transport de pavés.

13 mai » — Création du tarif exceptionnel n° 30 belge-rhénan-westphalien pour le transport de fruit frais.

1<sup>er</sup> oct. » — Création du tarif exceptionnel n° 23 belge-allemand pour le transport de gobeletterie.

» » — Création des tarifs exceptionnels n° 24 belge-allemand et n° 31 belge-rhénan-westphalien pour le transport de bois de houillères.

» » — Création du tarif exceptionnel n° 32 belge-rhénan-westphalien pour le transport de castine (pierres calcaires brutes).

## BELGE-SUD-OUEST-ALLEMAND.

1<sup>er</sup> avril 1897. — Extension aux minerais de manganèse des prix exceptionnels applicables aux minerais de fer transportés des ports belges et de celui de Terneuzen vers les stations du chemin de fer Guillaume-Luxembourg et des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.

10 juin » — Réduction de fr. 0.65 par tonne en faveur des transports de houille et de briquettes de charbon effectués par wagons de 10.000 kilogrammes de la Belgique vers les stations du chemin de fer Guillaume-Luxembourg et les gares lorraines situées au nord de la ligne de Chambrey à Sarreguemines.

- 10 juin 1897. — Abaissement de 50 à 10 tonnes du minimum de poids exigé pour l'application de la réduction de fr. 0.65 par tonne dont jouissent les transports de coke effectués dans les mêmes relations.
- 1<sup>er</sup> et 15 nov. » — Mise en vigueur de taxes exceptionnelles entre les stations belges, d'une part. Bâle et Delle (transit), d'autre part, pour le transport de certaines marchandises de et vers la Suisse occidentale.

#### BELGE-PRINCE-HENRI.

- 1<sup>er</sup> avril 1897. — Extension aux minerais de manganèse des prix exceptionnels applicables aux minerais de fer transportés des ports belges et de celui de Terneuzen vers les stations du chemin de fer Prince-Henri.
- 10 juin » — Réduction de fr. 0.65 par tonne en faveur des transports de houille et de briquettes de charbon effectués par wagons de 10,000 kilogrammes de la Belgique vers les stations du chemin de fer Prince-Henri.
- » » — Abaissement de 50 à 10 tonnes du minimum de poids exigé pour l'application de la réduction de fr. 0.65 par tonne dont jouissent les transports de coke effectués dans les mêmes relations.

---

### TABLEAU

des réductions de prix de transport des marchandises  
accordées pendant l'année 1898.

---

#### A. — MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'AGRICULTURE.

---

##### I. — Services intérieur et mixtes.

##### a) CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.

- 20 mai 1898. — Déclassement, de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe, des écorces à tan, indigènes, entières, réunies en boîtes.
- 1<sup>er</sup> juillet » — Classification des poussières et cendres de radicelles à la 4<sup>e</sup> classe et au tarif spécial n° 56.
- » » — Déclassement du sulfate de potasse de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe.

## b) TARIFS SPÉCIAUX.

*Tarif spécial n° 30.*

1<sup>er</sup> avril 1898. — Admission des poussières de coton pour engrais.  
 20 mai » — » du houblon.

*Tarif spécial n° 36.*

1<sup>er</sup> avril 1898. — Admission des poussières de laine et de coton pour engrais.  
 1<sup>er</sup> juillet » — » des poussières et cendres de radicelles.  
 17 août » — » du phosphate de chaux (phosphorite).  
 » » — » du superphosphate de chaux.  
 8 déc. » — » des terres de bruyères.

*Tarif spécial n° 37.*

1<sup>er</sup> juillet 1898. — Admission des résidus charbonneux du raffinage du salpêtre (nitrate de potasse) pour engrais.

*Tarif spécial n° 42.*

1<sup>er</sup> juillet 1898. — Création du tarif applicable, en service intérieur de l'État, aux porcs maigres de plus de 20 à 30 kilogrammes, expédiés par wagon complet des diverses stations du pays vers les ports de mer belges et destinés à l'embarquement immédiat pour l'exportation par navire de mer.

**II. — Services internationaux.**

## A) BELGE-NEERLANDAIS.

## CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

20 mai 1898. — Classification, au tarif spécial n° 11, des vidanges en wagons-citernes à fournir par les expéditeurs.  
 1<sup>er</sup> juillet » — Classification des semences et graines de betteraves à la 3<sup>e</sup> classe.  
 » » — Déclassement, de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe, des semences fourragères non dénommées.

---

## B. — AUTRES MESURES.

## I. — Services intérieur et mixtes.

## a) CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

- 1<sup>er</sup> janv. 1898. — Classification des carreaux réfractaires à la 4<sup>e</sup> classe et au tarif spécial n° 3.
- » » — Classification des plaques incombustibles Voltz à la 3<sup>e</sup> classe.
- » » — Classification du suc cristallisé non raffiné (poudres blanches de fabriques) à la 2<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> févr. » — Classification de la Bauxite à la 4<sup>e</sup> classe et tarif spécial n° 12.
- » » — Classification des fourches en fer ou en acier (avec manche en bois ou non) à la 2<sup>e</sup> classe et au tarif spécial n° 6.
- 1<sup>er</sup> mars » — Déclassement des scories, cendres ou crasses de plomb de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe.
- » » — Déclassement de la mine de plomb de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.
- » » — Classification de l'hyposulfite de soude à la 3<sup>e</sup> classe.
- » » — Classification des verres spéciaux (verres martelés, losangés, etc.) aux tarifs spéciaux n° 6 et 7 et à la 2<sup>e</sup> classe.
- 25 avril » — Déclassement des merrains pour tonneaux de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.
- 20 mai » — Classification de la farine de viande Liebig à la 3<sup>e</sup> classe.
- » » — Classification du fil de fer ou d'acier cuivre aux tarifs spéciaux n° 7 et 7<sup>bis</sup> et à la 2<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> juillet » — Classification des veloutes (claies en paille) pour houillères à la 3<sup>e</sup> classe.
- » » — Déclassement des dames-jeannes en verre de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.
- » » — Déclassement des sacs vides ayant servi de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe.
- » » — Classification du pain au tarif spécial n° 30 et à la 1<sup>re</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> janv. » — Déclassement des pierres de construction en grès, artificielles, en blocs bruts, de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe et aux tarifs spéciaux n° 2 et 3.
- » » — Déclassement des pierres de construction en grès, artificielles, taillées ou moulées, de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe et au tarif spécial n° 7.
- 1<sup>er</sup> juillet » — Classification de la potasse brute (résidu de vinasse) à la 3<sup>e</sup> classe.

- 23 juillet 1898. — Déclassement de bisulfate de soude (sulfate monosodique, sulfate acide de soude) à la 4<sup>e</sup> classe.  
 1<sup>er</sup> sept. » — Classification de la lessive de soude à la 2<sup>e</sup> classe.  
 » » — Déclassement du sulfate d'alumine de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.

## b) TARIFS SPÉCIAUX.

*Tarif spécial n° 2.*

- 1<sup>er</sup> janv. 1898. — Admission des pierres de construction en grès, artificielles, en blocs bruts.

*Tarif spécial n° 3.*

- 1<sup>er</sup> janv. 1898. — Admission des carreaux réfractaires.  
 » » — Admission des pierres de construction en grès, artificielles, en blocs bruts.  
 1<sup>er</sup> avril » — Admission du plâtre.

*Tarif spécial n° 5.*

- 23 avril 1898. — Introduction des lentilles et des pois secs.

*Tarif spécial n° 6.*

- 1<sup>er</sup> févr. 1898. — Admission des fourches en fer ou en acier (avec manches en bois ou non).  
 1<sup>er</sup> mars » — Admission des verres spéciaux (verres martelés, etc.).  
 » » — » de l'acétate de soude.  
 1<sup>er</sup> juillet » — » des touries en grès ou en terre cuite.

*Tarif spécial n° 7.*

- 1<sup>er</sup> janv. 1898. — Admission des pierres de construction en grès, artificielles, taillées ou moulées.  
 1<sup>er</sup> mars » — Admission des bouteilles vides.  
 » » — » des verres spéciaux (verres martelés, etc.).  
 20 mai » — » du fil de fer ou d'acier cuivré.  
 1<sup>er</sup> juillet » — » des dames-jeannes en verre.

*Tarif spécial n° 7<sup>bi</sup>.*

- 1<sup>er</sup> févr. 1898. — Admission des mitrilles d'acier, de fer ou de fonte.  
 20 mai » — » du fil de fer ou d'acier cuivré.

*Tarif spécial n° 9.*

23 avril 1898. — Admission des lentilles et des pois secs.

8 déc. » — » des oranges et des citrons.

*Tarif spécial n° 12.*

1<sup>er</sup> janv. 1898. — Admission du laitier en bloc et granulé.

1<sup>er</sup> févr. » — » de la bauxite.

1<sup>er</sup> oct. » — » des craies brutes.

*Tarif spécial n° 15.*

1<sup>er</sup> oct. 1898. — Le tonnage de 160,000 kilogrammes exigé pour l'application de ce tarif est réduit à 100,000 kilogrammes.

*Tarif spécial n° 23.*

1<sup>er</sup> juillet 1898. — Publication du tarif applicable aux transports de sable en vrac par expédition de 10,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, effectués dans certaines relations.

*Tarif spécial n° 36.*

1<sup>er</sup> oct. 1898. — Admission des craies brutes (phosphatées ou non).

*Tarif spécial n° 37*

1<sup>er</sup> oct. 1898. — Admission des craies brutes (phosphatées ou non).

*Tarif spécial n° 41.*

1<sup>er</sup> mars 1898. — Création du tarif applicable aux expéditions de coton brut en balles effectuées par quantités de 50,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, dans certaines relations.

*Tarif spécial n° 43.*

25 juillet 1898. — Création du tarif applicable aux transports de kaolin, china-clay, ball-clay, comportant 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, importés par les ports de mer belge.

## c) TARIFS EXCEPTIONNELS PROVISOIRES.

*Tarif exceptionnel provisoire n° 12.*

24 déc. 1898. — Le tonnage de ce tarif est abaissé de 150,000 à 100,000 kilogrammes.

*Tarif exceptionnel provisoire n° 31.*

1<sup>er</sup> janv. 1898. — Revision du tarif exceptionnel provisoire n° 31 applicable en service intérieur de l'État et en services mixtes aux transports de produits ci-après désignés, effectués par quantité de 50,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids :

- a) Houilles, coke et briquettes de charbon au départ des gares desservant les charbonnages et les usines à gaz belges;
- b) Terres plastiques, terres réfractaires, kaolin, china-clay, china-stone et ball-clay.

Comme conséquence, tous les produits indiqués ci-dessus jouissent d'un traitement uniforme dans toutes les relations à l'intérieur du pays.

23 juillet 1898. — Le tarif est rendu applicable à l'argile.

*Tarif exceptionnel provisoire n° 50.*

9 juillet 1898. — Création du tarif applicable aux transports de pavés à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Quenast à destination de Bouwel, Niel, Norderwyck-Morekhoven et Reeth.

*Tarif exceptionnel provisoire n° 51.*

1<sup>er</sup> août 1898. — Création du tarif applicable aux transports de pavés à effectuer pour chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Lessines à destination d'Assenede.

*Tarif exceptionnel provisoire n° 52.*

25 juillet 1898. — Création du tarif applicable aux transports de pavés à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Quenast à destination d'Eppeghem.

*Tarif exceptionnel provisoire n° 53.*

1<sup>er</sup> sept. 1898. — Création du tarif applicable aux transports de pavés à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Lessines ou de Lessines (Carrières) à destination d'Astène.

**II. — Services internationaux.****A) BELGE-NEERLANDAIS.****CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.**

- 1<sup>er</sup> janv. 1898. — Classification de l'oléo-margarine au tarif spécial X et à la 2<sup>e</sup> classe.
- » » — Classification du sucre cristallisé non raffiné (poudres blanches de fabriques) à la 3<sup>e</sup> section.
- » » — Déclassement des pierres de construction en grès, artificielles, en blocs bruts, de la 3<sup>e</sup> classe aux tarifs spéciaux n°s II et XXIV.
- » » — Déclassement des pierres de construction en grès, artificielles, taillées ou moulées, de la 2<sup>e</sup> section au tarif spécial n° I.
- 15 mai » — Classification du fil de fer ou d'acier cuivré au tarif spécial n° I.
- » » — Classification des mélasses ordinaires (résidu de la fabrication du sucre) à la 4<sup>e</sup> classe.
- » » — Classification des ronces artificielles au tarif spécial n° I.
- » » — Classification des scories de hauts fourneaux en poudre au tarif spécial n° XXVI.
- 20 mai » — Classification des tubes en acier à la 3<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> oct. » — Déclassement de la pâte à papier et de la pâte de bois de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.
- » » — Classification des poutres et poutrelles en acier aux tarifs spéciaux n°s I et XXVI.

**TARIFS SPÉCIAUX.***Tarif spécial n° IV.*

- 15 mai 1898. — Admission des pointes et des rivets.
- 8 déc. » — » des boulons.

*Tarif spécial n° X.*

- 1<sup>er</sup> janv. 1898. — Admission de l'oléo-margarine.

*Tarif spécial n° XII.*

1<sup>er</sup> oct. 1898. — Admission des harengs saurs et salés.

*Tarif spécial n° XXIV.*

1<sup>er</sup> janv. 1898. — Admission des pierres de construction en grès, artificielles, en blocs bruts.

9 avril » — Admission des ciments.

*Tarif spécial n° XXVI.*

1<sup>er</sup> oct. 1898. — Admission des poutres et des poutrelles en acier.

*B) SERVICES ANGLO-BELGES.**1° VIA OSTENDE-TILBURY.*

1<sup>er</sup> juillet 1898. — Publication d'une nouvelle classification des marchandises, accordant des réductions de prix à un grand nombre de produits.

1<sup>er</sup> sept. » — Classification de la fonte ouvree.

*2° VIA ANVERS-HARWICH.*

1<sup>er</sup> janv. 1898. — Classification du pain d'épices à la 3<sup>e</sup> section.

*C) SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGE-LUXEMBOURGEOIS.**1° CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.*

1<sup>er</sup> mars 1898. — Classification de la boue de sélénium, des cosses d'arachides, des cosses de pois, de l'émeri d'acier et du zacaton, au tarif spécial n° II; des matériaux de toute espèce servant à la fabrication du mortier (y compris la terranova), des poudres à tremper les métaux, des résidus de la fabrication de l'alun et du sulfate d'alumine, ainsi que de la terre de graphite cristalline brute, au tarif spécial n° III; des blés décortiqués au tarif exceptionnel n° 2; des couvertures en lattes légères au tarif exceptionnel n° 4.

» » — Classification du graphite, de la mélasse préparée pour l'alimentation du bétail et de la naphthaline purifiée, au tarif spécial n° II; de la naphthaline brute au tarif spécial n° III; de la céruse au tarif exceptionnel n° 1 et des « fuel economisers » au tarif exceptionnel n° 2.

## 2° TARIF BELGE-ALLEMAND.

- 1<sup>er</sup> janv. 1898. — Création du tarif exceptionnel n° 25 pour le transport de minerais de zinc.
- » » — Création du tarif exceptionnel n° 26 pour le transport de briques de parement et de revêtement.
- » » — Création du tarif exceptionnel n° 27 pour le transport de verres de lampes.

## 3° TARIF BELGE-SUD-OUEST-ALLEMAND.

- 1<sup>er</sup> avril 1898. — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des engrais entre la Belgique et Ulm, station du chemin de fer de l'État de Wurtemberg.
- 1<sup>er</sup> nov. » — Mise en vigueur de prix réduits pour le transport de bois de pitch-pine entre les ports belges et celui de Terneuzen, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part.
- » » — Introduction de taxes réduites entre les ports belges et celui de Terneuzen, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part, pour les transports de saindoux à effectuer de et vers Interlaken.
- 31 déc. » — Réduction des prix applicables aux transports de phosphates de chaux à effectuer entre la Belgique et les gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, du Guillaume-Luxembourg, Bâle et Delle (transit).

## 4° TARIF BELGE-PRINCE-HENRI.

- 1<sup>er</sup> juin 1898. — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des crasses de hauts fourneaux d'Esch à Mons (station).

## D) TARIF FRANCO-BELGE-NORD.

## 1° CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.

- 1<sup>er</sup> avril 1898. — Additions et modifications au tableau de classification (20<sup>e</sup> supplément) aux prescriptions concernant l'application des tarifs aux tableaux des distances sur les parcours belges et français, ainsi qu'au tarif des formalités en douane en France.

## 2° TARIFS SPÉCIAUX.

- 25 déc. 1898. — Application de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3 (au lieu du barème de transit) sur le parcours belge aux transports de plaques de blindage expédiés de la France par quantités d'au moins 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids et qui sont destinés à l'embarquement immédiat pour l'exportation maritime par les ports belges ou par le port de Terneuzen.

## 3° TARIFS EXCEPTIONNELS.

- 1<sup>er</sup> août 1898. — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour les transports de chaux effectués par quantités de 50,000 kilogrammes de Berzée (raccordement de M. Min) et de Couvin (station) à Momignies (frontière).
- 14 juillet » — Extension de Lommel (raccordement) et à Nessonvaux-Fraipont du tarif commun exceptionnel P. V. n° 6.
- 22 déc. » — Introduction du point de Lille (Porte d'Arras) dans le tarif commun exceptionnel P. V. n° 6

## E) SERVICE FRANCO-BELGE-EST.

## TARIFS SPÉCIAUX.

- 21 avril 1898. — 1<sup>o</sup> Mise en vigueur du tarif spécial provisoire applicable aux transports de *laines brutes* à effectuer par quantités d'au moins 5,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, au départ des gares desservant les ports belges et Terneuzen en destination de la France via Vierves.
- 1<sup>er</sup> juillet » — 2<sup>o</sup> Publication d'un nouveau tarif pour les matériaux d'empierrement en remplacement de celui du 1<sup>er</sup> avril 1885.
- » » — 3<sup>o</sup> Mise en vigueur d'un tarif applicable au trafic de transit maritime échangé entre les ports de mer belges et le port de Terneuzen, d'une part, et les gares du chemin de fer de l'Est français, d'autre part.
- 21 juillet » — 4<sup>o</sup> Publication d'un nouveau tarif spécial applicable aux transports de *laines brutes* importées par les ports belges et Terneuzen vers la France, via Vierves (frontière).
- 27 juillet » — 5<sup>o</sup> Mise en vigueur du 6<sup>e</sup> supplément au tarif des houilles du 1<sup>er</sup> juillet 1893 comprenant notamment de nouvelles taxes via Vierves-Vireux (frontière).
- 20 août » — 6<sup>o</sup> Publication du 7<sup>e</sup> supplément au tarif des houilles du 1<sup>er</sup> juillet 1893.
- 15 oct. » — 7<sup>o</sup> Publication d'un 8<sup>e</sup> supplément au tarif des houilles du 1<sup>er</sup> juillet 1893 consacrant une réduction de fr. 0.25 par tonne sur les prix applicables aux combustibles par expédition de 50 tonnes au départ des Bassins de Mons, etc., vers l'Est français via Vireux.

## F) TARIF FRANCO-BELGE-ANZIN.

## TARIF GÉNÉRAL.

- 1<sup>er</sup> avril 1898. — 1<sup>o</sup> Mise en vigueur d'un neuvième supplément contenant diverses additions au tableau des distances sur le parcours belge.
- 1<sup>er</sup> juin » — 2<sup>o</sup> Publication d'un tableau indiquant les additions et modifications à apporter au fascicule II du tarif (tableau des distances).

## G) TARIF DE L'UNION POSTALE UNIVERSELLE.

- 5 mars 1898. — 1° Modifications et additions au tarif.  
 1<sup>er</sup> août    »   — 2° Améliorations apportées dans le trafic des colis postaux échangés entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne au point de vue des dimensions des colis et de la limite de déclaration de valeur.  
       »       »   — 3° Publication d'un 3<sup>e</sup> supplément contenant de nombreuses additions et modifications.  
 12 nov.    »   — 4° Additions et modifications en ce qui concerne notamment les transports pour la Russie.

H) RECUEIL DES TARIFS INTERNATIONAUX APPLICABLES AUX COLIS  
« PETITS PAQUETS ».

- Janvier 1898. — Nouveau tarif des petits paquets.  
 Septemb.   »   — 1<sup>er</sup> supplément audit tarif.  
 25 nov.     »   — Nouveau fascicule II.

## I) SERVICE BELGE-SUISSE.

- |                               |   |                                                                                                                                                |
|-------------------------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 <sup>er</sup> juillet 1898. | } | Publication de divers suppléments aux différents tarifs spéciaux et exceptionnels pour le transport des houilles, cokes, etc., vers la Suisse. |
| 1 <sup>er</sup> octob.    »   |   |                                                                                                                                                |
| 1 <sup>er</sup> nov.       »  |   |                                                                                                                                                |
| 15 nov.      »                |   |                                                                                                                                                |

## J) TARIF FRANCO-GALLICIEN.

- 1<sup>er</sup> mai 1898. — Prix réduits pour les transports de chevaux de Gallicie, à Paris.

## FRANCO-BELGE-NORD.

## a) TARIFS SPÉCIAUX.

- 29 janv. 1897. — Création d'un tarif spécial comportant l'application des prix de la 4<sup>e</sup> classe jusqu'à Blandain (frontière), Mouscron (frontière) et Menin (frontière) à des transports de laine à l'importation maritime par les ports belges et par Terneuzen.  
 12 févr.    »   — Extension à diverses gares du tarif spécial du 1<sup>er</sup> juillet 1893 applicable aux houilles, cokes, etc., expédiés de la Belgique vers la France.  
 15 mars     »   — Extension du tarif spécial précité du 29 janvier 1897 aux déchets de coton et application de ce tarif par tous les points de contact avec la Compagnie du Nord, sauf Quévy.

## b) TARIFS EXCEPTIONNELS

- 1<sup>er</sup> avril 1897. — Extension à Lompret du tarif commun exceptionnel n° 3 pour le transport des pierrailles vers le nord de la France.
- 9 avril » — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel provisoire pour le transport du *sable* par expédition d'au moins 150,000 kilogrammes ou payant pour ce poids au départ de Moll (raccordement du chemin de fer vicinal) vers la France via Quiévrain.

## FRANCO-BELGE-EST.

## TARIFS SPÉCIAUX.

- 1<sup>er</sup> févr. 1897. — Introduction de stations nouvelles dans le tarif spécial des houilles, cokes, etc., du 1<sup>er</sup> juillet 1893.
- 5 oct. » — Mise en vigueur d'un nouveau tarif spécial (P. V. n° 300) pour le transport du sel gemme, du carbonate de soude, des cristaux de soude, sel de soude, soude brute et caustique et sulfate de soude.

## FRANCO-BELGE-ANZIN.

## TARIF GÉNÉRAL.

- 1<sup>er</sup> mars 1897. — Extension du tarif à de nouvelles stations belges.

## TARIFS DE L'UNION POSTALE UNIVERSELLE ET DES PETITS PAQUETS.

*(Services internationaux.)*

- |                        |   |                                            |
|------------------------|---|--------------------------------------------|
| 12 févr. 1897.         | } | Extensions diverses et réductions de prix. |
| 1 <sup>er</sup> mars » |   |                                            |
| 16 juillet »           |   |                                            |
| 20 déc. »              |   |                                            |

## BELGE-SUISSE.

## a) TARIF GÉNÉRAL.

- » » — Extension du tarif à diverses stations belges.

## b) TARIFS EXCEPTIONNELS.

- 1<sup>er</sup> oct. 1897. — Additions et modifications aux tarifs exceptionnels des houilles vers le Nord-Est-Suisse et l'Union Suisse.

---

ANNEXE IX.

A. — Dépenses de premier établissement pour acquisition de matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.

| MATÉRIEL<br>commandé<br>par l'État.                                  | MATÉRIEL RACHETÉ AUX COMPAGNIES. |                      |                               |                          |                     |                                            |                            |                                     |                                        |                     |                         | ENSEMBLE.      |
|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------|-------------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|---------------------|-------------------------|----------------|
|                                                                      | Mons<br>à<br>Manège              | Grand<br>Luxembourg. | St-Ghislain<br>à<br>Erbiseul. | Lierre<br>à<br>Turnhout. | Hesbaye<br>Condroz. | Marbehan<br>à Virton<br>et à<br>Lamorteau. | Réseau<br>des<br>Flandres. | Bassins houillers<br>du<br>Hainaut. | Anvers<br>à Gand<br>par<br>St-Nicolas. | Gand<br>à<br>Eecloo | Grand Central<br>belge. |                |
| a) Matériel de traction, de transport et de camionnage.              |                                  |                      |                               |                          |                     |                                            |                            |                                     |                                        |                     |                         |                |
| 258,854,737 36                                                       | 2,653,400 *                      | (1) 17,356,956 01    | 321,980 96                    | 204,025 *                | 192,590 *           | 245,858 40                                 | 1,566,472 54               | 27,575,337 01                       | 944,450 *                              | 410,468 35          | 21,000,000 *            | 347,558,916 68 |
|                                                                      |                                  | (2) 15,020,065 25    |                               |                          |                     |                                            |                            |                                     |                                        |                     |                         |                |
|                                                                      |                                  | (3) 5,252,599 62     |                               |                          |                     |                                            |                            |                                     |                                        |                     |                         |                |
| b) Machines, outillage des ateliers, etc.                            |                                  |                      |                               |                          |                     |                                            |                            |                                     |                                        |                     |                         |                |
| 18,177,452 63                                                        | 44,949 24                        | (2) 95,639 67        | 71,685 38                     | 29,545 48                | 32,565 81           | 22,544 48                                  | 42,264 74                  | 584,956 67                          | 11,800 *                               | 57,660 42           | 1,000,000 *             | 19,949,040 52  |
|                                                                      | 2,698,549 24                     | 55,685,258 55        | 595,666 34                    | 235,566 48               | 225,155 81          | 268,382 88                                 | 1,608,757 28               | 27,960,275 68                       | 956,250 *                              | 448,128 77          | 22,000,000 *            |                |
| TOTAUX :                                                             |                                  |                      |                               |                          |                     |                                            |                            |                                     |                                        |                     |                         |                |
| 377 032,190 19                                                       | 90,475,767 01                    |                      |                               |                          |                     |                                            |                            |                                     |                                        |                     |                         | 587,507,957 20 |
| (1) Matériel repris par la Compagnie                                 |                                  |                      |                               |                          |                     |                                            |                            |                                     |                                        |                     |                         |                |
| (2) Matériel commandé par la Compagnie et pris en charge par l'État. |                                  |                      |                               |                          |                     |                                            |                            |                                     |                                        |                     |                         |                |
| (3) Acquisition de pièces de rechange pour ce matériel.              |                                  |                      |                               |                          |                     |                                            |                            |                                     |                                        |                     |                         |                |

B. — Sommes consacrées par l'État aux travaux de parachèvement des lignes rachetées.

| DETAIL PAR COMPAGNIE.                                             |                     |                       |                   |                                            |                          |                                             |                                           |                            |                                        |                                                     |                      |                            |                               |                       |               |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------|----------------------------|-------------------------------|-----------------------|---------------|
| Mons<br>à<br>Manage.                                              | Grand<br>Luxembourg | Pepinster<br>à<br>Spa | Dendre<br>et Waes | S <sup>t</sup> -Ghislain<br>à<br>Erbisœul. | Lierre<br>à<br>Turnhout. | Anvers<br>à la<br>frontière<br>vers Esschen | Marbehan<br>à Virton<br>et à<br>Lamorteau | Réseau<br>des<br>Flandres. | Bassins<br>houilliers<br>du<br>Hainaut | Anvers<br>à Gand<br>par<br>S <sup>t</sup> -Nicolas. | Gand<br>à<br>Eecloo. | Grand<br>Central<br>belge. | Liégeois<br>Limbour-<br>geois | Plateaux<br>de Herve. | Totaux.       |
| Travaux prévus lors du rachat.                                    |                     |                       |                   |                                            |                          |                                             |                                           |                            |                                        |                                                     |                      |                            |                               |                       |               |
| »                                                                 | 9,759,334 31        | »                     | »                 | 62,592 85                                  | »                        | »                                           | »                                         | 500,000                    | 5,000,000                              | »                                                   | »                    | »                          | »                             | »                     | 15,101,927 16 |
| Autres travaux de parachèvement livrés à l'exploitation fin 1898. |                     |                       |                   |                                            |                          |                                             |                                           |                            |                                        |                                                     |                      |                            |                               |                       |               |
| 5,560,290 45                                                      | 19,989,466 92       | 534,485 06            | 5,174,477 67      | 107,501 19                                 | 896,347 84               | 4,069,260 65                                | 561,191 96                                | 4,899,499 89               | 19,245,128 48                          | 47,978 94                                           | 4,586 55             | 7,015 88                   | 2,755 19                      | 1,097,775 95          | 62,015,558 56 |
| Travaux principaux d'extension non achevés fin 1898.              |                     |                       |                   |                                            |                          |                                             |                                           |                            |                                        |                                                     |                      |                            |                               |                       |               |
| 117,515 90                                                        | 85,681 53           | »                     | 215,269 77        | »                                          | »                        | 61,803 32                                   | »                                         | »                          | 508,577 50                             | »                                                   | »                    | »                          | »                             | »                     | 788,957 82    |
| TOTAUX :                                                          |                     |                       |                   |                                            |                          |                                             |                                           |                            |                                        |                                                     |                      |                            |                               |                       |               |
| 5,677,806 35                                                      | 20,814,482 56       | 534,485 06            | 5,389,747 44      | 169,894 04                                 | 896,347 84               | 4,131,153 95                                | 561,191 96                                | 5,199,499 89               | 22,551,705 98                          | 47,978 94                                           | 4,586 55             | 7,015 88                   | 2,755 19                      | 1,097,775 95          | 75,906,425 54 |

## ANNEXE X.

A. — *Tableau des réductions de prix de transport qui ont été accordées aux envois à effectuer sur les lignes reprises du chemin de fer Grand Central belge et dans les relations de service commun avec les autres chemins de fer belges par suite de l'incorporation de ces lignes dans le réseau de l'État.*

## a) CLASSIFICATION GÉNÉRALE.

| DESIGNATION DES MARCHANDISES.                                     | Sous le régime<br>du G. C. B.<br>—<br>Classe. | Actuelle.<br>—<br>Classe. |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------|
| Arrow-root. . . . .                                               | 1                                             | 5                         |
| Bière en fûts . . . . .                                           | 2                                             | 5                         |
| Bois de houillères ou de mines longs (plus de 6 mètres) . . . . . | 5                                             | 4                         |
| Billeites en bois . . . . .                                       | 3                                             | 4                         |
| Carottes . . . . .                                                | 5                                             | 4                         |
| Chanvre en tiges . . . . .                                        | 5                                             | 4                         |
| Fécules indigènes. . . . .                                        | 2                                             | 5                         |
| Fécules exotiques. . . . .                                        | 2                                             | 5                         |
| Foin comprimé . . . . .                                           | 3                                             | 4                         |
| Lin en tige . . . . .                                             | 3                                             | 4                         |
| Navets . . . . .                                                  | 5                                             | 4                         |
| Pannes en ciment ou en terre cuite . . . . .                      | 3                                             | 4                         |
| Perches longues (plus de 6 mètres) . . . . .                      | 3                                             | 4                         |
| Tuiles . . . . .                                                  | 3                                             | 4                         |
| Tourteaux . . . . .                                               | 5                                             | 4                         |

## b) CLASSIFICATION SPÉCIALE.

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.                                                                 | Sous le régime<br>du G. C. B.<br>—<br>Tarifs spéciaux (1). | Actuelle.<br>—<br>Tarifs spéciaux (1). |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Abeilles . . . . .                                                                            | —                                                          | 50                                     |
| Ail sec . . . . .                                                                             | —                                                          | 50                                     |
| Anis (graine d') . . . . .                                                                    | —                                                          | 50                                     |
| Arsenic . . . . .                                                                             | —                                                          | 6, 8, 17, 18                           |
| Baryte en poudres ou en pierres . . . . .                                                     | 12                                                         | 5                                      |
| Betteraves . . . . .                                                                          | —                                                          | 50                                     |
| Bières en caisses ou en paniers . . . . .                                                     | 6, 7                                                       | 6, 7, 50                               |
| Bières en fûts . . . . .                                                                      | —                                                          | 50                                     |
| Bois de chauffage . . . . .                                                                   | —                                                          | 50                                     |
| Boues et immondices des villes. . . . .                                                       | 50                                                         | 57, 58                                 |
| Boues potassiques pour engrais . . . . .                                                      | 50                                                         | 50                                     |
| Broussailles en wagon bâché au moyen de bâches louées ou appartenant à l'expéditeur . . . . . | —                                                          | 50                                     |
| Bruyères en wagon bâché au moyen de bâches louées ou appartenant à l'expéditeur . . . . .     | —                                                          | 50                                     |
| Cendrées . . . . .                                                                            | 50                                                         | 50, 57                                 |
| Cendres de forges. . . . .                                                                    | 50                                                         | 50                                     |
| Cendres ou poussières de chaux . . . . .                                                      | 50                                                         | 50                                     |
| Cerises . . . . .                                                                             | 9                                                          | 9, 50                                  |
| Choucroute . . . . .                                                                          | —                                                          | 50                                     |
| Chanvre (graine de) . . . . .                                                                 | 8, 18                                                      | 8, 18, 50                              |
| Chaux broyée ou en poudre (en vrac, en sacs, en barils ou en tonneaux) . . . . .              | 12                                                         | 5                                      |
| Chaux destinée à l'amendement des terres. . . . .                                             | 50                                                         | 50                                     |
| Ciments . . . . .                                                                             | 12                                                         | 5                                      |
| Cire brute . . . . .                                                                          | —                                                          | 50                                     |
| Chlorure de potassium . . . . .                                                               | 50                                                         | 50, 50                                 |
| Colza (graine de) . . . . .                                                                   | 8, 18                                                      | 8, 18, 50                              |
| Copeaux et hachures ou éclats de bois . . . . .                                               | —                                                          | 50                                     |
| Coriandre (graine de) . . . . .                                                               | 6, 8, 17, 18                                               | 6, 8, 17, 18, 50                       |
| Déchets de carrières . . . . .                                                                | 2, 24, 50                                                  | 2, 24, 50, 57                          |
| Drèches . . . . .                                                                             | 50                                                         | 50                                     |
| Échalottes . . . . .                                                                          | 12                                                         | 12, 50                                 |

(1) Le tarif spécial n° 50 actuel donne aux distances de 1 à 50 kilomètres ainsi qu'au delà du 100<sup>e</sup> kilomètre des taxes plus réduites que le tarif spécial n° 50 qui était applicable dans les relations de service commun avec le Grand Central belge.

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.                  | Sous le régime<br>du G. C. B. | Actuelle.        |
|------------------------------------------------|-------------------------------|------------------|
|                                                | Tarifs spéciaux.              | Tarifs spéciaux. |
| Écumes de sucrerie . . . . .                   | —                             | 57               |
| Engrais non dénommés . . . . .                 | —                             | 50               |
| Fagots . . . . .                               | —                             | 56               |
| Fascines dites hourettes . . . . .             | —                             | 56               |
| Faines . . . . .                               | 8, 18                         | 8, 18, 50        |
| Fécules exotiques non dénommées . . . . .      | —                             | 50               |
| Fruits frais indigènes non dénommés . . . . .  | —                             | 50               |
| Fumier . . . . .                               | 56                            | 56               |
| Gadoues . . . . .                              | 56                            | 50, 57, 58       |
| Glands . . . . .                               | —                             | 50               |
| Graines potagères . . . . .                    | —                             | 50               |
| Graines oléagineuses . . . . .                 | 8, 18                         | 8, 18, 50        |
| Graviers en général . . . . .                  | 2, 5, 56                      | 2, 5, 56, 57     |
| Guano des pays d'outre-mer . . . . .           | 50                            | 50, 56           |
| Laitier en bloc et granulé . . . . .           | 2, 24, 56                     | 2, 24, 56, 57    |
| Légumes frais . . . . .                        | —                             | 50               |
| Légumes secs non dénommés . . . . .            | 8, 18                         | 8, 18, 50        |
| Lin (graine de) . . . . .                      | 8, 18                         | 8, 18, 50        |
| Luzerne (graine de) . . . . .                  | —                             | 50               |
| Mars de soude . . . . .                        | 56                            | 56               |
| Matières fécales . . . . .                     | 56                            | 50, 57, 58       |
| Miel . . . . .                                 | —                             | 50               |
| Millet (graine de) . . . . .                   | 8, 18                         | 8, 18, 50        |
| Minette (graine de) . . . . .                  | —                             | 50               |
| Moellons bruts . . . . .                       | 2, 5, 24, 56                  | 2, 5, 24, 56, 57 |
| Navette (graine de) . . . . .                  | 8, 18                         | 8, 18, 50        |
| Noir pour engrais . . . . .                    | 5, 56                         | 5, 56, 58        |
| Noisettes fraîches . . . . .                   | 6, 17                         | 6, 17, 50        |
| Noix fraîches . . . . .                        | 9                             | 9, 50            |
| Nitrate de soude (salpêtre de Chili) . . . . . | 50                            | 50, 56           |
| Ocille (graine de) . . . . .                   | 8, 18                         | 8, 18, 50        |
| Pannes en ciment ou en terre cuite . . . . .   | —                             | 5                |
| Pierres calcaires brutes . . . . .             | 24, 56                        | 24, 26, 56, 57   |
| Poires fraîches . . . . .                      | 9                             | 9, 50            |
| Pois verts . . . . .                           | —                             | 50               |
| Pommes fraîches . . . . .                      | 9                             | 9, 50            |
| Poudre de corne . . . . .                      | —                             | 56               |

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.                                                 | Sous le régime<br>du G. C. B. | Actuelle.        |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------|
|                                                                               | Tarifs spéciaux.              | Tarifs spéciaux. |
| Poudre d'os étuvés ou déglutinés . . . . .                                    | —                             | 56               |
| Poussières ou cendres de chaux . . . . .                                      | 56                            | 56               |
| Prunes fraîches . . . . .                                                     | 9                             | 9, 50            |
| Rabette (graine de) . . . . .                                                 | 8, 18                         | 8, 18, 50        |
| Raisins frais. . . . .                                                        | —                             | 50               |
| Résidus calcaires de la fabrication du sucre . . . . .                        | 56                            | 57               |
| Résidus de distillerie (vinasse) en fûts . . . . .                            | 56                            | 56               |
| Ricin (graine de) . . . . .                                                   | 6, 17                         | 6, 17, 50        |
| Sainfoin (graine de) . . . . .                                                | —                             | 50               |
| Sels de potasse bruts destinés à l'amendement des terres . . . . .            | —                             | 56               |
| Semences et graines fourragères non dénommées . . . . .                       | —                             | 50               |
| Sulfate de chaux, résidus de la fabrication de l'acide phosphorique . . . . . | 56                            | 56               |
| Scories phosphatées en poudre ou en pierres . . . . .                         | 2, 5                          | 2, 5, 56         |
| Spath (sulfate de baryte) en poudre ou en pierres . . . . .                   | 12                            | 5                |
| Tan ayant servi . . . . .                                                     | 56                            | 56               |
| Terres et pierres provenant des fosses de charbonnages. . . . .               | 1, 24, 56                     | 1, 24, 56, 57    |
| Terrils . . . . .                                                             | 1, 24, 26                     | 1, 24, 56, 57    |
| Topinambours . . . . .                                                        | —                             | 50               |
| Tourteaux . . . . .                                                           | —                             | 50               |
| Trèfle. . . . .                                                               | —                             | 50               |
| Tuiles en ciment et en terre cuite. . . . .                                   | —                             | 5                |
| Vidanges en tonneaux . . . . .                                                | 56                            | 57, 58           |
| Pulpes de betteraves fraîches . . . . .                                       | 56                            | 56, 52           |

- B. — *État comparatif du nombre des trains de voyageurs sur les lignes reprises par l'État : 1° avant la reprise de ces lignes; 2 au 3 janvier 1900.*

| Ligne de Gand à Bruges<br>par Eecloo. |                               |                       | Ligne d'Anvers (Waes) à Gand<br>(Waes). |                               |                       |
|---------------------------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| SECTION DE LIGNE.                     | Nombre de trains de voyageurs |                       | SECTION DE LIGNE.                       | Nombre de trains de voyageurs |                       |
|                                       | avant<br>la reprise.          | au<br>3 janvier 1900. |                                         | avant<br>la reprise.          | au<br>3 janvier 1900. |
| Gand (Eecloo). . . . .                | 16                            | 17                    | Anvers (Waes) . . . .                   | 24                            | 24                    |
| Eecloo. . . . .                       | 12                            | 17                    | Saint-Nicolas (Waes). .                 | 24                            | 24                    |
| Bruges . . . . .                      |                               |                       | Gand (Waes) . . . . .                   |                               |                       |

### Lignes du Grand Central Belge.

| Anvers (G. C.) à Charleroi (Sud). |    |    | Sichem à Montaigu.        |    |    |
|-----------------------------------|----|----|---------------------------|----|----|
| Anvers (G. C.) . . . .            | 20 | 27 | Sichem . . . . .          | 12 | 18 |
| Lierre. . . . .                   | 12 | 17 | Montaigu . . . . .        |    |    |
| Berlaer . . . . .                 | 12 | 17 |                           |    |    |
| Heyst-op-den-Berg . .             | 11 | 17 |                           |    |    |
| Aerschot. . . . .                 | 21 | 20 |                           |    |    |
| Louvain . . . . .                 | 10 | 12 |                           |    |    |
| Wavre. . . . .                    | 14 | 19 |                           |    |    |
| Lodelinsart. . . . .              | 12 | 17 |                           |    |    |
| Charleroi (O). . . . .            | 8  | 12 |                           |    |    |
| Charleroi (S.). . . . .           |    |    |                           |    |    |
| Lierre à Hamont.                  |    |    | Hasselt à Landen.         |    |    |
| Lierre. . . . .                   | 8  | 8  | Hasselt . . . . .         | 10 | 12 |
| Hérenthals . . . . .              | 10 | 16 | Landen . . . . .          |    |    |
| Moll . . . . .                    | 8  | 12 |                           |    |    |
| Hamont . . . . .                  |    |    |                           |    |    |
| Aerschot à Hérenthals.            |    |    | Charleroi (Sud) à Vireux. |    |    |
| Aerschot. . . . .                 | 6  | 12 | Charleroi (S) . . . . .   | 14 | 19 |
| Hérenthals. . . . .               |    |    | Berzée. . . . .           | 15 | 19 |
|                                   |    |    | Walcourt . . . . .        | 8  | 14 |
|                                   |    |    | Mariembourg. . . . .      | 6  | 14 |
|                                   |    |    | Vireux. . . . .           |    |    |
| Aerschot à Maestricht.            |    |    | Mariembourg à Couvin.     |    |    |
| Aerschot . . . . .                | 10 | 16 | Mariembourg. . . . .      | 10 | 18 |
| Hasselt . . . . .                 | 8  | 14 | Couvin . . . . .          |    |    |
| Maestricht . . . . .              |    |    |                           |    |    |
|                                   |    |    | Berzée à Lanefte          |    |    |
|                                   |    |    | Berzée. . . . .           | 9  | 15 |
|                                   |    |    | Lanefte . . . . .         |    |    |
|                                   |    |    | Walcourt à Morialmé.      |    |    |
|                                   |    |    | Walcourt . . . . .        | 4  | 9  |
|                                   |    |    | Morialmé . . . . .        |    |    |

| SECTION DE LIGNE.                | Nombre de trains de voyageurs |                      | SECTION DE LIGNE.           | Nombre de trains de voyageurs |                       |
|----------------------------------|-------------------------------|----------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------|
|                                  | avant<br>la reprise.          | au<br>3 janvier 1900 |                             | avant<br>la reprise.          | au<br>3 janvier 1900. |
| <b>Walcourt à Philippeville.</b> |                               |                      | <b>Lodelinsart à Givet.</b> |                               |                       |
| Walcourt . . . . .               | 9                             | 11                   | Lodelinsart. . . . .        | 8                             | 12                    |
| Saint-Lambert . . . .            | 8                             | 11                   | Châtelaineau . . . .        | 8                             | 16                    |
| Philippeville . . . . .          |                               |                      | Florennes (E. B.) . .       | 8                             | 16                    |
|                                  |                               |                      | Villers-le-Gambon . .       | 6                             | 12                    |
|                                  |                               |                      | Givet . . . . .             |                               |                       |

### Lignes du Liégeois-Limbourgeois.

|                                  |    |    |                                |    |    |
|----------------------------------|----|----|--------------------------------|----|----|
| <b>Achel à Liers.</b>            |    |    | <b>Liers à Ans.</b>            |    |    |
| Achel . . . . .                  | 8  | 8  | Liers . . . . .                | 13 | 13 |
| Neerpelt. . . . .                | 8  | 14 | Ans . . . . .                  |    |    |
| Hasselt . . . . .                | 13 | 13 |                                |    |    |
| Tongres . . . . .                | 13 | 15 | <b>Liège (Longdoz) à Visé.</b> |    |    |
| Liers . . . . .                  |    |    | Liège (Longdoz). . .           | 32 | 38 |
|                                  |    |    | Visé. . . . .                  |    |    |
| <b>Liers à Liège (Vivegnis).</b> |    |    |                                |    |    |
| Liers . . . . .                  | 15 | 21 |                                |    |    |
| Liège-Vivegnis . . .             |    |    |                                |    |    |