

(N° 141.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 MAI 1911.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

I.

EXAMEN DU BUDGET.

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1911, s'élève à 255,859,101 francs, se subdivisant :

Dépenses ordinaires, 1^{re} section, 255,424,101 francs;

Dépenses exceptionnelles, 2^e section, 435,000 francs.

Les dépenses exceptionnelles comprennent notamment des crédits nécessaires au renouvellement des générateurs du steamer « Princesse Joséphine » et à l'installation de chaudières au steamer « Princesse Henriette » de la ligne Ostende-Douvres.

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

(1) Budget, n° 4^{IX}.

(2) La section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. Lampens, De Bue, Palmers, Delbeke, Bertrand, Colfs.

CHAPITRES.	BUDGET		DIFFÉRENCES	
	de 1910	de 1911	Augmentation	Diminution
I. Administration centrale	451.960	1.219.092	767.132	»
II. Chemin de fer	180.643.057	188.612.042	7.968.985	»
III. Postes, télégraphes et télé- phone	30.057.055	31.592.592	1.535.537	»
IV. Marine	7.829.534	7.936.224	106.590	»
V, VI, VII, VIII, et X, services divers.	320.000	315.000	»	5.000
IX. Subsidés, Caisse des ouvriers.	3.299.825	3.749.151	449.326	»
			10.827.670	5.000
Total de l'augmentation			10.822.670	

Mais cette augmentation n'est pas l'indication exacte des changements qui ont eu lieu dans le Budget. Il y a d'autres augmentations qui ont été compensées par les diminutions.

Les rapporteurs précédents avaient établi les tableaux par libellé des crédits qui mettent tous les changements en évidence. Nous le faisons encore cette année.

(2)

Libellé des crédits.

CHAPITRE III. — Postes, télégraphes et téléphones.			CHAP. IV.	CHAP. VI (ancien).	CHAP. VIII et IX.	TOTAUX.		Observations.
1 ^{re} section services communs	2 ^e section Postes.	3 ^e section Télégraphes et téléphones.	Marine.	Comité mixte de législation.	Caisse des ouvriers	Augmentation	Diminution.	
Augmentation.	Augmentation.	Augmentation	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.			
1,900	216,743	373,465	36,690	»	»	5,625,797 ⁽³⁾	»	
»	620,685	»	»	»	»	620,685	»	
8,770	»	197,880	»	»	»	»	1,170,489 ⁽³⁾	1) Article 14. fr. 620,814 Art. 16, litt. a. 613,144
»	»	»	»	»	»	29,392	»	Ensemble fr. 1,233,928
»	»	»	»	»	»	158,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	11,000	
»	»	»	»	»	»	11,200	»	2) Article 18. fr. 393,305 Art. 21, litt. b. 542,756 — litt. c. 60,245
»	»	»	»	»	»	1,791	»	Ensemble fr. 966,306
»	»	»	»	»	»	17,218	»	
»	»	»	»	»	»	3,163,911	»	3) On a transféré des articles « salaires » aux articles « traitements » une somme totale de 4,580,107 francs représentant la rémunération des « agréés » et des « auxiliaires ». Si l'on tient compte de ces transferts, l'augmentation de cinq millions 625,797 francs des crédits « traitements » se réduit à 1,045,690 fr., tandis que la diminution de 1,170,489 francs des crédits « salaires » se change en une augmentation de 3,409,618 francs.
»	»	»	»	»	»	1,541,647	»	
»	»	»	»	»	»	»	23,935	
»	»	»	»	»	»	58,503	»	
»	»	»	»	»	»	»	90,500	
»	»	»	»	»	»	260,000	»	
»	5.624	»	»	»	»	5,624	»	
»	8.000	»	»	»	»	8,000	»	
»	»	102,500	»	»	»	102,500	»	
»	»	»	70,000	»	»	70,000	»	
»	»	»	»	5,000	»	»	5,000	
»	»	»	»	»	449,326	449,326	»	
						12,123,594	1,300,924	
Solde général, fr.						+ 10,822,670		

AUGMENTATION DES DÉPENSES.

Il résulte de l'examen de ce tableau que le total de l'augmentation des dépenses à l'ordinaire est de 10,822,670 francs, dont la majeure partie est consacrée à l'amélioration de la situation du personnel : majoration de traitements, augmentation de salaires, sans préjudice à la majoration, à concurrence d'un demi-million du subside alloué à la caisse des ouvriers et à la caisse-assurance du Grand-Central.

Ces dépenses ne peuvent qu'être approuvées par la Chambre. Elle ne marchandera jamais au Gouvernement les crédits nécessaires pour donner satisfaction aux justes revendications du personnel.

* * *

M. le Ministre n'a pas hésité à donner satisfaction au personnel de l'administration des postes et télégraphes ; là ne s'arrêtera pas sa sollicitude et nous pouvons être assurés que le personnel entier de son vaste département verra accueillies avec faveur toutes les réclamations qui pourront trouver justification.

* * *

Le poste « pertes et avaries » est prévu avec une majoration de 260,000 francs ; aucune majoration n'avait été prévue pour 1910 ; quant à la majoration de 1909 elle était légèrement inférieure à celle prévue pour 1911. La majoration prévue pour l'exercice nouveau se justifie par la majoration des besoins réels ; elle a été calculée sur la moyenne des dépenses des trois derniers exercices.

* * *

Il va de soi que la majoration importante relative au combustible et autres objets de consommation pour la traction, et celle relative à l'entretien du matériel roulant (art. 21, litt. *a* et *d*) s'expliquent par l'intensité de plus en plus grande des services.

* * *

L'augmentation sur les autres postes ne doit pas retenir notre attention, sauf celle pourtant de 29,592 francs sur le poste « Imprimés » : l'honorable rapporteur de l'an dernier avait trop hâtivement applaudi à la diminution de la paperasserie. Voici qu'elle reprend ses droits.

DIMINUTION DE DÉPENSES.

La diminution de dépenses de 1,500,924 francs porte en majeure partie sur une prétendue diminution de salaires de 1,170,489 francs, mais la note 5 annexée au tableau « libellé des crédits » nous a appris déjà que l'on a transféré des articles « salaires » aux articles « traitements » une somme totale de 4,580,107 francs, représentant la rémunération des agréés et des auxiliaires. Que si l'on tient compte de ce transfert, l'augmentation de

5.625,797 francs des crédits « traitements » se réduit à 1,045,690 francs, tandis que la diminution de 1,170,489 francs des crédits « salaires » se change en une augmentation de 3,409,618 francs.

La diminution du poste « salaire » n'est donc qu'apparente.

*
* *

Une diminution de dépenses réelle est celle qui a trait à la publicité commerciale : elle se chiffre par 90,300 francs. La majoration du crédit en 1910 avait été justifiée par la publicité à faire en vue de l'exposition internationale de 1910.

*
* *

Au budget de 1909, il n'était pas prévu de dépenses exceptionnelles ; au budget de 1910, l'on prévoyait 150,000 francs de ce chef. Celles-ci, comprenaient notamment les dépenses relatives au renouvellement des générateurs du steamer *Princesse Henriette* de la ligne d'Ostende-Douvres.

Le Budget de 1911 prévoit 435,000 francs de dépenses exceptionnelles, comprenant spécialement les crédits nécessaires au renouvellement des générateurs du paquebot *Princesse Joséphine* et à l'installation de chaudières au steamer *Princesse Henriette* de la ligne Ostende-Douvres.

*
* *

Ce libellé appelle l'attention : le rapport de 1910, sur le budget des chemins de fer, postes et télégraphes, justifiait la dépense exceptionnelle de 150,000 francs par la nécessité d'un crédit pour le renouvellement des générateurs du steamer *Princesse Henriette*. L'on pouvait croire que le dit renouvellement comprenait l'acquisition et le placement de ceux-ci ; mais voici que cette somme ne représente que l'acquisition des générateurs et que leur installation et les travaux de réfection qui en sont la conséquence entraîneront une dépense supplémentaire de 220,000 francs (chap. XI, art. 58).

*
* *

Le dit crédit de 435,000 francs comprend encore celui de 140,000 francs pour le remplacement des cheminées et des générateurs du paquebot *Princesse Joséphine*.

S'agit-il, cette fois, de l'acquisition seulement des générateurs et des cheminées, ou de leur acquisition et placement et des autres dépenses que ces travaux peuvent amener ?

*
* *

Voici les explications obtenues à ce sujet, du département :

La construction de chaudières nouvelles pour un paquebot du type *Princesse Henriette* exige un délai minimum de huit mois. D'autre part, le radoub au cours duquel doit s'opérer le remplacement des vieilles chaudières nécessite un laps de temps de plusieurs mois. Il est donc *pratiquement* impossible d'exécuter en une seule année l'ensemble complet des opérations.

C'est pourquoi les crédits relatifs : 1° à la fourniture des chaudières et 2° au radoub qui accompagne leur installation sont généralement pétitionnés sur deux exercices successifs.

Les générateurs nouveaux destinés au P. S. *Princesse Henriette* et figurant au budget de 1910 pour une somme de 150,000 francs se trouvent actuellement en voie d'achèvement et seront mis à bord dans le courant de cette année au moment du radoub du navire, opération pour laquelle une somme de 220,000 francs est sollicitée au budget de 1911.

Il est à prévoir que pour l'année 1912 les chaudières actuelles du P. S. *Princesse Joséphine* seront complètement usées et devront être condamnées.

Il y a donc lieu de faire pour cette époque l'acquisition d'un groupe de nouveaux générateurs et c'est à cette fin qu'une somme de 140,000 francs est demandée au budget de 1911. Une nouvelle somme sera pétitionnée en 1913 pour le radoub du navire et l'installation du groupe de chaudières.

*
* *

Ces dépenses considérables nous amènent à examiner la valeur de notre flottille. Nous possédons aujourd'hui neuf malles, dont trois à turbines. Que représentent-elles comme rapidité et confort ?

La valeur de nos malles devant être réglée sur les vitesses des moins bonnes unités, tout doit rester en l'état tant que la flotte ne sera homogène : or, elle est loin de l'être.

Quant au confort, celui de nos malles ne peut être considéré comme suffisant.

Or, le confort et la rapidité sont certes deux éléments indispensables de succès, et c'est à leur réalisation que doivent tendre les efforts de l'Administration.

*
* *

Que si l'on redoute ces dépenses peu en rapport avec les services rendus, ce serait une erreur de juger de l'utilité d'une ligne en ne tenant compte uniquement que des résultats directs : il ne faut pas perdre de vue les services rendus au chemin de fer, à l'industrie, au commerce, en un mot, à toutes les branches de l'activité nationale.

La ligne Ostende-Douvres amène annuellement en Belgique plus de 150,000 voyageurs venant visiter le pays ou le traversant pour se rendre dans les pays voisins. Elle alimente ainsi les recettes de nos voies ferrées.

Les voyageurs visitant la Belgique y font des dépenses, c'est incontestable, d'aucuns s'intéressent à notre commerce, à notre industrie, d'autres se contentent d'y « villégiaturer », mais tous suppléent, c'est bien certain, à ce que le rendement proprement dit de nos malles anglo-continetales peut avoir d'insuffisant au point de vue de la recette du parcours maritime.

Il ne faut point, d'autre part, perdre de vue que nos malles assurent le service postal.

*
* *

Plus que jamais, le service des paquebots entre Ostende et Douvres est

indispensables, à raison de conditions économiques dans lesquelles nous nous mouvons.

Dans ces relations rapides et directes, il ne faut pas envisager seulement le chiffre des recettes. Qu'importe celui-ci. Ne faut-il pas sans préjudice aux considérations visées plus haut mettre nos ingénieurs et nos industriels à même de multiplier leur activité? Ne faut-il pas leur permettre l'action incessante devant assurer à notre industrie et à notre commerce les ressources des marchés étrangers?

Ne faudrait-il pas, dans ces conditions, viser à constituer au plus tôt une flotte répondant aux qualités de confort et de rapidité exigées aujourd'hui et n'est-ce pas une erreur que de consacrer une seconde fois des impenses à un navire qui n'en demeurera pas moins une unité défectueuse?

Et n'est-ce pas, au surplus, le cas de la plupart de nos malles?

Ne vaudrait-il pas mieux envisager d'un coup la possibilité de développer de nouvelles unités? Ne serait-ce pas là un acte de meilleure administration?

Nous posons la question.

* * *

Et dans cet ordre d'idées, ne devons-nous pas nous convaincre que l'avenir de la Belgique est pour une large part au delà des mers? L'industrie, le commerce, l'action mondiale pleinement comprise ne nous commandent-ils pas d'y aller?

Ici surtout gouverner c'est prévoir de longue date.

La Belgique a un intérêt capital à la formation d'une marine nationale importante, commandée par des marins belges de premier ordre. Notre activité, nos capitaux doivent tendre à la création de cette marine indispensable. L'utilisation de nos forces n'aurait pas de meilleur objectif : ce que nous devons réaliser, c'est la Belgique et son intense production rayonnant par de là les mers.

* * *

Comment obtenir ce résultat, à moins de donner un développement intense à nos écoles de navigation et de former des marins capables d'assurer la responsabilité du commandement. Qui ne voit ici la nécessité d'une entente entre l'État, le commerce et l'industrie pour faire servir à la formation de marins un excellent vapeur, qui serait à la fois une école pour nos aspirants navigateurs et une réclame pour nos produits.

Ce navire transporterait nos produits vers les milieux mondiaux les plus intéressants; son personnel recueillerait les commandes, donnant les indications demandées inscrivant les *desiderata* locaux, marquant nos causes éventuelles d'infériorité, recherchant les moyens d'y remédier : qui donc ne voit que ce navire serait une école de premier ordre pour notre marine marchande?

L'intensité de notre production industrielle appelle des débouchés nouveaux. Nous devons conquérir les marchés étrangers, qui nous ont été fermés jusqu'ici et maintenir malgré la concurrence les positions acquises.

Ces résultats ne peuvent être atteints que par l'effort constant de ceux qui représentent notre commerce et notre industrie sur les marchés mondiaux, et les résultats obtenus prouvent que leurs efforts méritent d'être encouragés.

* * *

Il faut, d'autre part, que notre production ait à son service une marine suffisante et nationale. Celle-ci ne peut être obtenue, comme nous le disons plus haut, que par le développement de nos écoles de navigation et à la condition de former des marins capables d'assumer les responsabilités du commandement. Il appartient au Gouvernement de résoudre ce problème, dont dépend l'avenir économique du pays.

SITUATION DU PERSONNEL.

M. le Ministre vient de prendre des décisions donnant satisfaction au personnel *facteurs*.

Facteurs ruraux, facteurs trieurs, chefs-facteurs, tous ont vu leur traitement majoré dans de notables proportions. Cette mesure entraîne une majoration de dépenses annuelle de 480,000 francs.

Une deuxième mesure est relative à l'octroi de galons d'ancienneté et organise l'allocation d'une prime de haute-paie proportionnelle aux années de service. De nombreux agents (4,191) bénéficieront immédiatement de cette deuxième mesure, qui nécessitera une dépense nouvelle de 294,475 fr.

Enfin, une troisième décision fournit aux facteurs leur tenue de service. Celle-ci crée une dépense supplémentaire de 298,000 francs.

Il y a lieu de féliciter M. le Ministre, de n'avoir pas hésité de donner satisfaction au personnel si intéressant de l'administration des postes.

Il ne sera pas sans intérêt, pensons-nous, de donner le détail des avantages accordés par M. le Ministre au personnel des postes (1) :

PREMIÈRE DÉCISION. — Les traitements des chefs-facteurs sont mis en harmonie avec ceux de leurs collègues du chemin de fer, avec la création du grade de chef-facteur principal :

Chef-facteur : 2,200 et 2,400;

Chef-facteur principal (nouveau grade) : 2,600, 2,800 et 3,000 comme fin de carrière.

Premiers chefs-facteurs : 3,000 3,300, 3,600 et 3,900. Le maximum des premiers chefs-facteurs est donc augmenté de 700 francs.

Le traitement maximum des facteurs-trieurs et des facteurs est augmenté respectivement de 200 et de 100 francs et les délais d'avancement réduits pour certaines catégories. En outre, le traitement minimum des facteurs ruraux en général et des facteurs locaux de 3^e catégorie est augmenté de 100 francs :

Facteurs-trieurs : 1,600 à 1,800 (après 5 ans), 1,800 à 2,000 (après 4 ans),

(1) Extrait du journal *Notre Profession*.

2,000 à 2,200 (après 5 ans), 2,200 à 2,400, fin de carrière (après 6 ans).

Interprètes : 1,200 à 1,400 (après 5 ans), 1,400 à 1,600 (4 ans), 1,600 à 1,800 (3 ans), 1,800 à 2,000, fin de carrière (6 ans).

Facteurs locaux (Catégorie spéciale) : 1,200 à 1,300 (2 ans), 1,300 à 1,400 (3 ans), 1,400 à 1,500 (3 ans), 1,500 à 1,600 (3 ans), 1,600 à 1,700 (3 ans), 1,700 à 1,800 (6 ans), fin de carrière.

Facteurs locaux (1^{re} catégorie) : 1,200 à 1,300 (2 ans), 1,300 à 1,400 (3 ans), 1,400 à 1,500 (3 ans), 1,500 à 1,600 (4 ans), 1,600 à 1,700 (6 ans), fin de carrière.

Facteurs locaux (2^e catégorie) : 1,100 à 1,200 (2 ans), 1,200 à 1,300 (3 ans), 1,300 à 1,400 (3 ans), 1,400 à 1,500 (4 ans), 1,500 à 1,600 (6 ans), comme fin de carrière.

Facteurs locaux (3^e catégorie) : 1,100 à 1,200 (3 ans), 1,200 à 1,300 (4 ans), 1,300 à 1,400 (5 ans), 1,400 à 1,500 (6 ans), comme fin de carrière.

Facteurs ruraux (1^{re} catégorie) : 1,200 à 1,300 (4 ans), 1,300 à 1,400 (5 ans), 1,400 à 1,500 (6 ans), fin de carrière.

Facteurs ruraux (2^e catégorie) : 1,100 à 1,200 (4 ans), 1,200 à 1,300 (5 ans), 1,300 à 1,400 (6 ans), à titre de fin de carrière.

Facteurs ruraux (3^e catégorie) : 1,050 à 1,100 (4 ans), 1,100 à 1,200 (5 ans), 1,200 à 1,300 (6 ans).

Cette première mesure coûtera 480,000 francs environ.

*
* *

LA DEUXIÈME DÉCISION vise l'octroi de galons d'ancienneté, dont nous avons parlé dans notre premier numéro. A ces galons sera attaché une prime ou haute-paie proportionnelle aux années de service.

Le personnel sera classé en cinq catégories recevant chacune la prime indiquée au barème suivant :

1 ^{re} catégorie, agents comptant	5 ans de service,	50 francs.
2 ^e	—	15 — 70 —
3 ^e	—	25 — 100 —
4 ^e	—	50 — 125 —
5 ^e	—	75 — 150 —

Ces primes seront allouées aux agents en activité de service ou considérés comme tels. Elles constitueront un encouragement en une récompense en même temps qu'un stimulant à l'assiduité.

4,191 agents bénéficieront immédiatement de cette deuxième mesure, qui atteindra une dépense de 294,475 francs.

*
* *

LA TROISIÈME DÉCISION fournit gratuitement aux facteurs leur tenue de service. Elle constitue une véritable mesure humanitaire pour nos braves facteurs. Cette fourniture se fera comme il suit :

Aux facteurs ruraux, facteurs-trieurs et facteurs chargés d'un service sédentaire :

1. Un cap en drap de troupe tous les cinq ans;
2. Un veston en drap de troupe et un col en lasting tous les deux ans;

3. Une blouse de toile tous les ans;
4. Un pantalon en drap de troupe tous les ans ;
5. Un pantalon en coutil tous les ans ;
6. Un képi tous les ans.

Aux autres facteurs :

1. Un cap en drap de troupe tous les cinq ans ;
2. Un veston en drap de troupe, un col en lasting tous les ans ;
3. Un pantalon en drap de troupe tous les ans ;
4. Un pantalon en coutil tous les ans ;
5. Un képi tous les ans.

Les facteurs trieurs et les agents chargés d'un service intérieur recevront les mêmes fournitures avec cette restriction que le veston en drap ne sera donné que tous les deux ans et qu'ils obtiendront par contre une blouse longue tous les ans.

Cette troisième mesure entraînera une dépense annuelle de 295,000 francs.

La dépense totale sera donc de :

Première mesure	fr. 480,000
Deuxième mesure	294,475
Troisième mesure	295,000
	1,069,475

Soit un million soixante-neuf mille quatre cent septante-cinq francs.

Toutes ces décisions sortiront leurs effets à partir du 1^{er} janvier de l'année en cours.

*
* *

M, le Ministre a droit aux félicitations de la Chambre et à la gratitude du personnel des postes.

*
* *

Mais reste le personnel des chemins de fer.

Celui-ci aussi a foi en la sollicitude de M. le Ministre.

Commis, gardes, agréés, chauffeurs, machinistes, gardes-cabine, ouvriers, espèrent les uns, tels les commis, voir leur maximum majoré avec possibilité de l'atteindre au bout d'une série moins longue d'années de service : les autres, tels les agréés, se voir mettre sur un pied d'égalité avec les gardes : les chauffeurs se voir, sinon assimilés aux machinistes, du moins voir leur salaire majoré ; les machinistes espèrent ne plus se voir immobilisés inutilement des heures avant le départ et après le retour ; les gardes-cabine demandent à être autorisés à se relayer du service de nuit de huitaine en huitaine et ne plus se voir astreints à fournir un travail inhumain de nuit, d'une quinzaine entière, les ouvriers désirent se voir octroyer un salaire vrai de 55 centimes à l'heure, alors qu'il ne leur est payé que fr. 3.50 pour des journées de 12 et 14 heures.

M. le Ministre fera droit à leur demande d'augmentation de jours de congé et d'octroi de coupons de service : il leur appliquera certainement la mesure d'équité prise à l'égard des facteurs et leur accordera l'indemnité à laquelle ils semblent évidemment avoir droit du chef du service extraordinaire exigé d'eux durant l'année de l'Exposition écoulée.

Des requêtes tendant à obtenir la solution de ces diverses questions ont été adressées à la section centrale.

Nous citerons notamment la requête des garde-cabines et des gardes excentriques, la requête des commis se plaignant de n'arriver à leur maximum de traitement qu'après plus de vingt ans de service, la requête des agents des voies et travaux se plaignant de n'être pas assimilés à leurs collègues de la Traction et de l'Exploitation et la requête des agents de surveillance argumentant de l'importance de leurs fonctions et des lourdes responsabilités qui leur incombent pour demander leur déclassement du cadre des manœuvres et ouvriers.

Ils ne peuvent admettre que les lois de 1844, concernant les pensions, et celles de 1904, concernant le contrat de travail, soient invoquées avec raison contre eux pour leur refuser la satisfaction demandée.

Ils argumentent des précédents :

Depuis longtemps, disent-ils, des manœuvres entrés dans les bureaux pour faire des copies ont reçu le titre d'agréés, et l'on a créé pour eux un cadre spécial avec une caisse de retraite pour ce cadre seul.

Ils ont été versés récemment dans le cadre des fonctionnaires et employés.

D'autre part, disent-ils, les traceurs, anciens ouvriers, sous leurs ordres, viennent, par assimilation aux dessinateurs, d'obtenir la même faveur ; hier, ils étaient sous les ordres des agents de surveillance, les voici aujourd'hui hiérarchiquement bien au-dessus d'eux.

Les agents de surveillance affirment ne pas comprendre comment leurs manœuvres, apprentis et ouvriers aient pu passer dans le cadre des fonctionnaires, alors qu'on les laisse dans une situation bien inférieure.

Nous estimons que cette requête mérite un examen attentif de la part de M. le Ministre, si soucieux des droits et si bienveillant pour les légitimes demandes des membres de son nombreux personnel.

*
* *

L'on pourra se rendre compte, à la lecture des questions libellées plus loin, que les améliorations à apporter au sort du personnel de l'administration des chemins de fer a préoccupé au plus haut point les membres de la section centrale.

*
* *

Il y a lieu de féliciter le Gouvernement de l'instauration d'une sorte de salaire familial, système essentiellement juste et sain à tous égards.

Il convient de l'encourager dans cette voie et de lui demander de déve-

lopper ce système, par exemple : *a.* par un léger abaissement quant au nombre d'enfants donnant droit à l'indemnité ; *b.* par l'augmentation de l'indemnité ; *c.* en majorant un peu les taux des salaires ou traitements dans les limites desquels on a droit à l'indemnité ; *d.* en maintenant l'indemnité à ceux qui passent à un taux supérieur dans la limite où ils en ont joui.

Mais s'il est juste de demander au Gouvernement l'amélioration de la situation des employés de notre railway, si l'État qui s'est attribué un monopole en matière de transports, postes, télégraphes, téléphones, etc. a le devoir d'assurer ces services dans une rigoureuse discipline, s'il lui incombe au même titre de se conduire en patron modèle quand il s'agit de sauvegarder équitablement les intérêts de son personnel : — bonne rémunération, équitables prestations, travail dévoué, justice rigoureuse à tous, ferme discipline, conditions qui ne doivent jamais être perdues de vue —, si tout cela est vrai, l'opinion publique ne comprendra-t-elle pas que la création de ressources *ad hoc* soient le corollaire de l'application de ces principes ?

Peut-il dès lors être question de diminution de tarifs ?

Rappelons-nous que nous avons, dans l'ensemble, les tarifs les plus bas du monde.

Quand ils ont été établis, on n'a certes pas eu en vue les relèvements des salaires, ni les diminutions dans les durées des prestations réalisées aujourd'hui.

Ne faut-il pas, d'autre part, songer que les services rendus aux bénéficiaires par les grandes régies de l'État doivent être rémunérés par ceux-là mêmes qui en profitent ?

Ne faut-il pas reconnaître, qu'ils ne peuvent constituer une charge pour les non-bénéficiaires ?

C'est par trop évident.

* * *

En ce qui concerne notamment le transport des voyageurs n'y aurait-il pas lieu pour l'Administration, de s'assurer d'une façon indirecte les ressources nécessaires aux améliorations désirées en limitant sa responsabilité en cas d'accident et en imposant à ceux qui prétendraient aux indemnités fabuleuses que les tribunaux mettent à charge de l'État, de payer une surtaxe d'assurance dans les gares ou ailleurs, comme cela se fait dans certains pays ?

* * *

Ne pourrait-on, au surplus, tout en exonérant dans une certaine mesure le petit producteur, frapper d'une légère majoration le gros commerce, la grande industrie ?

Que ne produirait pas une minime augmentation de tarif à la tonne sur l'ensemble des transports effectués par nos chemins de fer ?

Nous posons encore la question, devant la nécessité où se trouve le Gouvernement, d'améliorer le sort de ses serviteurs et partant de créer des ressources nouvelles.

* * *

D'autres questions sont relatives à l'exécution de certains travaux, à la critique du retard apporté aux expropriations.

*
* *

Comme nous le disons plus loin, votre section centrale ne s'est pas occupée de questions d'ordre général, elle n'a pas cru notamment devoir reprendre la discussion de la question de la séparation du Budget des régions du Budget général de l'État, cette question ayant été excellemment exposée par M. le Représentant Hubert dans son rapport sur le budget des chemins de fer, postes et télégraphes pour l'exercice 1909 et la discussion du budget des voies et moyens l'ayant une nouvelle fois mise en lumière.

*
* *

La section centrale n'a pas cru davantage devoir reprendre les considérations si justes exposées dans le rapport sur le budget de 1910, par M. le Représentant Polet : elle se fait un devoir cependant de les appuyer à nouveau et M. le Ministre, nous permettra de lui rappeler la nécessité absolue de voir mettre fin aux lenteurs et aux discontinuités que M. Polet constatait déjà l'an dernier dans la marche des travaux.

*
* *

A vrai dire, la question des lenteurs apportées à l'exécution du tracé de certaines lignes de chemin de fer projetées, intéresse non seulement le public mais encore et au plus haut point les particuliers, véritables victimes des procédures en expropriation.

Le jugement déclaratif de l'accomplissement des formalités transfère en réalité dans le chef de l'État la propriété des immeubles touchés par l'arrêté royal d'expropriation.

Le propriétaire ne peut plus en disposer et, si c'est une propriété importante, même la location en devient impossible.

Et la procédure traîne. Mais qu'y faire ?

Peut-on en faire un reproche au Département des chemins de fer ? — Non pas.

Et au surplus, l'État ne peut être contraint à l'impossible. Il doit être tenu compte des « possibilités » budgétaires.

Et ici encore apparaît l'inconvénient du principe de fusion budgétaire entre les affaires de l'État et celles de sa grande entreprise qu'est l'exploitation des chemins de fer.

Nous n'allons pas reprendre l'étude de cette question après l'examen qu'ont fait MM. les Ministres Liebaert et Renkin, M. le Sénateur Ancion et M. le Représentant Hubert, et de la situation financière des chemins de fer de l'État Belge, et des inconvénients de la fusion budgétaire.

Mais l'on peut estimer qu'une séparation budgétaire ne serait pas à redouter.

Il n'est pas démontré que le Département des chemins de fer ne pourrait emprunter à des conditions aussi favorables que l'Etat, et il est certain, d'autre part, que maîtresse chez elle, l'Administration des chemins de fer pourrait solutionner plus aisément les problèmes se posant à son examen et pourrait réaliser, sans d'autres interventions plutôt gênantes, les projets élaborés.

Nous le répétons, nous n'examinerons pas à nouveau cette question, elle est suffisamment connue, mais il convient de la rappeler à l'attention de ceux qui ont la garde des intérêts qu'elle touche.

*
* *

Le tableau II publié dans les rapports précédents et présentant par années, d'une part, le capital nominal des titres émis pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer et, d'autre part, l'accroissement des charges de la dette publique résultant des émissions des titres et du paiement des annuités et loyers, a été remplacé par un tableau présentant par année, d'une part, les capitaux engagés pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer et, d'autre part, l'accroissement de la dette publique résultant des intérêts et de l'amortissement de ces capitaux et du paiement de ces annuités.

Le tableau des rapports précédents a été remplacé parce que ses résultats n'étaient pas en concordance avec ceux qui sont constatés dans le compte rendu des chemins de fer. D'après ce tableau, les intérêts et l'amortissement des capitaux engagés sont calculés sur le capital nominal correspondant aux dépenses effectuées pendant l'année. Or, il est à remarquer que les charges financières du chemin de fer ne peuvent être calculées pour l'année entière sur ces capitaux engagés de mois en mois pour couvrir les dépenses de premier établissement.

De plus, il n'est pas tenu compte des réductions opérées sur le taux de l'intérêt par suite des conversions qui ont eu une influence importante sur les charges financières de tout le capital engagé.

Le tableau antérieur ne tenait aucun compte des règles nouvelles adoptées en 1903, pour établir la situation financière du chemin de fer.

Tel qu'il sera conçu, le nouveau tableau reflètera désormais comme les autres tableaux du rapport, les résultats insérés au compte rendu annuel des chemins de fer.

*
* *

Un mot de nos chemins de fer vicinaux. — Nos lignes vicinales sont considérées comme appartenant à notre réseau de chemins de fer. Elles comptent plus de 4,000 kilomètres en exploitation. Leur importance va grandissant.

Au surplus, on ne les considère plus aujourd'hui comme des lignes concurrentes au chemin de fer. On s'accorde à dire qu'elles alimentent plutôt celui-ci : aussi voit-on leur création encouragée.

Ne serait-ce pas le moment de refaire l'examen de l'unification des tarifs voyageurs et marchandises avec les tarifs arrêtés pour ces mêmes transports sur les lignes de l'État?

Doit-on considérer comme impossible la fixation de tarifs identiques pour les deux exploitations? La question a été examinée au conseil provincial du Brabant, et elle a au surplus fait l'objet d'un rapport très étudié d'un fonctionnaire au département des chemins de fer. Nous nous permettons d'attirer tout spécialement l'attention de M. le Ministre sur ce point.

*
* *

Nous nous permettons d'attirer encore spécialement l'attention de M. le Ministre des Postes sur une réforme minime, mais présentant un sérieux intérêt au point de vue des correspondances internationales.

Dans certaines gares de Londres, se trouvent à côté des boîtes aux lettres ordinaires une boîte réservée aux correspondances internationales. Ces boîtes sont levées peu d'instantants avant le départ des trains faisant le service de la poste internationale.

Ici à Bruxelles, les choses se passent autrement.

L'expéditeur d'une lettre pour la France ou pour l'Angleterre a la faculté de glisser sa missive dans le wagon-poste du train en partance pour Ostende ou pour Calais, mais encore faut-il qu'il fasse le pied de grue dans la gare, en attendant que le train veuille s'amener. Ne pourrait-on, comme cela se pratique ailleurs et notamment à Londres, inaugurer le système si pratique énoncé ci-dessus?

L'Administration trouverait la surtaxe que l'on fait payer à Londres dans le prix du ticket que l'on est obligé de prendre pour pénétrer dans la gare.

La réforme paraît si simple et si pratique, qu'il n'est pas possible que M. le Ministre ne s'y décide.

EXAMEN EN SECTION.

1^{re} section. — *Rapporteur* : M. LAMPENS.

Pas d'observations.

2^e section. — *Rapporteur* : M. DE KERCKHOVEN.

Un membre demande quand sera introduite la réduction de l'abonnement au téléphone.

3^e section. — *Rapporteur* : M. PALMERS.

Un membre se fait l'écho de certains détaillants qui se plaignent de ce que les coupons de voyage accordés aux ménagères des employés leur servent pour faire les approvisionnements. Les abus des coopératives nuisent beaucoup aux petits commerçants. Une surveillance plus rigoureuse est nécessaire.

*
* *

Le même membre demande au sujet de l'article 10, que les ouvriers repris au Grand Central reçoivent satisfaction.

Les facteurs ruraux se plaignent de l'insuffisance de leur traitement : cette remarque est unanimement appuyée.

* *
*

Un membre prie la Section centrale de demander une indemnité pour le surcroît de travail exigé cette année : un membre fait remarquer que des augmentations considérables sont prévues au budget, quant à ce point.

*
* *

Un membre demande l'érection d'une gare de marchandises à Hal.

4^e section. — *Rapporteur* : M. DELBEKE.

Un membre demande que tous les salaires atteignent au moins cent francs par mois.

* *
* *

Un membre fait observer que bien souvent des terrains expropriés restent inoccupés.

*
* *

Le même membre se plaint de ce qu'une circulaire administrative frappe les industries nouvellement reliées au chemin de fer, ainsi que celles qui changent de firme, d'une taxe de 1 à 3 francs par wagon. Il se plaint également des taxes établies sur les gares privées.

5^e section. — *Rapporteur* : M. BERTRAND.

M. Janson demande que le Ministre fasse réexaminer les projets relatifs à la gare centrale, qu'il croit inutile et mal conçue.

6^e section. — *Rapporteur* : M. COLFS.

Un membre demande que l'on généralise l'indication des noms des stations sur les lanternes.

* *
* *

Le même membre demande la réduction du tarif de transport des cruches de lait.

*
* *

Il demande la réduction du tarif du vicinal Bruxelles-Ninove, ainsi qu'une intervention pour obtenir une meilleure exploitation de cette ligne.

*
* *

Un membre demande quelle a été la répartition de l'augmentation de crédit pour les gardes-convois.

*
* *

Un membre demande la revision du tarif de transport des charbons. Les anomalies sont flagrantes.

*
* *

Un membre demande l'achèvement des travaux de la gare de Mouscron.

*
* *

Un membre demande que l'on détermine la portée précise de la circulaire imposant la connaissance du flamand aux employés des trains traversant une localité flamande, même pour les trains express.

*
* *

Un membre demande que l'on interroge le Gouvernement sur la question de la jonction Nord-Midi, que l'on continue à discuter dans la presse.

Un membre demande que le Gouvernement publie en annexe au rapport de la section centrale les instructions relatives au droit d'association du personnel.

*
* *

Un membre demande que le Gouvernement hâte la solution de la question de la nouvelle ligne vers l'Allemagne. Trois années se sont déjà écoulées, alors que le délai de la convention avec l'Allemagne est de dix ans.

*
* *

Un membre demande un guide des chemins de fer plus pratique.

*
* *

Un membre demande que le réseau de Landen soit relié à celui de Louvain : il demande des auvents à la gare de Louvain et des passages souterrains à Tirlemont.

*
* *

Des membres demandent où en sont les travaux des gares de Mons et de Saint-Ghislain.

*
* *

Un membre demande que le Gouvernement achète des charbons indigènes plutôt que des charbons anglais, inférieurs en qualité.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La discussion en section centrale n'a pas, cette année, porté sur des questions d'ordre général. Elle n'a porté en réalité que sur la situation du personnel de l'Administration des chemins de fer, postes et télégraphes, et à part la question de la jonction Nord-Midi et de la gare centrale de Bruxelles, de modifications à apporter à des gares de province, et du projet de remanie-

ment des tarifs d'abonnement au téléphone, nulle question d'ordre général n'a été discutée.

On trouvera plus loin les réponses données par le Gouvernement aux questions relatives à ces points divers.

* * *

La section centrale a été récemment saisie par le bureau de la Chambre d'une pétition de la Chambre de commerce de Liège tendant à obtenir du Département des chemins de fer, postes et télégraphes qu'il s'inspire, pour la solution de la question de l'abonnement au service téléphonique, de l'intérêt général avant tout, et qu'il veuille « sauvegarder les larges solutions que l'avenir réserve ».

Votre section estime, avec les signataires de la pétition, « qu'une majoration de tarifs amènerait infailliblement une réduction du nombre des abonnés et une utilisation plus restreinte du téléphone ». Elle estime encore qu'un tel résultat « fausserait la conception que l'on doit se faire de la mission de l'État exploitant un service public érigé en monopole ».

La section est unanime pour appuyer la requête de la Chambre de Commerce de Liège.

* * *

Un nombre assez considérable de questions ont été posées au Gouvernement par la section centrale.

Nous les donnons ci-après avec les réponses obtenues.

QUESTION.

On demande quand sera introduite la réduction de l'abonnement au téléphone.

RÉPONSE.

Selon toutes probabilités, la tarification téléphonique sera mise en vigueur au commencement du second semestre de l'année courante.

QUESTION.

La Section centrale se fait l'écho de certains détaillants qui se plaignent de ce que les coupons de voyages accordés aux ménagères des employés leur servent pour faire les approvisionnements. Les abus des coopératives nuisent beaucoup aux petits commerçants. Une surveillance plus rigoureuse est nécessaire.

RÉPONSE.

L'administration ne s'enquiert pas des motifs des voyages pour lesquels les agents demandent des coupons de service en faveur de leurs épouses.

Celles-ci ne peuvent recevoir que quatre coupons de service par an et l'administration n'a jusqu'à ce jour, reçu aucune plainte au sujet de l'emploi qu'en font les intéressés.

Les règlements administratifs contiennent des dispositions en vue d'éviter

des abus dans l'exercice du droit reconnu aux agents de constituer des sociétés coopératives de consommation.

Lorsque des griefs précis sont signalés, ils sont l'objet d'enquêtes approfondies, mais jusqu'à présent l'examen des plaintes formulées n'a pas relevé d'irrégularité sérieuse.

QUESTION.

On demande au sujet de l'article 10 que les ouvriers repris du Grand Central reçoivent satisfaction.

RÉPONSE.

La section centrale fait sans doute allusion à des réclamations qui se sont produites de la part des ouvriers repris du Grand Central belge, qui trouvaient excessive la retenue supplémentaire de 2 p. c. de leur salaire pendant une période double de la durée de leurs services à la dite administration, retenue faite en vue de valider ces services tant pour leur pension que pour celle de leur veuves, orphelins, etc.

Les intéressés se plaignaient aussi de ce que la dite retenue était appliquée sur leur salaire actuel, au lieu de l'être sur le pied du salaire afférent aux services à valider.

Mon honorable prédécesseur a, par mesure de bienveillance, décidé que cette retenue supplémentaire de 2 p. c. cessera éventuellement d'être appliquée avant l'expiration du terme indiqué précédemment (période double de la durée des services à valider) lorsque les perceptions faites seront suffisantes pour couvrir :

1° La retenue ordinaire de 3 ou 4 p. c. que les intéressés auraient subie sur les salaires qu'ils ont touché à la compagnie, s'ils avaient fait partie du personnel de l'État;

2° Les intérêts composés (à 3 p. c.) pour le temps où le versement de ces cotisations a été différé. (Voir ordre spécial ei-joint.)

Chemin de fer de l'État belge

SERVICE GÉNÉRAL.

Ordre spécial n°s 173E/33VT/49TM/85R.

Caisse des ouvriers. — Amendement aux dispositions relatives à la validation des services rendus par les ouvriers sur les lignes concédées rachetées par l'État.

Bruxelles, le 31 mai 1910.

Aux termes des dispositions du Règlement d'administration générale (7^e vol., 2^e fasc., ch. 204, art. 139 et ch. 205, art. 10) la validation, au point de vue des pensions, des services rendus sous l'administration des com-

pagnies par les ouvriers transférés à l'État à l'occasion du rachat de lignes concédées, est subordonnée au versement à la caisse des ouvriers d'une cotisation supplémentaire de 2 p. c. des salaires, *pendant une période double de la durée des services à valider.*

Par mesure de bienveillance, cette retenue extraordinaire cessera éventuellement d'être appliquée avant l'expiration de ce terme, lorsque les perceptions faites seront suffisantes pour couvrir :

1° La retenue ordinaire de 3 ou de 4 p. c. (1) que les intéressés auraient subie *sur les salaires qu'ils ont touchés à la compagnie*, s'ils avaient fait partie du personnel de l'État ;

2° Les intérêts composés (au taux de 3 p. c.) pour le temps où le versement de ces cotisations a été différé

Comme le prévoit l'art. 10 du ch. 203 précité, si la liquidation des droits vient à se produire pendant la période d'application de la retenue, il est intégralement tenu compte des services qu'elle était destinée à valider, bien que la dette ne soit pas apurée. En aucun cas, il ne peut être fait, de ce chef, de retenue sur la pension.

L'administration arrêtera très incessamment le compte, vis-à-vis de la caisse des ouvriers, de chacun des intéressés et ceux-ci en recevront une copie.

En attendant que cette formalité ait pu être remplie, la retenue de 2 p. c. continuera à être appliquée. L'excédent éventuel des perceptions sera remboursé.

L'administrateur-président,

DE RUDDER.

Le cas de chacun d'eux a donc été réexaminé et les sommes perçues au delà des cotisations nécessaires établies comme il est dit au 1° et 2° ci-dessus ont été remboursés aux intéressés.

QUESTION.

Les facteurs ruraux se plaignent de l'insuffisance de leur traitement.

RÉPONSE.

Les traitements des facteurs ruraux viennent d'être relevés.

Ils ont été portés de fr. 950, 1,000, 1,100, 1,200 et 1,300 (application de l'art. 111) respectivement à fr. 1,050, 1,100, 1,200, 1,300 et 1,400 (application de l'art. 111).

QUESTION.

On demande une indemnité pour le surcroît de travail exigé cette année : on fait remarquer que des augmentations considérables sont prévues au budget quant à ce point.

(1) 3 p. c. pour les salaires ne dépassant pas fr. 2.40 et 4 p. c. pour les salaires supérieurs à ce taux.

RÉPONSE.

Les termes dans lesquels la question est posée ne permettent pas de se rendre compte exactement du travail auquel il est fait allusion.

Toutefois, des indemnités seront liquidées prochainement au profit des agents qui sont astreints d'une manière permanente à des prestations extraordinaires par suite de l'accroissement du trafic à l'occasion de l'Exposition.

Aucun crédit spécial n'a été prévu de ce chef au budget de 1910.

QUESTION.

On demande que tous les salaires atteignent au moins 100 francs par mois

RÉPONSE.

Dans son laconisme la demande de la section centrale ne motive pas la limite inférieure de 100 francs par mois.

Le minimum de salaire précédemment fixé à fr. 2.60 vient seulement d'être relevé à 3 francs.

Cette mesure a entraîné le relèvement des salaires des agents qui jouissaient déjà du salaire de 3 francs ou plus, afin de tenir compte des droits de l'ancienneté.

En adoptant le nouveau minimum mensuel il faudrait tenir compte aussi :

1° De la diversité et de l'importance des nombreux emplois d'ouvriers ;

2° De ce que, parmi eux, il en est qui n'assurent qu'un service interrompu (300 à 337 jours) alors que le plus grand nombre travaillent à service continu (365 — 28 jours de repos payés).

Il est bon, d'ailleurs, de rappeler au point de vue d'une comparaison avec les salaires de l'industrie privée, qu'à côté de la rémunération fixe, les agents du département jouissent de suppléments divers sous différentes formes :

a) Suppléments de salaires pour travail à la tâche, primes, etc. ;

b) Indemnités pour position exceptionnelle ou frais de funérailles ;

c) Pension personnelle qui est supportée intégralement par le Trésor public ;

d) Repos avec maintien de salaire intégral ;

e) En cas de blessures en service, intégralité du salaire et des primes pendant un minimum de quatre ans ;

f) Un libre parcours en chemin de fer dans certaines limites et réduction sur les barèmes en vigueur pour les abonnements ;

g) Gratifications après 35, 45 et 50 ans de service, etc.

QUESTION.

On fait observer que bien souvent des terrains expropriés restent inoccupés.

RÉPONSE.

Plusieurs raisons peuvent contribuer à ce qu'un terrain exproprié doive être momentanément inoccupé.

Il arrive notamment qu'en vue d'éviter la mise en valeur ou spéculation, ou bien encore, afin de ne pas devoir faire de nouvelles acquisitions dans des parcelles déjà touchées et de devoir payer plusieurs fois des frais de dépréciation, l'Administration achète, lors de l'aménagement provisoire, tous les terrains qui lui seront nécessaires pour l'aménagement définitif.

Une autre raison non moins importante est celle-ci :

Les crédits nécessaires pour l'aménagement des grandes gares sont presque toujours répartis sur plusieurs exercices, le premier ou les premiers ne comprenant que les crédits nécessaires à l'acquisition des terrains, les suivants comprenant les crédits réservés à l'exécution des travaux.

Dans ces conditions, il peut se produire qu'un terrain reste momentanément inoccupé.

Toutefois, dans tous les cas, l'Administration s'efforce d'utiliser ces terrains au mieux de ses intérêts.

Si le terrain inoccupé ne doit recevoir sa destination qu'après un certain temps, l'on examine la possibilité de le remettre aux domaines, à charge de location.

QUESTION.

On se plaint de ce qu'une circulaire administrative frappe les industries nouvellement reliées au chemin de fer ainsi que celles qui changent de firme, d'une taxe de 1 à 3 francs par wagon. On se plaint également des taxes établies sur les gares privées.

RÉPONSE.

La redevance de 1 à 3 francs par wagon que l'administration impose aux nouveaux raccordements ou à ceux qui changent de firme, représente la rémunération des prestations spéciales à faire par l'État pour la prise et la remise des wagons du raccordé et elle est proportionnelle à l'importance de ces prestations.

Cette redevance n'est appliquée qu'une seule fois pour l'aller et le retour du wagon, même si celui-ci, remis chargé, est rendu avec un nouveau chargement, de sorte que le raccordé, qui peut utiliser son wagon au retour, ne paie en réalité que la moitié de la redevance par wagon chargé quel que soit son tonnage.

*
* *

Quant à la redevance de fr. 0.20 par tonne, avec minimum annuel de 2,000 francs et maximum de 5,000 francs appliquée aux gares privées, elle n'a pas été modifiée.

QUESTION.

On demande que le Ministre fasse réexaminer les projets relatifs à la gare centrale, qu'on croit inutile et mal conçue.

RÉPONSE.

Les projets relatifs à la halte centrale ont fait l'objet d'études complètes et d'un examen très approfondi.

Ces projets, qui ont reçu l'adhésion de la ville de Bruxelles, sont actuellement définitivement arrêtés.

Le Gouvernement ne s'est jamais refusé à faire examiner les modifications qui lui seraient signalées comme étant de nature à améliorer le dispositif des plans approuvés.

QUESTION.

On demande que l'on généralise l'indication des noms des stations sur les lanternes.

RÉPONSE.

L'application sur les réverbères de banderoles vitrauphaniques portant inscription du nom de la station, se généralise progressivement.

Les réverbères des stations des lignes secondaires en seront pourvus dans un avenir rapproché.

QUESTION.

On demande la réduction du tarif de transport des cruches de lait.

RÉPONSE.

Les envois de lait pur et de crème en cruches remis par les fermiers en destination des laiteries pour la fabrication du beurre, ainsi que les envois de lait écrémé et de cruches vides réexpédiées par ces laiteries aux producteurs, bénéficient, en services intérieur et mixtes, du tarif spécial de grande vitesse n° 50, lequel consacre une réduction de 50 p. c. sur les taxes du tarif n° 2, appliquées au poids réel — éventuellement arrondi aux 40 kilogrammes supérieurs — des cruches pleines ou des cruches vides, sans avoir égard au prix minimum prévu par le tarif général.

De plus, le lait en cruches destiné à la vente, expédié en service accéléré, est transporté par les trains de voyageurs désignés par l'administration, tout en ne payant que la taxe du tarif n° 2, au lieu du tarif express.

Cette tarification constitue un régime exceptionnellement favorable et il n'est pas possible d'aller plus avant dans la voie des réductions en faveur du produit envisagé.

QUESTION.

On demande la réduction du tarif du vicinal Bruxelles-Ninove ainsi qu'une intervention pour obtenir une meilleure exploitation de cette ligne.

RÉPONSE.

Le Département des Chemins de fer a accordé à la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, pour ce qui concerne la ligne vicinale de Bruxelles-Schepdael-Ninove, toutes les réductions de tarifs que permet la sauvegarde des intérêts du grand chemin de fer.

Quant à l'exploitation de la ligne vicinale de Bruxelles à Ninove elle a été

fortement améliorée en ces derniers temps par l'installation du service électrique entre Bruxelles et Dilbeek et par l'extension de ce service de Bruxelles (Ouest) à Bruxelles (Nord).

Le nombre des trains tant sur les sections électriques que sur celle exploitée à la vapeur est suffisant pour assurer le trafic.

Il serait utile de spécifier sous quels rapports des améliorations sont encore désirables.

QUESTION.

On demande quelle a été la répartition de l'augmentation de crédit pour les gardes-convois?

RÉPONSE.

La réponse à la 25^e question traite de cet objet.

QUESTION.

On demande la revision du tarif de transport des charbons. Les anomalies sont flagrantes

RÉPONSE.

Les transports de charbon jouissent, en Belgique, de nombreux tarifs spéciaux très favorables.

La question posée est trop vague pour pouvoir y répondre utilement.

QUESTION.

On demande l'achèvement des travaux de la gare de Mouscron.

RÉPONSE.

L'aménagement de la station de Mouscron se poursuit régulièrement.

Les travaux de pavage de la nouvelle cour aux marchandises ont fait l'objet d'une adjudication publique qui a eu lieu le 17 décembre dernier.

En ce qui concerne l'agrandissement et les modifications du hangar aux marchandises, il a été procédé, le 5 décembre dernier, à une adjudication publique qui n'a pas donné de résultat favorable; ces travaux feront l'objet d'une prochaine réadjudication publique.

QUESTION.

On demande que l'on détermine la portée précise de la circulaire imposant la connaissance du flamand aux employés des trains traversant une localité flamande, même pour les trains express.

RÉPONSE.

La décision ministérielle visée tend à faire desservir, d'une façon générale, les trains circulant dans la région flamande du pays par des chefs-gardes et des gardes possédant la connaissance de la langue flamande.

Les principes édictés sont appliqués au fur et à mesure que le permet la situation du personnel.

Hormis donc les cas où des changements de résidence, de série ou de service peuvent être réalisés avec l'assentiment des agents intéressés, il est procédé, par voie de vacance ou d'extinction, au remplacement de certains chefs-gardes et gardes par des collègues possédant la connaissance du flamand.

QUESTION.

On demande que le Gouvernement publie en annexe au rapport de la Section centrale les instructions relatives au droit d'association du personnel.

RÉPONSE.

Les instructions relatives à l'exercice du droit d'association du personnel font l'objet du règlement du 10 mars 1910, dont un exemplaire est ci-annexé.

MINISTÈRE
des
Chemins de fer, Postes et Télégraphes

ASSOCIATIONS — RÉCLAMATIONS.

RÈGLEMENT.

Bruxelles, le 10 mars 1910.

Le présent règlement modifie les instructions concernant l'exercice du droit d'association des fonctionnaires, employés et ouvriers du département et les réclamations collectives.

I.

Les agents du département des chemins de fer, postes et télégraphes peuvent constituer entre eux les associations suivantes, moyennant de sauvegarder l'ordre et la discipline et d'observer les conditions indiquées dans le présent règlement.

- 1° des sociétés d'agrément, de bienfaisance, d'épargne, d'art, de littérature, de sciences ;
- 2° des sociétés mutualistes ;
- 3° de sociétés coopératives ;
- 4° des sociétés professionnelles.

II.

Les associations d'agrément, de bienfaisance, d'épargne, d'art, de littérature, de science peuvent se constituer sans autorisation préalable. Il suffit qu'elles fassent parvenir à l'autorité supérieure un exemplaire de leurs statuts et la liste des membres de la direction.

III.

Les sociétés mutualistes, reconnues conformément aux dispositions de la loi du 23 juin 1894, peuvent se constituer sans autorisation préalable.

Elles feront parvenir au Ministre leur acte de constitution, dès qu'il aura paru au *Moniteur*, ainsi que la liste de ses administrateurs.

Elles jouissent de tous les droits et privilèges reconnus par la loi aux associations reconnues.

IV.

Moyennant des conditions à déterminer, l'autorité supérieure pourra confier à ces sociétés l'octroi à leurs membres des secours en cas de maladie ou d'accidents.

La comptabilité des sociétés sera tenue de façon à ce que l'autorité supérieure pourra se rendre compte de l'emploi des subsides, accordés le cas échéant de ce chef par l'administration.

Les statuts doivent déterminer comment sera réglée vis-à-vis de la société la situation des agents appelés par l'administration à changer de résidence.

V.

Les sociétés coopératives peuvent se constituer sans autorisation préalable.

Elles feront parvenir au Ministre leur acte de constitution, dès qu'il aura paru au *Moniteur*, ainsi que la liste des membres du conseil d'administration.

Ces sociétés ont tous les droits que leur concède la loi du 18 mai 1873.

Elles doivent cependant s'abstenir strictement de vendre à des personnes non affiliées, et en général, de les faire bénéficier de tout ou partie des avantages sociaux.

VI.

Les unions professionnelles ont pour objet l'étude des questions se rattachant à la profession ainsi que la protection des intérêts professionnels de leurs membres.

Aucune autre réunion temporaire ou permanente ne peut s'occuper du même objet.

VII.

Les unions professionnelles sont constituées entre agents, qui, dans des situations administratives semblables, exercent une même activité professionnelle.

Les statuts de ces associations détermineront les catégories des agents qui y seront admis.

VIII.

Les agents désireux de créer une union professionnelle enverront à l'autorité supérieure, à fin d'autorisation, le texte des statuts de l'union, la liste des membres fondateurs et la liste des membres du comité de direction.

IX.

Aucune personne étrangère à l'administration ne peut faire partie d'une union professionnelle à quelque titre que ce soit.

Les statuts doivent prévoir la manière dont seront réglés vis-à-vis de l'union les droits et les obligations d'un membre, qui, à raison d'un changement de situation, amené par des raisons de service, ne peut plus continuer à faire partie de l'union.

X.

Les associations professionnelles peuvent présenter au Ministre, directement ou par la voie hiérarchique toutes les requêtes et propositions qu'elles jugent utiles et qui ont trait soit à l'exercice de la profession, soit à la situation de ses membres, soit à l'organisation du service.

Les autres requêtes, réclamations, propositions ou démarches du personnel concernant ces objets ne peuvent revêtir la forme collective, mais doivent rester strictement individuelles.

XI.

Des encouragements pourront être accordés aux membres des unions professionnelles qui auront proposé des mesures reconnues utiles à l'administration.

XII.

Sont interdites : toute manifestation organisée en vue d'obtenir, en faveur de réformes administratives, l'appui de personnes étrangères à l'administration ;

toute action politique ;

toute attaque contre les actes et décisions de l'administration ;

toute mesure de nature à entraver l'application des règlements ;

toute décision ou mesure de nature à entraver la liberté d'un membre ou de tout autre agent, ou de restreindre les droits qui lui sont reconnus par l'administration.

XIII.

Les règlements des associations doivent reconnaître à tout membre le droit de se retirer de l'association après paiement des cotisations échues.

XIV.

Lorsqu'une association impose à ses membres ou leur fait distribuer un journal ou toute autre publication périodique, elle engage par le fait même la responsabilité de ses directeurs ou administrateurs.

Les agents exerçant une autorité sur le personnel, doivent s'abstenir de toute intervention pouvant avoir le caractère d'une pression quelconque

en vue de favoriser ou de combattre l'affiliation à une association déterminée.

Il est strictement interdit aux membres d'une association de lui accorder ou procurer dans ses relations avec l'administration, des facilités ou avantages que ne prévoient pas les règlements.

Les agents ne peuvent s'occuper des affaires concernant les associations qu'en dehors des heures de service.

Les agents faisant partie de sociétés coopératives ou de secours mutuel, dont tous les membres ne sont pas au service du Département, doivent, pour participer à la gestion de ces sociétés, obtenir l'autorisation du Ministre, dans les formes prévues par le règlement sur les in comptabilités.

Des associations se proposant un autre objet que ceux prévus par le présent règlement, pourront se constituer moyennant une autorisation préalable de l'autorité supérieure.

Toutes les dispositions antérieures, qui seraient contraires à celles qui précèdent, sont abrogées.

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

G. HELLEPUTTE.

QUESTION.

On demande de hâter la solution de la question de la nouvelle ligne vers l'Allemagne. Trois années se sont déjà écoulées, alors que le délai de la convention avec l'Allemagne est de dix ans.

RÉPONSE.

Le tracé de la nouvelle ligne vers l'Allemagne a été approuvé le 27 juillet 1909, pour la partie de Louvain à Tongres.

Le service d'exécution procède actuellement, pour cette partie, aux opérations sur le terrain, en vue de dresser les plans des travaux et des terrains à acquérir.

Les divers tracés de Tongres vers la frontière allemande sont soumis à une étude comparative.

QUESTION.

On demande un guide des chemins de fer plus pratique.

RÉPONSE.

Le nouvel indicateur a été établi d'après un programme tendant à le rendre le plus clair et le plus simple possible.

Les nombreuses innovations qu'il contient en rendent le maniement plus pratique et la lecture plus facile.

QUESTION.

On demande des auvents à la gare de Louvain et des passages souterrains à Tirlemont.

RÉPONSE.

L'adjudication pour l'établissement d'un auvent couvrant le premier trottoir de la gare de Louvain a eu lieu et les travaux seront entamés très incessamment.

Un projet d'aménagement des installations du service des voyageurs à la gare de Tirlemont est à l'étude.

Ce projet comporte la construction d'un couloir souterrain.

QUESTION.

On demande que le réseau de Landen soit relié à celui de Louvain

RÉPONSE.

Cette question recevra une solution à l'occasion de la revision des tarifs téléphoniques.

QUESTION.

On demande où en sont les travaux des gares de Mons et de Saint-Ghislain.

RÉPONSE.

Les propositions d'exécution des travaux de construction du viaduc qui doit permettre la suppression du passage à niveau de la route de Jemappes à la station de Mons sont sur le point d'être terminées.

Il est vraisemblable que l'administration pourra disposer prochainement des terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

Les terrassements pour la plate-forme de l'atelier des voitures à construire sont achevés.

Avant d'entamer la réalisation de l'aménagement des installations à voyageurs, voies, trottoirs et couloirs souterrains, on établit des voies pour remplacer celles qui doivent disparaître pour faire place aux nouvelles installations à voyageurs.

Il est à prévoir qu'on pourra commencer très prochainement la réalisation de cet aménagement. On s'occupe de la rédaction des propositions d'exécution des travaux.

* * *

Les installations actuelles de la station de Saint-Ghislain répondent aux nécessités du trafic, sauf, toutefois, celles du service de la traction qui devront être agrandies, à raison de l'importance que prend le dit service.

Le service d'exécution procède à l'étude de cette extension.

QUESTION.

On demande que le Gouvernement achète des charbons indigènes plutôt que des charbons anglais, inférieurs en qualité.

RÉPONSE.

Les charbons anglais fournis jusqu'à présent n'ont pas été inférieurs en qualité aux charbons indigènes.

QUESTION.

On demande quelle a été la répartition du crédit de 200,000 francs accordé aux gardes et chefs-gardes.

RÉPONSE.

Le crédit a servi à couvrir partiellement la dépense de 624,200 francs engagée en 1910 pour relever les traitements de ce personnel et de celui des premiers-chefs et chefs-facteurs de station, ainsi que pour réduire les prestations, améliorer les conditions de travail, accroître les primes de régularité et les frais de découcher du personnel des gardes et chefs-gardes.

QUESTION.

On critique le tarif élevé de la ligne vicinale Bruxelles-Ninove; on dit que l'administration des chemins de fer en est responsable: on demande que cette administration concède un tarif intérieur.

RÉPONSE.

Le Département des chemins de fer a accordé à la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, pour ce qui concerne la ligne vicinale de Bruxelles-Schepdael-Ninove, toutes les réductions de tarifs que permet la sauvegarde des intérêts du grand chemin de fer.

QUESTION.

On demande le remplacement du charbon anglais par des charbons indigènes.

On signale que l'Etat transporte le charbon anglais à prix réduit.

RÉPONSE.

Dans l'appréciation des offres faites aux adjudications, il est tenu compte :

- 1° Du prix fait par le soumissionnaire ;
- 2° De la qualité du combustible offert ;
- 3° De la distance à parcourir entre le lieu de fourniture et le point de consommation.

La préférence n'est donnée aux charbons étrangers que s'il est démontré

ensuite des trois considérations ci-dessus, qu'il en résulte un avantage marqué pour l'administration.

Les charbons belges sont fournis sur wagons au charbonnage; les charbons anglais sont livrés sur wagons dans l'un des ports : Gand ou Anvers.

Les transports entre les charbonnages belges ou les ports d'arrivée et les lieux de consommation sont effectués *en service* par l'administration des chemins de fer.

QUESTION.

On affirme que le charbon étranger est transporté à l'intérieur du pays, même à destination de particuliers, à un taux inférieur au transport des charbons belges.

On affirme que s'il s'agit de charbons étrangers, il y a du matériel en suffisance pour leur transport : s'il s'agit du charbon indigène, l'on répond qu'il y a pénurie de matériel.

RÉPONSE.

En règle générale, les transports de charbons étrangers sont taxés sur les lignes belges aux prix de la 4^e classe du barème de 1867, lequel consacre, sur les prix de la 4^e classe du barème général, des réductions variant de fr. 0.01 à fr. 0.50 par tonne, suivant les distances. Ces réductions ont été accordées aux charbons étrangers, parce que les charbons belges expédiés vers l'étranger jouissent de réductions, tout au moins aussi importantes.

Au surplus, les charbons belges expédiés à l'intérieur du pays jouissent de nombreux tarifs spéciaux consacrant des réductions généralement supérieures à fr. 0.50 par tonne.

*
* *

Le matériel demandé par les expéditeurs est mis à leur disposition le plus régulièrement possible.

Sous ce rapport, aucune distinction n'est faite, qu'il s'agisse de charbons indigènes ou de charbons venant de l'étranger par les ports d'Anvers, de Gand ou d'Ostende.

QUESTION.

On appuie à nouveau la requête des aveugles tendant à obtenir la gratuité de transport pour leur guide.

RÉPONSE.

La question de l'octroi de réductions de taxes, voire de la gratuité complète, aux personnes aveugles et à leurs guides a été soulevée à diverses reprises au sein du Parlement et a fait l'objet, en dernier lieu, en 1910, d'une question de la section centrale chargée de l'examen du budget du Département.

Il a été répondu ce qui suit :

« C'est au service de la bienfaisance qu'incombe le soin de favoriser les » voyages des aveugles, le Département des chemins de fer ne pouvant

- » assumer les charges ressortissant aux autres Départements du chef d'unités de l'espèce.
- » Il ne faut pas se dissimuler d'ailleurs, que ces faveurs pourraient donner lieu à des fraudes aussi nombreuses que difficiles à éviter.
- » Enfin, le tarif des voyageurs est exceptionnellement bas en Belgique et il n'est pas possible, sans s'exposer à de sérieux mécomptes, de lui faire subir des réductions nouvelles sans nécessité bien établie. »

QUESTION.

On fait remarquer que la gare du Quartier-Léopold n'est toujours pas achevée : lors du départ de S. M. l'Empereur d'Allemagne, on a pu se rendre compte de l'insuffisance de ses installations.

RÉPONSE.

Il a été mis à l'étude un projet d'aménagement définitif de la station de Bruxelles (Quartier-Léopold), projet qui créerait des installations complètement en rapport avec l'importance du mouvement des voyageurs.

En outre, le passage à niveau de la rue Montoyer disparaîtrait et celui de la rue Belliard serait transformé en viaduc supérieur, résultat qui se trouverait acquis au moyen d'un abaissement de la plate-forme des voies.

QUESTION.

On proteste contre le signalement secret : on signale que le chef peut toujours modifier son rapport sans que l'intéressé soit prévenu.

RÉPONSE.

La cote de mérite qui est l'expression intrinsèque de la valeur professionnelle est notifiée au personnel par la voie hiérarchique après avoir été discutée en conférence par les chefs de service.

Les réclamations formulées par les agents au sujet de leur signalement sont examinées avec toutes les garanties d'impartialité voulues et au besoin par voie d'enquête.

Les agents en cause sont informés de la décision intervenue laquelle est encore susceptible d'appel chacun ayant le droit d'adresser ses requêtes et réclamations personnelles directement au Ministre ou à l'autorité supérieure.

Le signalement n'est donc pas secret et les agents connaissent, d'une manière constante, le classement qui leur est attribué dans l'ordre de mérite.

* * *

Le personnel a souvent émis le vœu de recevoir communication de la feuille de signalement même; cette question sera examinée incessamment.

QUESTION.

On proteste contre les agissements de l'administration au cours du procès relatif à l'accident de Contich.

RÉPONSE.

Il n'est pas possible de répondre à une question aussi vague, il conviendrait de préciser en quoi consistent les agissements de l'administration contre lesquels on proteste.

QUESTION.

On rappelle la question de la pension des veuves et des orphelins. La caisse de pension des veuves et orphelins repose sur des bases erronées. Le système est ruineux et peu profitable aux intéressés. Ce qu'il faudrait, c'est l'allocation d'un capital, à verser à l'héritier, quel qu'il soit. Le capital servirait à la constitution d'une rente viagère, à la reprise d'une affaire, etc.

RÉPONSE.

La question n'intéresse pas uniquement la caisse des veuves et orphelins du Département des chemins de fer, postes et télégraphes ; elle est commune à toutes les caisses similaires instituées en vertu de l'article 29 de la loi du 21 juillet 1844.

A ce titre, elle ressortit plus particulièrement au Département des Finances auquel a toujours incombé la centralisation des mesures de principe intéressant les institutions de prévoyance dont il s'agit.

Le problème envisagé est d'ailleurs des plus difficile à résoudre ; il est à craindre que sa solution n'entraîne une augmentation des charges des affiliés.

QUESTION.

On demande pourquoi il existe une taxe différentielle en matière de location de wagons de chemin de fer.

RÉPONSE.

Les prix de location de voitures et de wagons ont été établis d'après la valeur d'achat ou de construction des différents types de véhicules, en tenant compte de l'intérêt, de l'amortissement ainsi que des frais d'entretien.

QUESTION.

On demande pourquoi l'on exproprie des terrains, alors que l'on ne peut approprier ceux-ci.

RÉPONSE.

Plusieurs raisons peuvent contribuer à ce qu'un terrain exproprié doive rester momentanément inoccupé.

Il arrive notamment qu'en vue d'éviter la mise en valeur ou spéculation, ou bien encore, afin de ne pas devoir faire de nouvelles acquisitions dans des parcelles déjà touchées et de devoir payer plusieurs fois des frais de

dépréciation, l'administration achète, lors de l'aménagement provisoire, tous les terrains qui seront nécessaires pour l'aménagement définitif.

Une autre raison non moins importante est celle-ci :

Les crédits nécessaires pour l'aménagement des grandes gares sont presque toujours répartis sur plusieurs exercices, le premier ou les premiers ne comprenant que les crédits nécessaires à l'acquisition des terrains, les suivants comprenant les crédits réservés à l'exécution des travaux.

Dans ces conditions, il peut se produire qu'un terrain reste momentanément inoccupé.

Toutefois, dans tous les cas, l'administration s'efforce d'utiliser ces terrains au mieux de ses intérêts.

Si le terrain inoccupé ne doit recevoir sa destination qu'après un certain temps, l'on examine la possibilité de le remettre aux domaines, à charge de location.

QUESTION.

Quelle est la durée du travail journalier et le nombre d'heures de repos entre la fin de la journée et le début du travail du lendemain pour chacune des catégories d'agents des chemins de fer, postes, télégraphes et téléphones?

RÉPONSE.

Les tableaux ci-joints donnent les renseignements demandés.

CHEMINS DE FER.

1° Personnel fonctionnaires et employés.

a) *Administration centrale et bureaux des directeurs de service, des sections des voies et travaux, des ateliers, des remises et des dépôts.*

La durée du travail du personnel de ces bureaux est de 7 heures au minimum.

Le nombre d'heures de repos entre la fin de la journée et le début du travail du lendemain est de 15 heures.

b) Stations, trains.

CATEGORIES D'AGENTS.	Durée du travail-journalier.	Repos entre la fin de la journée et le début du travail du lendemain.
I. — Chefs de station, sous-chefs de station, chefs de bureau, commis-chefs, commis, commis d'ordre, personnel du factage et de la police.	12 heures au maximum, mais la moyenne varie pour la généralité entre 10 et 11 1/2 heures.	Variable, mais huit heures au minimum après les vacations quotidiennes.
II. — Chefs-gardes, gardes	Maximum 13 heures, y compris la demi-heure de présence des agents avant le départ et après l'arrivée à destination du train qu'ils desservent.	Variable, mais, 8 heures au moins à domicile après les vacations quotidiennes.

c) Bureaux du service des recettes.

| 9 heures en général. . . | 12 ou 13 heures.

2^e Personnel ouvrier

<i>Administration centrale.</i>			
Chefs d'atelier, imprimeurs, huis-siers, chefs-classeurs, messagers, classeurs, etc.	8 h. (1).	14 h.	(1) Non compris 2 h. de repos au milieu de la journée.
<i>Voies et travaux.</i>			
Ouvriers de l'entretien (chefs-piocheurs, piocheurs, etc)	12 h. (2).	12 h.	(2) Y compris 2 h. de repos pour repas.
Ouvriers de surveillance (signaleurs, gardes-excentriques, gardes-barrières, etc).	Moyenne 12 h.	8 h. à domicile.	
<i>Traction et matériel.</i>			
Personnel sédentaire (hommes de métier, lampistes, manœuvres, nettoyeurs' etc.)	9 h. 40.	13 h., 12 3/4 h. 12 1/2 ou 12 h.	Suivant que le repos du milieu de la journée est de 1 h., 1 1/4, 1 1/2 ou 2 heures.
Ouvriers de l'atelier de fabrication des coupons	8 h. (3).	14 h.	(3) Non compris 2 h. de repos au milieu de la journée.
Personnel roulant (machinistes, chauffeurs et serre-freins). . .	(4) Max. 13 h.	8 h. au moins à domicile.	(4) Y compris une demi heure de présence à la remise avant et après le service effectif.
<i>Exploitation.</i>			
Ouvriers en général	12 h. (5) max.	Id.	(5) La durée de travail réel ne peut, sauf dans les circonstances exceptionnelles, excéder 12 h. par jour. La durée moyenne des prestations journalières est de 11 heures.

POSTES.

DÉSIGNATION des services.	DURÉE normale des vacations.	OBSERVATIONS.
Administration centrale et directions circonscriptionnaires (personnel en général).	7 heures.	
Bureaux de perception d'importance de premier ordre établis dans les grands centres (fonctionnaires et employés).	8 heures.	La différence, dans la durée des vacations, entre les deux catégories de bureaux, se justifie par le fait que dans les bureaux d'importance de premier ordre le travail est particulièrement plus actif que dans les seconds. Le service des agents qui accomplissent des vacations nocturnes ou semi-nocturnes est réduit d'une heure ou d'une demi-heure comparativement à celui de leurs collègues du même bureau.
Bureaux de perception d'importance secondaire (fonctionnaires et employés).	8 h. 30.	
Bureaux ambulants (personnel en général).	Variable.	
Sous-percepteurs.	7 à 8 h. 15.	Les vacations à accomplir par le personnel des bureaux ambulants dépendent de l'horaire des trains dans lesquels fonctionnent ces bureaux. Selon la durée des voyages effectués, les agents jouissent d'un jour de repos après une, deux ou trois journées de travail. Lorsque les agents désignés ci-contre sont chargés du service télégraphique, leurs vacations sont prolongées à concurrence des besoins de ce service. Les intéressés reçoivent de ce chef une indemnité spéciale. Pour les sous-percepteurs, la durée de la prolongation varie de 1 heure à 1 h. et 1/2; pour les agents de dépôt, elle est d'environ 2 heures; pour les agents de dépôt-relais, elle varie de 4 à 5 heures.
Agents de dépôt.	5 à 6 heures.	
Agents de dépôt-relais (vacations de bureau).	5 heures.	

FACTEURS.

Chefs-facteurs : de 8 à 10 heures.

Facteurs trieurs : 9 heures de jour, 8 heures de nuit.

Interprètes : de 9 à 10 heures.

Facteurs locaux : 8 heures minimum, 10 heures maximum (en trois vacations au moins).

Facteurs ruraux : de 7 h. 30 à 9 heures (la tâche comporte, au minimum, 6 heures de marche ou 8 heures de service en une ou deux vacations).

PERSONNEL OUVRIER.

Huissiers, messagers, classeurs, aides-messagers et aides-classeurs : de 7 à 8 heures.

Boutefeux : 10 heures de jour, 8 heures de nuit.

Ecureuses : 6 heures de jour, 5 heures de nuit.

OBSERVATION GÉNÉRALE.

Tout agent dispose d'un repos ininterrompu de 8 heures minimum, à domicile, entre la fin de la journée et le début du travail du lendemain.

TÉLÉGRAPHES.

A. — Personnel-employé.

I. — *Administration centrale et services spéciaux*

(Directions de service, etc.).

Fonctionnaires et employés : La durée normale du travail journalier est de 7 heures.

II. — *Perceptions et bureaux télégraphiques.*

La durée normale du travail journalier des employés des bureaux télégraphiques est fixée à 8 heures dans les bureaux occupant plusieurs agents et à 10 heures au maximum dans les bureaux moins importants, où la besogne n'est pas continue, sauf pour les dimanches et jours de fêtes où des réductions de service sont accordées.

Le nombre d'heures de repos entre la fin de la journée et le début du travail du lendemain est de 10 heures au minimum.

Pour ce qui concerne le service de nuit, fonctionnant dans les bureaux télégraphiques ouverts en permanence, il comporte ordinairement des vacations de 8 heures. L'agent qui a effectué un service de nuit, jouit d'un jour complet de repos après ce service.

III. — *Bureaux centraux téléphoniques.*

Les heures de présence des téléphonistes sont de 7 1/2 heures par jour dans les bureaux importants, et de 8 heures dans les autres, sauf les dimanches et les jours fériés où les vacations sont réduites.

Le nombre d'heures de repos entre la fin de la journée et le début du travail du lendemain, est de 10 heures au minimum.

Dans les bureaux ouverts d'une façon permanente, le service de nuit est assuré, en alternats périodiques, par un personnel masculin; en général, les agents qui sont chargés de ce service ne fournissent pas de vacation diurne le jour où la période de travail de nuit commence et ils ont un jour de repos complet (journée et nuit) à la date où la période de leur utilisation au service de nuit prend fin.

B. — Personnel-ouvrier.

La durée normale de la journée de travail des ouvriers en général est fixée à 10 heures.

Sauf les exceptions rendues indispensables dans certaines subdivisions de service, les vacations du personnel ouvrier commencent à 6 ou 6 1/2 heures, comportent une interruption d'une heure et de deux heures pour le repas méridien et prennent fin, au plus tard, à 18 heures.

QUESTION.

On demande qu'une gratification soit accordée aux facteurs de Bruxelles pour le travail supplémentaire occasionné par l'Exposition de Bruxelles.

RÉPONSE.

La question de l'octroi d'une gratification au personnel des postes de Bruxelles, pour le travail supplémentaire occasionné par l'Exposition, est à l'examen.

QUESTION.

On signale des plaintes formulées à raison de ce que les coopératives d'agents fournissent à d'autres personnes qu'à leurs membres sous le couvert de ceux-ci.

RÉPONSE.

Les règlements permettent aux agents des administrations du département de constituer entre eux des sociétés coopératives.

Ils peuvent aussi faire partie de sociétés coopératives mixtes, c'est-à-dire de sociétés où sont admis conjointement à eux des agents d'autres ministères ou d'administrations provinciales, communales, compagnies de chemins de fer concédés ou d'administrations similaires, mais les agents doivent, pour participer à la gestion des sociétés de ce genre, obtenir une autorisation ministérielle.

Il est interdit à toutes les sociétés coopératives de vendre à des non affiliés.

Lorsqu'une infraction à cette défense est constatée, de sévères observations sont faites aux administrateurs de la société délinquante, sans préjudice de peines disciplinaires s'il y a lieu.

Le projet de loi sur les associations déposé à la séance du 11 mars 1910 rappelle en son article 24 l'interdiction de vendre à des non affiliés.

QUESTION.

On fait part des plaintes des anciens ouvriers du Grand-Central qui n'ont pas encore obtenu les satisfactions promises.

RÉPONSE.

Des ouvriers de l'ancienne compagnie du Grand-Central belge ont été incorporés dans les cadres des divers services : voies et travaux, traction et matériel et exploitation.

Pour pouvoir répondre utilement à la question posée, il serait nécessaire qu'elle fût précisée : catégorie des ouvriers qui ont à se plaindre et nature de leurs griefs.

QUESTION.

On réclame l'établissement d'une gare de marchandises à Hal à l'intersection des routes de Tournai et de Mons.

RÉPONSE.

La question de l'établissement d'une gare à marchandises, à Hal, à proximité du passage à niveau de la route de Mons, est encore à l'examen.

QUESTION.

On signale l'insuffisance de la gare de Hasselt et on demande de hâter l'exécution des travaux d'agrandissement en donnant, si possible, la préférence au projet présenté par l'administration communale.

RÉPONSE.

L'administration des chemins de fer a prévu dans son programme des travaux de 1914 l'exécution d'une partie de l'aménagement des installations de la gare de Hasselt.

La réalisation des nouvelles installations du service de la traction, qui doit nécessairement précéder l'amélioration des installations du service des voyageurs — la remise actuelle devant disparaître — est poursuivie de façon à terminer ce travail en 1914.

QUESTION.

Les gares de Kermpt et de Zonhoven sont insuffisantes, il est urgent de les agrandir.

RÉPONSE.

Les plans d'aménagement des stations de Kermpt et de Zonhoven sont approuvés. Ces aménagements comportent, notamment, la création de nouvelles installations à voyageurs, telles que trottoirs d'embarquement et bâtiment des recettes.

L'agrandissement du quai pavé de la cour aux marchandises de la station de Kermpt a fait l'objet d'une adjudication publique, qui a été approuvée le 23 novembre dernier.

QUESTION.

Les civils employés au Ministère de la Guerre demandent à pouvoir profiter, comme les militaires, des coupons militaires.

RÉPONSE.

L'octroi d'une réduction de prix de transport, aux employés civils du Département de la Guerre, ne se justifie d'aucune façon : les intéressés sont, en effet, dans une situation identique à celle des fonctionnaires et agents des divers départements ministériels.

QUESTION.

Les laitiers ne sont autorisés à transporter qu'une charge de 60 kilogrammes. S'ils dépassent ce poids de 1 ou de 2 kilogrammes, on les frappe d'une amende de 2 à 5 francs. Ils demandent à pouvoir remplir leurs

cruches. Ils demandent à pouvoir transporter quatre cruches de 15 kilogrammes, déduction faite du poids des cruches ou bien une réduction du prix de transport pour les cruches, lesquelles seraient transportées comme bagages dans le fourgon.

RÉPONSE.

Dans la situation actuelle, le lait que les campagnards vont livrer en cruches, cruchettes ou bouteilles au domicile de leurs clients, est admis gratuitement, dans une certaine mesure, au transport à un seul train local de voyageurs de la matinée et à un seul train local de cette catégorie entre 15 et 15 heures.

Le poids maximum de chaque colis, cruche ou panier contenant les cruchettes ou bouteilles de lait, ne peut excéder 50 kilogrammes ; le poids total des colis, cruches, etc., à transporter gratuitement par producteur, ne peut dépasser 60 kilogrammes et le nombre des colis ne peut être supérieur à 5 par producteur.

S'il est présenté, par un seul producteur, un transport comprenant plus de 5 colis, cruches, etc., ou dépassant le maximum de 60 kilogrammes préindiqué, l'excédent en colis ou en poids, doit être enregistré et être expédié aux prix et conditions du tarif n° 2 ou du tarif des bagages et transporté par le même train de voyageurs que la partie admise gratuitement.

Afin d'éviter l'encombrement des voitures à voyageurs, les intéressés peuvent charger leurs colis dans le fourgon (celui d'arrière quand le train en a deux) et, en cas d'insuffisance du ou des fourgons, dans un wagon que l'administration fait ajouter, les jours de marché, aux trains désignés.

Les fausses déclarations et les tentatives de fraudes donnent lieu à l'application des mesures prévues pour les transports ordinaires.

*
* * *

Dans l'intérêt de la marche régulière des trains de voyageurs, qui ne sont d'ailleurs que trop surchargés, il ne paraît pas possible de s'engager plus loin dans la voie des concessions, en ce qui concerne le transport gratuit de marchandises par les trains envisagés.

QUESTION.

Quand mettra-t-on la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux d'agrandissement de la gare de Mons, d'établissement de couloirs souterrains, etc., en vue d'éviter les dangers qu'elle comporte?

RÉPONSE.

Avant d'entamer la réalisation de l'aménagement des installations à voyageurs de la gare de Mons, voies, trottoirs, couloirs, on établit des voies pour remplacer celles qui doivent disparaître pour faire place aux nouvelles installations à voyageurs.

Il est à prévoir qu'on pourra commencer très prochainement la réalisation du dit aménagement.

QUESTION.

Il existait une commission chargée d'examiner l'unification des traitements, en tenant compte des modifications apportées dans les attributions des fonctionnaires et employés et aussi du renchérissement de la vie.

Combien de fois cette commission s'est-elle réunie en 1910?

Quelles sont les propositions qu'elle a présentées, concernant :

- a) Les chefs de station ;
 - b) Les sous-chefs de station ;
 - c) Les chefs de halte ;
 - d) Les receveurs-comptables ;
 - e) Les commis de chemin de fer ;
 - f) Les commis d'ordre du chemin de fer ;
 - g) Les chefs-gardes et les gardes ;
 - h) Les chefs-facteurs et les facteurs de station ;
 - i) Les huissiers et messagers ;
 - j) Les percepteurs des postes ;
 - k) Les sous-percepteurs des postes ;
 - l) Les commis des postes ;
 - m) Les commis d'ordre des postes ;
 - n) Les facteurs locaux des diverses catégories ;
 - o) Les facteurs ruraux des diverses catégories ;
 - p) Les huissiers, classeurs et messagers ;
 - q) Les percepteurs des télégraphes ;
 - r) Les commis des télégraphes ;
 - s) Les commis d'ordre des télégraphes ;
 - t) Les auxiliaires des télégraphes ;
- et toute autre catégorie d'employés des chemins de fer, postes et télégraphes.

RÉPONSE.

La question posée définit inexactement le but de la commission visée.

De plus, la nomenclature d'agents cités dans cette question présente des catégories spéciales relevant la plupart respectivement d'une seule administration, tandis que l'unification à laquelle il est fait allusion avait un programme portant sur des catégories de fonctionnaires et employés qui ont des cadres semblables dans toutes les administrations du département.

Il n'est donc pas possible de répondre à la question.

QUESTION.

Il a été institué une prime de vigilance en faveur des machinistes.

Combien y a-t-il de machinistes dans chaque dépôt?

Combien de machinistes dans chaque dépôt ont reçu la prime de vigilance?

Quelle est la dépense totale affectée en 1910 au paiement de cette prime ?

RÉPONSE.

Le tableau ci-joint donne les renseignements demandés.

DÉSIGNATION des ATELIERS ET STATIONS.	Nombre de machinistes ayant l'ancienneté voulue pour obtenir éventuellement la prime de vigilance (5 ans de grade à partir du 1-4-05).	Nombre de machinistes ayant obtenu la prime de vigilance.	Dépense correspon- dante.	Nombre de machinistes qui ont été écartés de la prime de vigilance pour punitions ou absences.
Ledeberg	68	22	1,100	46
Meirelbeke	155	98	4,500	55
Ostende	55	59	1,851	16
Bruges	17	14	660	5
Alost	59	46	2,188	13
Termonde	55	22	975	15
Saint-Nicolas	25	19	945	4
Eecloo	14	12	600	2
Audenaerde	3	5	150	1
Nieuport-Ville	5	1	50	2
Cortemarck	2	1	50	1
Lichterfelde	1	1	25	1
Namur	92	61	2,921	51
Ronel	98	51	2,207	45
Tamines	60	51	2,505	9
Ciney	7	4	200	5
Jemelle	92	66	3,275	26
Arlon	96	64	2,952	32
Virton	25	22	1,094	3
Gembloux	2	2	50	»
Bertrix	51	27	1,528	4
Bastogne	2	2	100	»
Aerschot	45	52	1,525	15
Lodelinsart	61	48	2,525	15
Louvain	54	50	1,015	4
Schaerbeek (1)	185	107	4,590	78
Tirlemont	69	47	2,250	22
Tournai	70	44	2,069	26
Ath	51	25	1,199	6
Courtrai	57	24	1,155	15
Ypres	16	11	525	5
Moucron	2	2	50	»
Liège	107	76	5,547	51
Renory	107	95	4,625	14
Visé	14	10	500	4
Verviers	61	55	1,865	26

(1) Y compris les machinistes utilisés à Ottignies, Bruxelles (Q.-L.) et Wavre au service des manœuvres.

DÉSIGNATION des ATELIERS ET STATIONS.	Nombre de machinistes ayant l'ancienneté voulue pour obtenir éventuellement la prime de vigilance (5 ans de grade à partir du 1-4-05).	Nombre de machinistes ayant obtenu la prime de vigilance.	Dépense correspon- dante	Nombre de machinistes qui ont été écartés de la prime de vigilance pour punitions ou absences.
Welkenraedt	59	45	2,011	16
Ans	17	15	285	2
Liers	31	26	1,500	5
Landen	29	27	1,235	2
Stalle	20	18	900	2
Hasselt	26	21	1,008	5
Troi -Pons.	25	22	1,075	1
Bruxelles-Midi	90	65	2 689	27
Baulers	26	17	845	9
Braine-le-Comte	40	47	2 515	2
Luttre	76	56	2,679	20
Monceau	75	54	2,509	19
Piéton	21	19	925	2
Charleroy	65	41	2,962	19
Châtelaineau.	50	24	1,167	6
Montignies	45	55	1,525	12
Walcourt	51	40	1,950	11
Berzé	10	9	450	1
Mariembourg	5	5	225	»
Mons	89	58	2,795	31
Saint-Ghislain	95	65	5,229	28
Quiévrain	2	1	25	1
Haine-Saint-Pierre	75	52	2,518	21
Manage	55	52	1,525	5
Erquennes	1	1	25	»
Quaregnon-Central	24	16	800	8
Anvers-Nord	159	79	2,888	60
Anvers-Sud.	78	56	2,185	22
Berchem	60	28	1,525	52
Bruxelles-Nord.	86	51	1,410	55
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	17	12	575	5
Malines	42	25	942	17
Esschen.	4	4	100	»
Hamont	2	2	50	»
Turnhout	1	1	35	»
Weelde-Merxplas	1	1	25	»
Totaux.	5,244	2,259	104,841	985

QUESTION.

Combien de pères de famille ayant plus de trois enfants âgés de moins de 14 ans, ont reçu la prime de 40 francs par enfant, au-dessus de trois?

Quelle est la dépense totale affectée en 1910 à cette prime?

RÉPONSE.

Le nombre total de pères de famille ayant bénéficié de la mesure, ne pourrait être fixé qu'à l'intervention de tous les chefs immédiats, ce qui nécessiterait un temps assez long.

Quant à la dépense engagée, elle s'est élevée, pour 1910, à 150,000 francs en chiffres ronds.

QUESTION.

Quelles sont les règles d'avancement, ou, en d'autres termes, la période nécessaire pour accorder les augmentations de salaire aux différentes catégories d'ouvriers des chemins de fer, postes et télégraphes?

RÉPONSE.

D'une manière générale les augmentations de salaires sont accordées au moyen, soit du disponible provenant du remplacement des agents sortis, décédés, pensionnés, etc., par d'autres à salaire moindre, soit de crédits spéciaux consacrés à l'amélioration de la situation du personnel.

Toutefois, l'avancement de quelques catégories spéciales est soumis à des règles fixes et les délais d'ancienneté exigés sont établis en tenant compte de l'importance des fonctions et de l'échelle des augmentations.

Cependant nul n'obtient une amélioration de position avant un délai minimum d'un an au taux actuel, à moins qu'il ne s'agisse de reconnaître, par une nomination spéciale, les services exceptionnels d'agents, ayant donné des preuves d'une capacité extraordinaire.

QUESTION.

Le maximum de salaire des machinistes a été porté à 240 francs par mois. Étant donnés les délais d'avancement actuels, combien de machinistes obtiendront ce maximum en 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916?

RÉPONSE.

Anciennement, le maximum du salaire de machiniste était de 200 francs. Par décision du 26 janvier 1909, appliquée à partir du 31 décembre 1908, les taux de 220 et 240 francs ont été créés et sont accordés après cinq ans de jouissance des taux de 200 et 220 francs.

Ont été promus jusqu'à ce jour au taux de 220 francs :

En 1908, 20 machinistes qui arriveront en ordre utile de promotion à 240 francs en 1915 ;

En 1909, 17 machinistes qui arriveront en ordre utile de promotion à 240 francs en 1914 ;

En 1910, 3 machinistes qui arriveront en ordre utile de promotion à 240 francs en 1915.

Seront promus à 220 francs :

En 1911, 0 machiniste ;

En 1912, 68 machinistes qui arriveront en ordre utile de promotion à 240 francs en 1917 ;

En 1913, 60 machinistes qui arriveront en ordre utile de promotion à 240 francs en 1918 ;

En 1914, 26 machinistes qui arriveront en ordre utile de promotion à 240 francs en 1919 ;

En 1915, 29 machinistes qui arriveront en ordre utile de promotion à 240 francs en 1920 ;

En 1916, 54 machinistes qui arriveront en ordre utile de promotion à 240 francs en 1921.

QUESTION.

Les ouvriers des télégraphes et des téléphones sont obligés de se déplacer journellement pour les besoins du service.

Quels sont les frais de déplacement accordés à ces ouvriers par catégorie, par heure, demi-jour, ou jour d'absence ?

Quels sont les frais de découchers ?

Quelle est la somme payée en 1909 et en 1910 pour ces frais ?

RÉPONSE.

Dans la situation actuelle, lorsque les chefs d'atelier, contremaîtres, traceurs, surveillants, brigadiers et poseurs du service technique sont appelés à découcher — ce qui se présente exceptionnellement, sauf en ce qui concerne les brigadiers et les poseurs placés à la tête des équipes d'ouvriers s'occupant de la construction et de l'entretien des lignes — ils reçoivent par nuit d'absence une indemnité fixée comme suit :

Chefs d'atelier	fr.	3 »
Contremaîtres et traceurs-surveillants		2 75
Brigadiers.		2 50
Poseurs		2 »

En ce qui concerne les aides-poseurs qui par la nature de leur travail sont appelés à se déplacer et souvent à découcher, ils jouissent, depuis le mois de mai 1909, d'une indemnité forfaitaire de fr 7.50 par semaine, pour couvrir les frais auxquels ils sont astreints.

Enfin, l'administration des télégraphes accorde aux ouvriers à poste fixe (ouvriers attachés aux ateliers, dépôts, etc.) qui sont astreints exceptionnellement à se déplacer, une indemnité fixée à :

3 francs par séjour pour les chefs d'atelier et les contremaîtres ;

2 francs par séjour pour les autres ouvriers.

L'absence doit être de 10 heures au moins pour pouvoir être portée en

compte comme séjour. Si elle est de plus de 5 heures et de moins de 10 heures, il est alloué une indemnité correspondant à un demi-séjour.

Le découcher compte pour un demi-séjour, lorsque l'absence est de 24 heures au moins.

Les sommes indiquées ci-après ont été liquidées, en 1909 et en 1910, du chef de frais de déplacements et de découchers :

1909. fr.	293,409.43;
1910.	341,063.90.

QUESTION

Les installations de la gare de Schaerbeek sont reconnues insuffisantes depuis longtemps.

Cette gare va être fréquentée, son trafic très développé pendant le cours des travaux de la jonction Nord-Midi.

M. le Ministre ne pourrait-il faire connaître quels travaux seront exécutés dans cette gare et quand ils seront entamés?

RÉPONSE.

La station de Schaerbeek va être complètement transformée et agrandie, aussi bien la gare de formation des trains de marchandises, située entre Schaerbeek et Haeren-Nord, que la gare des voyageurs.

On commencera par construire de nouvelles remises aux locomotives et aux voitures et des ateliers de réparation du matériel.

Aussitôt que ces bâtiments pourront être mis en service, il sera procédé à l'aménagement nouveau de la gare des voyageurs, qui comprendra des voies avec quais couverts communiquant entre eux au moyen de tunnels avec escaliers.

Ces travaux pourront être terminés avant le surélèvement de la gare de Bruxelles-Nord.

QUESTION.

Quels sont les émoluments accordés en 1910 aux présidents, vice-présidents et membres des comités et commissions ressortissant au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes?

RÉPONSE.

Ci-dessous des renseignements pour ce qui concerne l'année 1910 :

Sécrétariat général.

Commissions d'examen centrale pour le recrutement des commis et des commis d'ordre.

Le président jouit d'une indemnité annuelle de 1,000 francs.

Le montant des indemnités à allouer aux 12 membres ayant coopéré à la correction des épreuves s'élève, en total, à 897 francs.

Administration des Chemins de fer.*Commission de réception des papiers, imprimés, etc.*

Le président, qui est administrateur honoraire, jouit d'une indemnité annuelle de 1,500 francs.

Un membre reçoit annuellement 300 francs.

Commission de réception des billes, rails, etc., et Commission de réception du matériel et des approvisionnements.

Les membres jouissent des traitements correspondant à leurs grades respectifs.

Commission d'examen pour la collation d'emplois de dessinateur.

Le président a reçu pour l'année 1910 une indemnité de 321 francs.

Les 5 membres ont reçu ensemble, une indemnité de 1,392 francs.

Caisse des ouvriers.

Le président, conseiller honoraire, reçoit annuellement une indemnité de 3,000 francs du chef des différentes missions dont il est chargé.

Aucune rétribution n'est attachée à l'exercice du mandat des membres.

Comité d'administration de la masse d'habillement.

Aucune rémunération n'est attachée à l'exercice du mandat de ses membres.

Commission d'examen pour l'admission aux emplois de surveillance du service de la traction et du matériel.

Une indemnité de fr. 152.43 a été allouée au président en 1910 ; les 9 membres ont reçu des indemnités diverses dont le total s'élève à fr. 321.57.

Commission d'examen pour le recrutement des gardes, etc.

Une indemnité de 1,000 francs a été attachée au mandat du président pour l'exercice 1910.

Les divers membres, au nombre de 14, ont reçu ensemble une indemnité de 1,104 francs.

Administration des postes.

Il a été attribué en 1910 :

Aux fonctionnaires ayant coopéré aux travaux des commissions d'examens :

Au président.	73 francs.
Au vice-président	68 »
A 7 membres, ensemble . . .	448 »

Administration des télégraphes.

1° *Commission de réception des approvisionnements et du matériel des postes et des télégraphes.*

Un seul membre de cette Commission, parmi ceux faisant partie du personnel des télégraphes, jouit d'une indemnité spéciale : cette indemnité est déterminée chaque année, en tenant compte de l'assujettissement auquel l'intéressé a été soumis. La somme liquidée de ce chef en 1910 (pour l'exercice 1909) a été de 150 francs.

2° *Commission de réception des poteaux télégraphiques.*

Le secrétaire de cette Commission (un ingénieur) est indemnisé : il a obtenu en 1910 (pour l'exercice 1909) une indemnité de 150 francs.

3° *Commissions chargées des examens pour le recrutement des employés de bureau, des dessinateurs, etc., des mécaniciens, ajusteurs, traceurs-surveillants, poseurs, etc., des aides-messagers et aides-classeurs, etc.*

Le tableau ci-après indique les sommes qui ont été liquidées en 1910 :

	Secrétaire et secrétaires-adjoints	Membres. (Examen des épreuves.)
	Ensemble fr.	Ensemble fr.
Examens de promotion	550	935
Dessinateurs, etc.	—	260
Mécaniciens et ajusteurs.	—	160
Traceurs-surveillants, poseurs, etc.	315	297
Auxiliaires et élèves	550	595
Aides-messagers et aides-classeurs.	—	172

Caisse des veuves et orphelins.

Le président, directeur général honoraire, chargé, en outre, de diverses fonctions, jouit d'une indemnité annuelle de 3,000 francs.

Marine.

Aucun émolument n'a été accordé, en 1910, aux présidents, vice-présidents et membres des comités et commissions ressortissant à l'administration de la Marine.

Pour ce qui concerne les jurys d'examen des écoles de navigation qui siègent quatre fois par année, tant à Ostende qu'à Anvers, il a été liquidé, en 1910, à titre de jetons de présence, frais de séjour et de voyage, une somme totale de fr. 7,593.40.

QUESTION.

Quelles sont, en dehors des indemnités fixes qui font en quelque sorte partie du traitement, les indemnités payées en 1910 à chacun des membres composant le Conseil des chemins de fer de l'État, du Conseil d'administration des postes, de celui des télégraphes et du conseil permanent de la Marine?

Même question en ce qui concerne les inspecteurs généraux, les directeurs d'administration, les inspecteurs de direction, les directeurs de service, les ingénieurs en chef et ingénieurs de direction ou directeurs de service et ingénieurs principaux?

Quelles sont les indemnités allouées en 1910 aux fonctionnaires qui visitent les gares et les installations des chemins de fer dans le train d'inspection?

Quels sont les frais totaux de ces inspections et quels en sont les avantages?

RÉPONSE.

Des indemnités peuvent être accordées aux fonctionnaires pour de nombreuses raisons : pour rémunération de frais de déplacement dans le pays ou à l'étranger, de frais d'intérim, de changement de résidence, de découcher. Des indemnités sont aussi allouées pour frais de voyage des agents appelés à se déplacer pour témoigner en justice, pour rémunération du travail ou de service extraordinaire ou exceptionnel, à titre de récompense pour acte de dévouement, etc.

Il ne pourrait être fourni un travail précis et complet pour une année déterminée, pour ce qui concerne toutes les catégories de fonctionnaires visés, sans recourir à des recherches nombreuses et très longues.

Au surplus, il serait d'abord nécessaire de savoir ce que l'on entend par indemnités fixes qui font en quelque sorte partie du traitement.

Les indemnités de déplacements allouées en 1910 aux six fonctionnaires supérieurs qui participent aux inspections de la Direction générale se sont élevées en totalité à 10,280 francs.

Les autres dépenses (intérêt, entretien et amortissement de la voiture, frais de remorque, etc.) n'atteignent pas 10,000 francs.

Quant à l'intérêt que présentent les trains d'inspection, il a été exposé en ces termes, le 19 avril 1904, en réponse à une question d'un membre de la Chambre des Représentants :

« Tout train peut servir à convoier les fonctionnaires chargés d'études, »
» de contrôle ou de missions quelconques. Il est organisé des trains spéciaux »
» de service sur tout ou partie du trajet, lorsque l'horaire des trains ordi- »
» naire n'offre pas suffisamment d'élasticité au point de vue des stationne- »
» ments nécessaires pour l'examen sur place de projets, de questions d'orga- »
» nisation, etc.

» Les fonctionnaires appelés ainsi à se déplacer sont traités différemment »
» selon leur grade et les dispositions des arrêtés des 16 mai 1851, 10 jan- »
» vier 1862 et 31 mars 1864.

» Ceux qui ont droit à une allocation fixe ne reçoivent pas d'indemnité.
» Il n'est jamais dérogé aux arrêtés de principe, et les dépenses faites en
» conformité de ces arrêtés sont prévues par les articles 3, 7, 13, 17 et 22
» du budget.

» Les chiffres publiés par certains organes de la presse sont absolument
» fantaisistes.

» Je tiens que la création des trains périodiques d'inspection est une des
» réformes les plus utiles; elle est un complément indispensable de la décen-
» tralisation. Elle met en rapport constant les fonctionnaires du service
» extérieur avec la direction générale, elle évite de longues et inutiles cor-
» respondances, elle imprime aux études un caractère pratique et prévient
» les inconvénients inhérents au système des études entreprises isolément
» et à tour de rôle par le service des voies et travaux, par celui de la trac-
» tion et du matériel et, enfin, par celui de l'exploitation; les projets sont
» examinés sur place, contradictoirement par ces différents services repré-
» sentés, à la fois par le personnel de l'administration extérieure et celui de
» l'administration centrale; telle conférence fait épargner des mois d'études
» et permet de trouver un dispositif réalisant l'économie de sommes consi-
» dérables.

» Les avantages de cette manière de procéder sont si évidents que la
» dépense à laquelle elle donne lieu, est tout à fait secondaire. C'est le petit
» côté de la question, étant donné que les travaux d'aménagement et d'ex-
» tension portent chaque année sur une somme de 20 à 25 millions.

» Encore n'est-il pas certain que l'inspection périodique donne lieu à un
» surcroît de dépense, car pour en faire le compte, il faudrait déduire des
» dix à douze mille francs qu'elle coûte, la dépense occasionnée par les
» déplacements de chacun des trois services intéressés dont les fonction-
» naires se rendaient sur place isolément pour l'étude des travaux. »

La nécessité d'un système d'administration pratique et expéditif s'affirme
chaque jour davantage en présence du développement du trafic et des événe-
ments imprévus qui modifient profondément les courants de transport.

QUESTION.

Le barème de certains traitements et des salaires ayant été modifié, le
Ministre ne pourrait-il procurer une statistique complète et détaillée au
1^{er} décembre 1910, par catégorie du personnel de l'administration des
chemins fer, postes et télégraphes, comprenant les fonctionnaires, employés
et gens de service ou ouvriers, avec mention, pour chaque catégorie, du
taux du salaire annuel, mensuel, journalier, du nombre d'agents et les
sommes payées?

RÉPONSE.

Il n'est pas possible de fournir semblable statistique dans les délais nor-
maux où se font les réponses à la Section centrale.

Pour qu'elle soit exacte et à jour tous les services extérieurs de toutes les
administrations doivent y concourir.

QUESTION.

Les agréés des chemins de fer ne gagnent que 90 francs par mois, alors que les non-agréés touchent davantage : pourquoi cette différence ?

RÉPONSE.

Le traitement initial des agréés est fixé à 900 francs par an.

Les candidats dont les émoluments sont supérieurs à ce taux reçoivent, par voie de traitement supplémentaire, la différence entre le traitement initial et leur rémunération précédente.

Les intéressés — qu'ils soient ouvriers provisoires, à l'essai ou définitifs — obtiennent le supplément correspondant au taux de salaire immédiatement supérieur à celui qu'ils reçoivent comme ouvriers, s'ils comptent au moins trois années de services effectifs à leur dernier salaire.

Les porteurs d'avis à salaire fixe, immatriculés ou non, et les porteurs d'express ou d'avis payés à la course, ainsi que les porteurs de télégrammes, candidats à un emploi d'ouvrier, mais non utilisés en qualité d'ouvriers provisoires, au moment où la proposition de nomination d'agréé est faite par le directeur de service, reçoivent le traitement de 900 francs sans supplément.

QUESTION.

Pourquoi des salaires différents pour des entreprises identiques, dans la même région, voire dans la même localité ?

Pourquoi ces différences dans la fixation du maximum d'heures de travail ?

Pourquoi n'y a-t-il pas un minimum de salaire pour les entreprises de camionnage ?

RÉPONSE.

En conformité d'une décision ministérielle de 1908, tous les cahiers spéciaux des charges relatifs à la mise en adjudication d'entreprises de camionnage, contiennent une clause imposant au concessionnaire un minimum de salaire.

En matière de travaux, les auteurs de projets ont pour mission de s'inspirer des usages locaux afin de fixer exactement le taux des salaires à payer dans la région où les travaux doivent être exécutés.

QUESTION.

Où en est le projet de suppression du passage à niveau de la gare d'Uccle-Calevoet ?

L'administration ne pourrait-elle placer une passerelle au-dessus du dit passage à niveau en attendant sa suppression ?

RÉPONSE.

L'étude de la suppression de ce passage est faite par le service technique provincial.

Les diverses administrations intéressées se sont mises d'accord sur un projet de détournement de la chaussée d'Alseberg, qui a reçu l'approbation de la Députation permanente.

Le Département de l'Agriculture et des Travaux publics vient, toutefois de préconiser une modification dans le but de faire passer le boulevard de grande ceinture sous le viaduc destiné à livrer passage à la chaussée d'Alseberg détournée.

Le service provincial étudie cette modification.

La question de l'établissement d'une passerelle en attendant la suppression de la traverse n'a pas été posée jusqu'ici. Elle sera examinée.

QUESTION.

La pension des agréés est calculée différemment de celle des gardes. Les premiers ne touchent que le 1/60^e de la moyenne du traitement des cinq dernières années, les gardes touchent 1/50^e. Pourquoi cette différence?

RÉPONSE.

Le tableau annexé à la loi du 21 juillet 1844 mentionne les services qui seuls peuvent être considérés comme actifs; les services rendus par les agréés n'y figurent pas, tandis que ceux des gardes y sont prévus.

Les services des agréés doivent donc être considérés comme sédentaires pour le calcul de la pension et la base de 1/60^e est seule applicable dans l'espèce.

Le Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes a soumis au Département des Finances un projet de loi ayant pour objet de transformer en services actifs les services des agréés, en excluant toutefois de cette mesure les agréés utilisés exclusivement dans les bureaux.

Il en est de même d'autres catégories d'agents énumérés dans ce projet de loi.

QUESTION.

D'après les statistiques, les chauffeurs ne feraient que 8 heures de service. Ils affirment qu'ils en font 14.

Ils demandent à n'être astreints qu'à 12 heures de service, soit 10 heures de « roulement » avec 2 heures d'immobilisation, soit 1 heure avant le service et 1 heure après celui-ci. Cela n'est-il pas possible?

RÉPONSE.

Pour ramener à un maximum de 10 heures de roulement la prestation des chauffeurs, il faudrait décréter la même mesure pour les machinistes, ce qui représenterait une dépense annuelle de 2,500,000 francs environ.

QUESTION.

Ne pourrait-on majorer de 3 jours de congé payé les 28 jours accordés déjà?

RÉPONSE.

Indépendamment des 28 jours de repos, dont ils peuvent disposer à leur gré, les ouvriers conservent leur salaire lorsqu'ils s'absentent dans les conditions énoncées ci-après :

L'ouvrier ne touche pas de salaire pour les journées ou parties de journée pendant lesquelles il est éloigné de son service.

Par exception à cette règle, le salaire est maintenu pour :

A. — Les jours de repos et les heures de liberté accordés en vertu des dispositions qui règlent la matière ;

B. — Les absences des ouvriers blessés en service ou atteints de maladies qui ont sous ce rapport été assimilées par le Ministre aux blessures reçues en service ;

C. — Les congés accordés aux stewardesses dans la limite de quinze jours par an, indépendamment des jours de repos réglementaires ;

D. — Les congés accordés pour :

1° Prendre part au tirage au sort (devenu sans application) ;

2° Comparaitre devant les conseils de milice ou de revision ;

3° Assister à l'incorporation des miliciens ;

4° Assister à la revue annuelle des miliciens ;

5° Comparaitre devant les conseils civiques de revision ou accomplir un service obligatoire de garde civique ;

6° Participer à une élection ;

7° Être reçu en audience par le Ministre ;

8° Prendre part aux concours organisés par l'une des administrations du département, pour la collation des emplois ;

9° Se rendre à Bruxelles pour recevoir la décoration industrielle ou dans une localité quelconque pour recevoir de l'autorité communale la décoration civique pour acte de courage et de dévouement ;

10° Se rendre au chef-lieu de groupe, dans le but de subir la visite médicale de contrôle ;

11° Se rendre à la clinique d'un l'hôpital, chez un médecin spécialiste ou chez un médecin agréé pour le traitement d'affections qui n'empêchent pas les intéressés de se livrer au travail ;

12° Assister aux funérailles de parents ou alliés aux deux premiers degrés — un jour — ou d'un parent ou allié quelconque habitant sous le même toit que les intéressés ;

13° Contracter mariage — un jour — ou pour assister au mariage d'un parent ou d'un allié au premier ou au second degré ;

14° La naissance d'un enfant (un jour pour l'accouchement et un demi-jour pour le baptême) ;

15° Assister à un conseil de famille ;

16° Témoigner en justice, sur citation d'huissier ou ensuite de l'avertissement prévu à l'article 15 de la loi du 1^{er} juin 1849 ;

17° Assister à la communion solennelle ou à la confirmation d'un enfant ;

18° Assister, en qualité de parrain, au baptême d'un petit-fils ou d'une petite-fille;

19° Chercher, en cas de mutation, un logement dans la nouvelle résidence;

20° Être entendu par le Conseil d'appel au sujet de la mesure disciplinaire dont l'intéressé est l'objet;

Les chefs immédiats sont autorisés, en outre, à liquider le salaire afférent à la durée de l'absence des ouvriers qu'ils ont désignés, en tenant compte des besoins du service, pour assister aux funérailles d'agents de l'administration.

L'octroi de tout jour de congé supplémentaire avec solde à tout le personnel ouvrier entraîne une charge annuelle d'environ 200,000 francs.

QUESTION.

Ne pourrait-on accorder des coupons de service pour les enfants des ouvriers de chemin de fer?

RÉPONSE.

Les agents dont le traitement est égal ou inférieur à 4,500 francs ont la faculté de faire bénéficier leur épouse ou, en cas de veuvage, l'ainé de leurs enfants habitant sous le même toit, jusqu'à concurrence de quatre voyages par an, des coupons de service dont ils ont pour eux-mêmes la libre disposition.

Cette faculté est strictement limitative.

Il ne semble pas possible de l'étendre en ce moment.

QUESTION.

La pension des ouvriers ne pourrait-elle être égale à la moitié de leur salaire?

Que touchent-ils exactement?

RÉPONSE.

La pension des ouvriers retraités par suite d'infirmités ordinaires est fixée à 50 p. c. du salaire moyen des trois dernières années, lorsque les intéressés comptent au moins trente années de service.

Celle des ouvriers pensionnés par suite d'infirmités résultant d'un accident de service est, au minimum, de 50 p. c. du dernier salaire.

QUESTION.

Les gardes des cabines demandent des modifications au service de nuit. Actuellement, ils sont astreints à un travail de nuit de quinze jours.

Ne pourrait-on alterner de 8 en 8 jours le travail de jour et de nuit?

RÉPONSE.

Les avis diffèrent au sujet de l'alternement par quinzaine.

Certains agents, parmi les jeunes, envisagent surtout le repos d'une durée

normale de 36 heures qui est accordé à l'occasion de l'alternement et qui n'entre pas dans le compte des 28 jours de repos accordés annuellement.

Mais, de l'avis de nombreux ouvriers, c'est la fréquence des passages du repos nocturne au repos diurne qui les trouble, chacune de ces transitions étant suivie d'insomnies. La fatigue finit par être plus grande lorsque les changements sont plus fréquents.

QUESTION.

Les chauffeurs et machinistes des machines-fixes et à l'essai voient leur maximum fixé à 110 francs. Ils demandent à être traités comme les machinistes « roulants », dont le maximum est de 140 francs.

RÉPONSE.

Les chauffeurs de machine fixe ont un salaire de 90 francs à 110 francs; et les machinistes de machine-fixe un salaire de 90 francs à 140 francs.

Ces agents ont un service sédentaire et facile qui ne peut être comparé aux sujétions qui sont imposées aux machinistes de locomotives, dont le salaire maximum est 240 francs et non 140 francs.

QUESTION.

Les chauffeurs touchent des primes insignifiantes. Ils touchent 14 francs alors que les machinistes touchent 80 et 90 francs.

Les machinistes touchent 40 p. c. sur les économies de combustibles; où vont les 60 p. c. restant? Les chauffeurs touchent-ils quelque chose?

RÉPONSE.

Les machinistes de locomotives reçoivent des primes de parcours et de régularité ainsi que des primes d'économie de combustible et de graissage.

Les chauffeurs n'ont jusqu'ici bénéficié que de primes de parcours et de régularité; mais en vue de leur participation aux primes d'économie, des essais ont été prescrits dans deux remises, à l'effet d'établir comment cette participation pourrait être organisée et quelle influence elle aura sur la consommation du combustible.

Les primes payées aux chauffeurs pour 1909 (dernier exercice pour lequel la statistique des primes soit actuellement complète) se chiffrent comme suit :

Machinistes.	Primes globales.	Moyenne par agent du service de route.
	Francs.	Francs.
Parcours et régularité.	384.378	119
Économie	570.232	143
Chauffeurs :	954.610	262
Parcours et régularité	257.833	79

Les primes des chauffeurs sont égales à 67 p. c. environ des primes de parcours et de régularité des machinistes et à 27 p. c. de l'ensemble des primes de ces derniers agents.

QUESTION.

Chauffeurs et machinistes se plaignent de ne pas jouir du repos dominical. Les chauffeurs n'auraient qu'un dimanche par seize semaines?

RÉPONSE.

Chauffeurs et machinistes peuvent être classés en deux catégories au point de vue de l'application du repos dominical : 1^o ceux utilisés aux trains de voyageurs; 2^o ceux assurant des trains de marchandises et des manœuvres de gare.

Les agents de la 1^{re} catégorie jouissent du repos dominical autant que possible, mais, dans tous les cas, plus souvent qu'un dimanche par 16 semaines. Les chauffeurs sont généralement en repos en même temps que leurs machinistes.

Ceux de la 2^e catégorie sont fréquemment en repos les dimanches par suite de la suppression quasi générale des trains de marchandises et des manœuvres dans les gares de formation.

QUESTION.

L'administration ne pourrait-elle aménager un réfectoire à la gare de Schaerbeek? Les ouvriers ne disposent d'aucune salle pour prendre leurs repas.

RÉPONSE.

La question de l'aménagement d'un réfectoire à la gare de Schaerbeek est soumise à l'examen du service extérieur.

QUESTION.

Les ouvriers sont censés gagner fr. 0.58 à l'heure. Ce serait vrai s'ils ne travaillaient que dix heures; mais ils travaillent douze heures. Comment justifie-t-on que ces deux heures supplémentaires ne leur soient pas payées?

RÉPONSE.

Les ouvriers du chemin de fer sont rétribués à l'heure, à la journée ou au mois selon la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Seuls les hommes de métier sont payés à l'heure; ils reçoivent une rémunération correspondant exactement au nombre d'heures de travail qu'ils effectuent.

Ceux rétribués à la journée ou au mois obtiennent les taux figurant aux barèmes de salaires afférents à l'emploi qu'ils occupent, quelle que soit la durée de leur journée de travail.

Cette durée est d'ailleurs variable de service à service, de station à station.

QUESTION.

L'administration s'occupe-t-elle de l'élaboration d'un barème devant régler les salaires des ouvriers?

RÉPONSE.

Il existe depuis nombre d'années des barèmes de salaires réglant, par catégories d'emplois, les rémunérations minima et maxima des ouvriers.

Ces barèmes ont été soumis récemment à revision et les nouveaux tarifs-salaires, ont été appliqués à tous les ouvriers de l'administration des chemins de fer à dater du 1^{er} mai 1910.

QUESTION.

Le poste « Pertes et Avaries 260,000 francs » est légèrement inférieur à celui de 1909; il n'en avait pas été prévues pour 1910.

Quelle est la raison d'être de la réapparition en 1911 de ce poste?

RÉPONSE.

Le crédit de 2,540,000 francs, inscrit à l'article 27 du budget pour 1909, paraissant suffisant pour assurer, jusqu'à l'époque de la demande des crédits supplémentaires, les dépenses du chef de pertes, avaries et accidents, ce chiffre de crédit a été maintenu pour le budget pour 1910.

Les dépenses ordinaires de l'exercice 1910 s'élevaient donc à fr. 2,651,658.70 ce qui justifie l'augmentation de 260,000 francs pour 1911 du chiffre de crédit figurant au budget pour 1910, prévisions mêmes inférieures aux besoins réels.

La Section centrale a adopté le Budget par cinq voix contre deux; elle le soumet à son tour à l'approbation de la Chambre.

Le Rapporteur,
XAVIER DE BUE.

Le Président,
HARMIGNIE.



(5)

ANNEXES AU RAPPORT.

ANNEXE I

TABIEAU I. — État indiquant les recettes approximatives faites par les divers services du Département des chemins de fer, postes et télégraphes pendant l'année 1910.

SERVICES.		RECETTES approximatives de 1910.
Chemins de fer	fr.	301,512,000
Postes { Part du Trésor	Taxe des correspondances en général,	fr. 22.098.596
	» mandats et bons de poste	675.550
	» versements et paiements en compte courant à la Banque Nationale	29.154
	» abonnements aux journaux	91.258
	» effets de commerce	1.380.667
	» permis de pêche	9.336
Part du fonds communal	fr.	15,826,101
Télégraphes et téléphones.		18,161,388
Marine {	Produits du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres.	1,974,800
	— du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre	142,131
	— des actes des commissariats maritimes.	224,442
	— des droits de pilotage	4,928,476
	— des droits d'écluse	3,790

L'augmentation probable des recettes pour le chemin de fer, en 1910 est donc d'environ 26,669,000 francs sur 1909.

TABLEAU II. — *Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État en 1909 et 1910.*

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES État et sociétés concessionnaires		RECETTES au profit du Trésor.	
	1909	1910	1909	1910

Onze premiers mois (1)

Voyageurs	83,153,000	96,589,000	81,341,000	94,460,000
Bagages	2,407,000	2,853,000	2,365,000	2,808,000
Marchandises, finances, etc.	167,698,000	180,244,000	164,159,000	176,444,000
Produits extraordinaires .	4,142,000	* 3,493,000	4,123,000	* 34,70,000
Recettes totales . . .	257,400,000	283,176,000	251,988,000	277,182,000
Différences en 1910 .	+ 25,776,000		+ 25,194,000	

Décembre (évaluation).

Voyageurs et bagages . .	6,740,000	7,018,000	6,587,000	6,894,000
Marchandises et produits extra-ordinaires	16,589,000	* 17,800,000	16,268,000	* 17,436,000
Total des recettes . .	23,329,000	24,838,000	22,855,000	24,330,000
Différences en 1910 .	+ 1,509,000		+ 1,475,00	
Totaux pour les 12 mois.	280,729,000	308,014,000	274,843,000	301,512,000
Différences en 1910 .	+ 27,285,000		+ 25,669,000	

(1) La recette du mois de novembre 1910 n'est pas définitivement arrêtée.

(*) La recette des mois de novembre et de décembre 1910 ne prévoit aucune somme pour les décomptes du matériel ; les produits de novembre et de décembre 1909 comprennent de ce chef une somme de 302,000 francs.

TABLEAU III.

ADMINISTRATION DES POSTES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1910

Recettes.

Part du Trésor	fr.	24,284,561	
Part du fonds communal		15,826,101	
Montant global des recettes	fr.	—————	40,110,662

Dépenses.

La dépense s'élèvera approximativement, en 1910, à la somme de. fr. 20,324,974

Cette somme comprend les dépenses du chapitre III, 2^e section, postes fr. 19,855,818
 augmentées de la part de l'administration des postes dans les dépenses : 1^o des services communs et représentant 53 p. c. du total des imputations faites sur les articles 31, 32 et 33 du budget, ou de 771,192 francs 424,156

2^o De l'administration centrale, des traitements de disponibilité, etc. 65,000

Total égal. fr. 20,324,974

TABLEAU IV.
ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1910.

Recettes.

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie effectuées au profit du Trésor, en 1910, s'élèveront environ à. fr. 48,161,388

Dépenses.

La dépense s'élèvera, approximativement, en 1910, à la somme de. fr. 10,015,437

Cette somme comprend les dépenses du chapitre III, 3^e section, télégraphes et téléphones fr. 9,636,401

augmentées de la part des télégraphes et des téléphones dans les dépenses : 1^o Des services communs et représentant 45 p. c. du total des imputations faites sur les articles 31, 32 et 33 du budget, ou de 771,192 francs. fr. 347,056

2^o De l'administration centrale, des traitements de disponibilité, etc. 32,000

Total égal. fr. 10,015,437

TABLEAU V.
ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1910.

Recettes.

La recette totale effectuée, en 1910, pour les divers services de la marine, s'élèvera environ à fr. 7,273,640

Dépenses.

La dépense s'élèvera, approximativement, en 1910, à la somme de. fr. 8,301,094

Cette somme comprend les dépenses ordinaires, articles 47, 48, 49, 50 et 51 . . . fr. 8,274,534
augmentées de la part de l'administration de la marine dans les dépenses de l'administration centrale, des traitements de disponibilité, etc. 26,560

Total égal. fr. 8,301,094

Recettes et dépenses des chemins de fer

ANNEÉS.	RECETTES BRUTES de l'exploitation recettes diverses comprises.	DÉPENSES d'exploitation y compris les pensions.	RECETTES NETTES de l'exploitation.	PARTS des compagnies et loyers des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.
1	2	3	4	5
1885	119,725,487 78	70,763,915 50	48,691,574 28	4,918,798 44
1886	117,581,464 66	66,268,281 15	51,113,183 51	4,822,182 90
1887	121,280,452 12	67,201,443 41	57,079,008 71	5,052 534 75
1888	131,459,288 53	70,571,432 66	61,067,855 89	5,127,824 43
1889	136,920,084 54	75,132,149 80	61,767 934 54	5,385,706 14
Moyennes quinquennales . . .	125,949,556 »	69,954 445 »	53,997,911 »	5,061,009 »
1890	141,251,819 07	84,510,102 46	56,741,716 61	5,705,915 53
1891	142,820,514 40	84,707,064 76	59,113,249 64	5,651,467 91
1892	140,853,451 95	82,989,724 76	57,863,727 17	5,493,028 91
1893	145,587,864 23	82,126,752 60	63,461,111 54	5,787,056 27
1894	152,975,875 98	85,869,171 42	67,106,704 56	5,797,197 50
Moyennes quinquennales . . .	144,697,855 »	84,040 565 »	60,657,302 »	5,660,555 »
1895	154,695,002 42	91,446,189 25	63,248,915 17	5,800,915 98
1896	160,456,450 83	92,266,038 18	68,190,572 65	6,007,480 55
1897	180,105,785 75	105,986,792 60	76,118,991 15	5,502,307 09
1898	188,111,913 16	108,905,690 68	79,606,222 48	5,540,135 56
1899	201,612,756 75	121,680,486 50	82,932,250 45	5,749,948 14
Moyennes quinquennales . . .	177,596,575 »	105,657 045 »	75,959,550 »	5,680,157 »
1900	209,162,035 80	141,934,099 59	67,207,996 41	4,945,418 56
1901	207,846,788 77	141,394,509 86	66,452,278 91	4,815,166 56
1902	215,805,720 80	156,265,515 50	79,340,405 50	4,882,994 75
1903	225,194,506 47	155,594,667 78	89,799,858 69	5,007,441 97
1904	232,785,182 12	159,728,997 92	93,054,184 20	5,255,222 07
Moyennes quinquennales . . .	218,118,459 »	158,947,518 »	79,170,941 »	4,981,255 »
1905	248,156,102 85	155,358,924 55	92,797,178 50	5,544,808 14
1906	259,550,570 55	165,607,006 51	93,943,564 04	5,629,142 96
1907	269,756,668 26	184,580,760 74	85,158,907 52	5,742,625 65
1908 (définitif)	269,561,759 56	182,590,770 54	86,970,969 02	5,736,407 54
1909 (approximatif)	(1) 281,552,166 98	190,540 125 »	90,992,045 98	5,886,168 02
Moyennes quinquennales . . .	265,665,409 55	175,691,516 94	89,971,892 61	5,667,850 42
1910 (évaluation)	308,664 000 »	205,901,000 »	101,763,000 »	6,502,000 »
Moyenne annuelle pour la période de 1885 à 1910.	191,107,558 14	117,865,746 25	75,245,611 89	5,452,150 85

(1) Y compris les soldes des produits nets de l'exploitation des lignes des sociétés anonymes de la Flandre occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas pour compte de l'Etat, respectivement fr. 27,927.87 et 124,817.87.

de 1885 à 1909 et approximatives de 1910.

PART du Trésor.	CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissement.)	BON ou MAL du compte d'exploitation.	Longueur moyenne exploitée.	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen du combustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
6	7	8	9	10	11	12
44,042,775 84	50,805,021 45	— 6,762,245 61	Kilom. 3,175	58 96	5 65	131 »
46,291,000 61	40,516,596 16	— 3,025,595 55	3,200	56 02	5 10	129 46
52,026,475 98	48,566,868 57	+ 3,459,605 41	3,217	54 07	4 70	108 »
55,940,051 46	49,059,761 52	+ 6,880,270 14	3,227	53 54	5 74	115 65
56,584,228 40	49,450,409 54	+ 6,955,818 86	3,235	54 80	6 68	115 52
50,956,902 »	49,455,751 »	+ 1,501,171 »	3,210	55 54	5 57	119 95
51,167,801 08	50,120,250 57	+ 1,048,570 71	3,240	59 85	10 96	152 50
52,461,781 73	50,561,898 52	+ 1,899,885 41	3,260	59 51	10 26	154 »
52,570,698 26	51,012,014 92	+ 1,558,685 34	3,276	59 27	7 52	159 50
57,674,055 27	51,505,827 40	+ 6,170,227 78	3,279	56 40	6 40	151 »
61,509,507 26	52,168,254 24	+ 9,341,255 02	3,280	56 15	6 89	126 48
54,996,769 »	51,073,045 »	+ 3,923,724 »	3,272	58 08	8 41	156 70
57,447,890 19	49,245,567 21	+ 8,202,551 98	3,290	59 29	7 55	125 29
62,182,892 52	50,509,604 35	+ 11,675,287 99	3,502	57 51	7 42	121 71
70,616,684 04	60,895,524 14	+ 9,721,159 90	3,992	61 02	8 26	118 69
75,866,088 02	62,594,759 31	+ 13,271,549 61	4,004	56 87	9 25	117 50
77,182,502 29	64,220,455 12	+ 12,961,847 17	4,040	60 47	11 22	127 50
68,259,175 »	57,492,758 »	+ 10,766,455 »	3,767	58 57	8 70	124 14
62,262,547 85	67,242,962 98	— 4,980,415 15	4,060	67 86	17 91	127 50
61,657,112 25	69,525,551 84	— 7,868,259 49	4,048	68 05	17 44	127 64
74,457,410 57	71,486,421 59	+ 2,970,988 98	4,049	65 25	12 29	151 08
84,792,596 72	75,555,520 42	+ 9,236,876 50	4,055	60 12	12 24	129 88
87,798,962 15	75,700,590 88	+ 12,098,571 25	4,057	60 05	12 25	151 65
74,189,686 »	71,462,150 »	+ 2,727,556 »	4,049	65 70	14 45	129 55
87,452,370 56	77,990,940 99	+ 9,452,429 57	4,047	62 60	11 97	127 50
88,514,221 08	80,159,922 52	+ 8,174,298 76	4,064	65 81	14 15	125 »
79,415,281 87	86,579,225 71	— 6,963,941 84	4,259	69 18	17 12	157 »
81,234,561 68	88,278,967 01	— 7,044,405 35	4,501	67 74	17 03	159 50
85,105,875 96	91,155,726 71	— 6,027,850 75	4,519	67 71	14 56	140 04
84,504,002 19	84,780,556 15	— 482,295 96	4,194	66 29	14 95	157 81
98,261,000 »	95,744,000 »	+ 2,517,000 »	4,525	66 06	15 79	142 55
67,791,461 06	61,058,615 42	+ 5,752,845 64	3,725	61 85	10 54	129 75

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1850	652,804 25	»	652,804 25	6 »	37,968 24
1851	46,858,158 85	»	46,858,158 85	5 01	2,348,255 97
1852	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1853	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,550 25
1854	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1855	125,008,782 96	»	98,250,596 97	5 »	4,812,519 85
1856	125,581,502 44	»	125,008,782 96	4 76	5,950,459 15
1857	125,581,502 44	»	125,581,502 44	4 76	5,872,571 95
1858	172,544,215 65	»	172,544,215 65	4 24	7,516,905 70
1859	171,457,028 72	1,466,666 67	169,990,562 05	4 24	7,207,591 55
1860	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 75	4 50	11,445,584 65
1861	252,517,685 52	1,455,242 45	250,882,441 09	4 50	11,289,700 80
1862	277,999,246 74	1,416,110 51	276,584,156 25	4 56	12,612,098 16
1863	672,056,284 49	598,441,752 84	273,594,551 61	4 52	12,566,472 80
1864	593,667,597 55	929,109,525 95	566,588,071 42	4 40	16,128,555 12
1865	592,065,829 59	928,749,530 52	564,216,499 07	4 40	16,025,575 96
1866	589,179,658 78	928,300,700 87	560,878,957 91	4 41	15,914,762 05
1867	584,775,575 66	927,812,790 45	556,960,785 21	4 40	15,706,274 57
1868	616,180,750 02	927,585,651 74	588,597,098 28	4 47	17,570,290 28
1869	612,000,094 05	927,585,651 74	584,416,462 51	4 47	17,185,415 85
1870	606,610,472 90	927,585,651 74	579,058,841 16	4 48	16,980,805 68
1871	600,995,620 88	927,585,651 74	575,409,989 14	4 48	16,728,967 51
1872	615,087,952 72	927,585,651 74	587,504,520 98	4 51	17,476,444 88
1873	609,196,669 84	927,585,651 74	581,615,058 10	4 52	17,248,909 32
1874	624,378,405 88	955,567,408 01	590,810,995 87	4 55	17,000,278 55
1875	618,469,512 07	951,952,759 55	586,656,772 54	4 56	16,857,565 26
1876	612,651,650 45	950,285,425 41	582,566,207 02	4 56	16,671,166 65
1877	606,446,520 88	928,556,440 57	577,890,080 51	4 54	16,400,429 47
1878	600,257,550 58	927,585,651 74	572,653,918 64	4 54	16,173,180 04
1879	595,792,046 08	927,585,651 74	566,209,014 94	4 55	15,950,092 15
1880	651,975,524 66	927,585,651 74	404,591,089 92	4 57	17,671,916 85

capitaux réalisés de 1830 à 1910.

ANNEXE 5.

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
652.801 25	6 »	»	»	»	»
46,858,158 85	5 01	»	»	»	»
75,772,657 91	6 76	26,018,844 15	»	»	»
72,691,169 88	6 78	25,919,455 08	»	»	»
71,545,891 81	6 81	25,897,200 19	641,941 59	641,941 59	»
70,564,846 76	6 84	25,885,550 21	4 272,516 45	4,914,458 02	4 59
96,490,498 64	6 17	28,518,284 52	8,574,050 24	15,488,458 20	4 59
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	12,912,187 78	26,400,676 04	4 59
129,027,048 64	5 67	45,517,165 01	15,875,768 80	40,274,444 84	4 52
126,741 595 04	5 69	45,248,967 01	17,010,176 65	57,284,621 47	4 52
206,585,990 99	5 55	47,910,778 74	20,624,184 65	77,008,906 12	4 88
205,576,955 41	5 55	47,505,507 68	24,877,890 65	102,786,496 75	4 89
229,079,906 59	5 48	46,601,229 64	20,926,149 62	125,712,846 57	4 89
227,241,124 78	5 44	46,555,406 87	15,284,055 80	150,997,800 17	4 90
524,054 205 51	4 98	42,503,868 11	7,110,250 55	144,108,050 52	4 66
521,917,109 92	4 98	42,299,589 15	4,810,180 10	148,918,250 62	4 66
518,854,984 41	4 98	42,025,975 50	6,272 766 81	155,190,997 45	4 66
515,418,621 11	4 98	41,542,164 10	5,874,144 96	159,065,142 59	4 67
518,475,847 55	4 98	40,121,250 75	5,218,954 22	162,284,076 61	4 71
544,945,072 77	4 98	59,471,589 54	2,816,562 75	165,100,459 58	4 71
540,556,522 01	4 99	58 679,519 15	949,619 50	166,050,058 86	4 71
555,551,598 61	4 99	57,878,590 55	444,270 62	166,494,529 48	4 71
550,574,196 45	4 99	57,150,124 55	1,040,148 95	167,534,478 45	4 75
545,051,619 59	5 »	56,581,418 71	1,226,652 16	168,761,110 59	4 75
555,721,550 95	4 80	56,989,644 92	5,868,077 02	172,629,187 61	4 54
550,217,807 99	4 81	56,418,967 55	4,980,558 70	177,609,746 51	4 54
548,454,801 40	4 84	55,911,405 62	5,555,465 60	180,965,210 91	4 54
552,544,104 55	4 79	55,375,975 76	2,895,061 99	183,856,275 90	4 51
557,801,745 82	4 79	54,846,174 82	3,089,955 »	186,946,208 90	4 51
551,895,594 51	4 80	54,515,520 45	689,266 82	187 655,475 92	4 51
570,600,802 44	4 77	55,790,887 78	2,517,500 84	189,952,776 56	4 41

(1) Produits des émissions d'emprunts, déduction faite des sommes affectées aux amortissements et aux remboursements.

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1861	624,924,820 51	227 585,651 74	507,541,188 87	4 58	17,405,544 08
1862	617,618,068 84	227,585,031 74	590,054,437 10	4 58	17,085,508 54
1865	610,057,517 97	227,585,651 74	582 483,886 25	4 58	16,751,486 21
1864	602,071,065 55	227,685,651 74	574,487,455 61	4 39	16,459,908 51
1865	635,158,940 84	227,585,651 74	425,555,509 10	4 41	18,766,980 15
1866	644,207,245 01	227 585,651 74	416,623,615 27	4 42	18,414,765 69
1867	695,491,937 57	227,585,651 74	465,908 505 85	4 44	20,686,528 74
1868	690,250,628 91	227,585,651 74	462,665,997 17	4 44	20,542,414 67
1869	685,410,510 01	227,585,651 74	455,526,878 87	4 46	20,516,498 76
1870	681,614,025 55	227,585,651 74	454,050,593 59	4 46	20,240,755 55
1871	746,175,985 50	227,585,651 74	518,592,554 76	4 48	22,975,641 28
1872	757,057,515 96	219,959,031 74	517,077,882 22	4 48	23,009,965 75
1873	4,045,038,555 61	221,559,266 69	825,689,088 02	5 91	52,206,245 34
1874	4,044,859,492 47	221,569,266 69	825 470,225 78	5 91	52,197,685 80
1875	4,044,560,574 71	221,569,266 69	825,191,108 02	5 91	52,186,768 41
1876	4,055,498,567 44	221,569,266 69	852,129,500 75	5 91	52,556,255 63
1877	4,154,550,640 62	221,569,266 69	915,184,578 95	9 52	55,796,710 02
1878	4,254,487,248 91	221,569,266 69	1,055,117,982 22	5 85	59,775,042 51
1879	4,175,555,948 91	221,569,266 69	1,054,186,682 22	5 86	41,691,605 95
1880	4,428,764,048 91	221,569,266 69	1,207,594,782 22	5 68	44,452,127 98
1881	4,445,403,148 91	221,569 276 69	1,222,058,882 22	5 69	45,095,254 75
1882	4,595,096,518 91	221,569,266 69	1,371,727,081 22	5 62	49,656,520 37
1883	4,764,706,848 91	221,569,266 69	1,545,557,582 22	5 67	56,640,489 26
1884	4,768,022,048 91	221,569,266 69	1,546,652,782 22	5 67	56,762,157 10
1885	4,772,048,948 71	221,569,266 69	1 550,670,082 22	5 67	56,909,944 55
1886	4,901,670,848 91	508,082,566 69	1 595,588,282 22	5 66	58,525,351 11
1887	4,915,846,575 91	508,505,441 69	1,607,545,152 22	5 55	55,845,994 92
1888	4,927,561,475 91	508 505,441 69	1,619,058,052 22	5 55	54,258,444 07
1889	4,975,068,875 91	508,505,441 69	1,664,565,452 22	5 55	55,762,941 97
1890	2,006,564,175 91	508,505,441 69	1,698,060,752 22	5 56	57,054,810 60

capitaux réalisés de 1830 à 1910 (suite).

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
					P. c.
363.911,023 05	4 78	33,427,163 72	4,725,641 20	194,678,417 76	4 52
356,915,609 35	4 78	33,090,727 75	6,019,162 27	200,697,580 03	4 52
349,682,098 41	4 79	32,771,787 79	6,633,950 60	207,351,510 63	4 53
342,109,721 58	4 80	32,577,712 05	5,245,280 96	212,596,791 59	4 53
334,258,292 25	4 76	31,317,016 83	9,053,903 59	221,630,696 98	4 53
325,708,087 85	4 77	30,915,525 42	14,126,666 49	236,077,563 47	4 53
318,815,219 01	4 75	29,093,086 82	8,438,016 02	244,515,379 49	4 52
311,835,147 30	4 73	28,831,849 87	5,259,984 01	248,776,363 53	5 52
304,881,530 95	4 76	28,645,347 92	4,752,072 25	253,528,035 81	4 51
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,073,266 02	262,601,301 83	4 54
419,152,737 65	4 70	29,439,397 15	26,414,628 18	289,015,950 01	4 50
412,675,056 46	4 72	29,402,845 76	40,110,582 79	329,126,512 80	4 51
406,429,575 56	4 45	31,259,515 36	83,764,517 02	423,891,029 82	4 29
400,215,098 26	4 45	36,238,227 32	31,365,724 30	457,256,754 12	4 29
394,938,085 86	4 15	36,253,022 16	17,368,133 72	474,624,967 84	4 29
389,903,308 87	4 22	36,223,991 88	75,844,255 83	548,469,461 69	4 29
384,148,947 85	4 38	36,032,451 10	29,400,958 44	577,870,100 13	4 26
378,299,237 23	4 33	113,818,654 97	35,218,348 51	631,098,643 64	4 23
372,531,715 70	4 35	115,634,968 52	59,752,520 35	670,831,165 97	4 23
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 35	50,219,852 81	721,081,016 81	5 96
1,114,476,808 00	4 04	107,562,075 62	64,815,005 72	785,894,022 53	5 96
1,240,399,166 48	4 0	131,327,915 74	61,531,875 55	847,445,898 08	5 94
1,418,385,175 81	5 09	124,954,406 41	29,724,775 31	877,175,673 39	5 95
1,421,969,637 71	9 99	124,685,144 51	19,556,123 21	896,529,796 60	5 95
1,426,135,742 90	5 99	124,525,959 32	11,654,403 07	908,164,199 67	5 93
1,470,515,220 62	5 96	125,245,061 60	99,436,701 62	1,007,600,901 29	5 91
1,484,655,529 82	5 65	122,687,802 40	12,890,682 53	1,020,491,583 82	5 57
1,496,654,428 86	5 62	122,405,605 36	13,124,233 66	1,033,615,817 48	5 57
1,542,994,028 51	5 61	121,571,403 71	14,777,468 13	1,048,393,285 61	5 56
1,577,204,665 55	5 62	120,856,068 69	17,254,698 97	1,065,627,984 58	5 57

(1) Produits des émissions d'emprunts, déduction faite des sommes affectées aux amortissements et aux remboursements.

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation. 1	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes. 2	Capital nominal des titres réalisés. 3	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal. 4	Intérêts correspondant à ce taux moyen. 5
1891	2,601,658,425 91	508,505,441 69	1,755,151,982 22	5 55	58,750,021 90
1892	2,127,460,525 91	508,505,441 69	1,818,937,082 22	5 54	60,755,166 54
1893	2,169,750,205 95	509,979 621 71	1,859,750,582 22	5 53	61,929,694 58
1894	2,204,971,547 05	509,920,464 85	1,895,050,882 22	5 »	63,105,194 57
1895	2,226,529,447 05	509,920,464 85	1,916 608,982 22	5 »	57,498,269 46
1896	2,508,407,522 05	509,920,464 85	1,998,576,857 22	5 »	59,957,505 71
1897	2,570,594,775 57	509,920,545 55	2,060,474,452 22	5 »	61,814,252 06
1898	2,605,787,175 57	509,920,545 55	2,205,866,852 22	5 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	509,920,545 55	2,297,161,507 22	5 »	68,914,859 21
1900	2,650,808,150 57	509,920,545 55	5,540,977,807 22	5 »	70,229,554 21
1901	2,778,051 550 57	509,920,545 55	2,468,151,007 22	5 »	74,045,950 21
1902	2,879,594,050 57	509,920,845 55	2,569,475,707 22	5 »	77,084,211 21
1903	2,988,681,750 57	509,920,545 55	2,678,761,407 22	5 »	80,562,842 21
1904	3,116,872,918 12	509,920,140 00	2,806,952,807 22	5 »	84,208,584 21
1905	3,220,908,448 12	509,920,140 00	2,910,988,507 22	5 »	87,529,649 21
1906	3,282,467,050 56	509,869,768 54	2,975,597,282 22	5 »	89,267,918 46
1907	3,564,611,550 56	509,869,768 54	3,054,741,782 22	5 »	91,642,255 46
1908	3,456,917,850 56	509,869,768 54	3,129,048,082 22	5 »	95,811,442 46
1909	3,580,859,750 56	509,869,768 54	3,270,989,982 22	5 »	98,129,699 46
1910	3,705,455,695 57	508,909,111 15	3,594,494,582 22	5 »	101,854,857 46

capitaux réalisés de 1830 à 1910 (suite).

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
1,685,815,088 96	5 60	121,291 901 26	17,140,279 42	1,082,768,264 5	5 55
1,696,828,061 55	5 58	122,129,017 89	18,528,475 70	1,101,296 737 79	5 54
1,758,078,115 48	5 56	121,672,406 74	15,752,972 14	1,115,049,709 95	5 52
1,775,917,971 17	5 56	121,102,911 05	25,575,245 27	1,158,622,955 20	5 52
1,795,618,461 55	5 20 ²	120,990,520 72	17,732,719 17	1,156,555,672 57	5 16
1,878,469,746 44	5 18 ⁸	120,107,110 78	40,322,537 28	1,196,678,029 65	5 16
1,910,962 512 92	5 18 ⁵	119,512 119 50	225,977,581 85	1,422,655 410 48	5 15
2,174,862,454 58	5 16 ⁴	119,004,537 64	40,325,879 50	1,462,081,789 78	5 15
2,178,520,217 91	5 16 ⁴	118,941,080 51	77,205 897 52	1,540,185,187 10	5 15
2,219,501,706 54	5 16 ⁴	121,476,100 89	51,137,128 60	1,591,322,315 70	5 15
2,542,547,185 49	5 16 ¹	125,585,821 75	66,864,911 52	1,658,187,227 22	5 15
2,145,210,674 15	5 15 ⁵	127,254,029 69	65,860,881 72	1,722,057,108 94	5 12 ⁵
2 552,178,565 59	5 14 ⁹	126,585 041 65	62,401,710 46	1,784,458,819 40	5 12
2,690.048,146 12	5 14 ²	126,905,661 10	69.016,259 80	1 855.475,079 20	5 11 ⁵
2,785 719,425 25	5 15 ⁷	127,268,855 99	70,559,464 08	1,924,054,545 88	5 11
2,847,974,209 41	5 15 ⁴	127,623.072 01	55,015,057 08	1,979,079,630 96	5 11
2,925,506,164 96	5 15 ³	129.255,617 26	96,285.058 61	2,075,562.669 57	5 10 ⁸
2.994,220,165 16	5 15 ³	152,827,017 06	98,916,711 58	2,174,270.581 15	5 10 ⁹
5,129,442,909 46	5 15 ⁶	141,547,072 76	67,607,541 75	2,241 856,922 88	5 11 ³
5.245.800,179 71	5 15 ⁹	150,694,402 51	68,754,746 08 (2)	2,510,641,668 96	5 11 ⁷

(1) Produits des émissions d'emprunts, déduction faite des sommes affectées aux remboursements et aux amortissements.

(2) Chiffre provisoire.

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Dépense d'exploitations y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1835	13.5	1,929,767 55	94,596	»	421,439	269,362 50	168,847 44
1836	35.7	5,815,416 34	132,169	»	871,307	825,594 01	431,135 67
1837	90.8	18,253,149 31	127,644	»	1,384,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1838	202.6	35,587,228 51	139,013	5,300	2,238,303	3,098,267 66	2,768,616 64
1839	273.3	49,740,247 90	160,972	34,356	1,952,731	4,282,886 86	3,082,994 23
Moyennes quinquennales.	123.2	22,265,161 92	130,879	»	1,373,671	1,978,797 24	1,528,316 54
1840	324.7	62,144,182 97	186,172	104,892	2,199,319	5,355,946 48	3,077,994 08
1841	340.5	75,578,614 73	199,943	176,722	2,639,744	6,281,809 09	4,469,387 95
1842	398.5	95,266,341 49	217,503	192,910	2,724,104	7,501,862 49	4,496,399 13
1843	485.5	136,998,807 07	244,726	359,140	3,085,349	9,028,821 87	5,393,854 52
1844	559.8	144,108,050 52	257,408	560,906	2,381,529	11,247,460 75	5,977,105 03
Moyennes quinquennales.	421.8	102,818,997 98	221,150	278,914	2,806,009	7,883,180 11	4,682,948 54
1845	559.8	148,918,230 62	266,020	691,288	3,470,678	12,420,850 21	6,307,111 15
1846	559.8	155,190,997 45	277,126	778,897	3,700,111	13,599,571 22	7,154,541 78
1847	569.6	159,065,142 39	282,123	1,005,677	3,746,390	14,776,388 10	9,292,275 09
1848	594.9	162,281,076 61	385,649	876,515	3,638,965	12,302,826 29	9,856,280 47
1849	624.6	165,100,439 36	290,484	1,034,842	3,924,006	13,291,528 53	8,166,026 73
Moyennes quinquennales.	581.8	158,111,777 28	280,300	887,444	3,696,030	13,278,232 87	7,955,817 01
1850	624.6	166,046,582 »	292,097	1,261,155	4,188,614	15,099,030 77	9,198,980 39
1851	624.6	196,470,852 62	292,862	1,271,403	4,355,755	16,338,291 49	8,614,755 94
1852	624.6	167,530,501 57	294,666	1,479,544	4,451,304	17,408,068 15	8,500,672 18
1853	631.4	168,651,076 01	295,782	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	10,018,687 08
1854	636.6	172,296,859 37	301,895	2,345,892	4,905,814	22,748,574 52	11,297,729 49
Moyennes quinquennales.	628.4	168,203,174 32	295,460	1,639,820	4,517,349	18,267,975 40	9,526,461 62

Réseau de l'État Belge depuis l'origine

RÉSEAU		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation (1).
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
100,515 06	»	19,953 »	12,507 »	7,446 »	»	23,373 74	»	1,731,40	62 68	
391,458 34	»	23,426 »	12,077 »	11,049 »	»	24,202 93	»	677 90	52 22	
227,886 46	»	15,615 »	13,106 »	2,509 »	»	687,913 66	»	7,567 20	83 93	
329,651 02	30	15,292 »	13,665 »	1,627 »	»	1,188,972 06	»	5,868 60	89 36	
1,199,892 63	126	15,672 »	11,281 »	4,301 »	»	1,026,376 66	»	3,755 50	71 98	
450,480 70	»	16,064 »	12,407 »	3,657 »	»	590,167 81	»	4,791 »	77 23	
2,277,952 30	323	16,495 »	9,480 »	7,015 »	»	1,187,665 34	»	3,657 70	57 47	
1,812,421 14	519	18,448 »	13,125 »	5,323 »	»	2,830,930 60	»	8,314 »	71 15	
3,005,463 36	484	18,825 »	11,283 »	7,542 »	»	2,827,762 02	»	7,096 »	59 94	
3,634,976 35	740	18,597 »	11,110 »	7,487 »	»	3,104,212 08	»	6,394 80	59 74	
5,270,353 72	1,003	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	1,666,814 19	»	2,997 50	53 14	
3,200,227 57	614	18,689 »	11,102 »	7,587 »	»	2,323,476 85	»	5,508 50	59 40	
6,113,739 06	1,236	21,188 »	11,267 »	10,921 »	»	1,114,975 38	»	1,991 70	50 78	
6,145,029 44	1,379	24,294 »	12,781 »	11,513 »	»	1,048,230 96	»	1,872 50	52 »	
5,481,113 01	1,767	25,942 »	16,314 »	9,628 »	»	2,317,595 67	»	4,068 80	59 94	
3,443,545 82	1,475	20,680 »	14,892 »	5,788 »	»	4,692,599 65	»	7,888 »	69 94	
5,125,501 80	1,658	21,280 »	13,074 »	8,206 »	»	3,308,070 25	»	5,296 30	60 09	
5,322,385 83	1,503	22,825 »	13,676 »	9,149 »	»	2,496,295 78	»	4,291 10	58 55	
5,900,050 38	2,021	24,174 »	14,728 »	9,446 »	»	2,702,990 42	»	4,327 60	59 93	
7,723,538 55	2,027	26,158 »	13,792 »	12,366 »	»	919,159 05	»	1,471 60	51 28	
8,907,395 97	2,371	27,871 »	13,610 »	14,261 »	186,346 77	»	298 30	»	47 46	
9,727,224 98	2,917	32,273 »	15,867 »	15,406 »	777,424 91	»	1,231 30	»	49 57	
11,450,845 03	3,688	35,734 »	17,747 »	17,187 »	2,407,371 »	»	3,781 68	»	48 52	
8,741,810 78	2,607	20,672 »	15,160 »	13,912 »	»	50,201 36	»	79 90	51 35	

(1) Abstraction faite du coût des travaux de parachèvement prélevés sur le budget ordinaire de 1846 à 1886.

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'explo- itation, y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855.	652.4	177,190,648 66	306,773	2,716,559	5,288,216	24,546,265 20	13,063,015 70
1856.	713.1	180,453,200 01	308,952	2,618,658	5,962,706	24,612,160 59	14,645,613 67
1857.	744.6	197,091,779 41	320,965	2,859,325	6,458,424	25,743,498 07	14,542,307 79
1858.	745.7	200,181,714 41	325,322	3,271,634	6,640,948	27,074,124 47	14,989,021 94
1859.	745.7	200,870,981 23	326,324	3,398,860	7,140,640	28,117,469 10	14,533,542 13
Moyennes quinquennales.	720.3	191,457,664 75	317,668	2,972,895	6,298,187	26,097,301 89	14,354,700 25
1860.	747.2	203,188,282 07	329,128	3,770,615	7,412,361	29,044,505 28	14,300,787 50
1861.	748.6	207,913,923 27	336,363	4,203,671	7,819,594	32,991,957 22	14,655,562 37
1862.	748.6	213,932,718 04	345,503	4,374,995	8,131,685	32,703,236 82	15,241,905 36
1863.	748.6	219,429,926 33	353,846	4,572,454	8,818,952	33,976,414 31	15,824,280 70
1864.	748.6	223,429,834 11	359,847	5,352,305	9,421,632	36,329,916 90	17,416,526 15
Moyennes quinquennales.	748.3	213,578,936 76	344,937	4,454,808	8,326,845	33,129,206 13	15,487,812 32
1865.	749.2	230,457,459 82	369,448	6,006,195	18,677,963	38,193,962 92	19,815,804 54
1866.	789.8	239,505,337 47	378,825	6,648,366	11,637,417	37,889,919 66	23,473,179 07
1867.	862.7	251,541,340 95	376,935	6,661,064	12,616,991	40,352,035 »	24,324,343 65
1868.	862.7	252,251,810 40	377,988	6,787,898	12,824,334	42,001,675 09	23,154,570 05
1869.	862.7	254,132,508 68	380,967	7,248,814	12,577,016	43,534,642 84	24,759,763 77
Moyennes quinquennales.	825.4	245,578,297 46	376,833	6,670,467	12,266,730	40,394,447 10	23,305,536 21
1870.	868.7	258,845,254 64	387,021	7,767,488	14,134,356	45,366,359 22	25,558,032 87
1871.	1,422.2	300,886,733 96	394,842	11,204,691	18,282,037	66,185,030 56	35,397,142 06
1872.	1,469.6	335,517,030 83	422,547	13,264,731	23,197,623	68,590,317 51	42,720,305 65
1873.	1,871.4	528,327,639 35	472,301	16,285,822	29,101,509	72,867,366 73	55,082,274 29
1874.	1,925.1	565,619,822 30	488,636	16,137,240	32,444,823	88,222,555 26	60,678,815 07
Moyennes quinquennales.	1,511.3	397,767,296 22	433,069	12,931,994	23,432,069	68,246,325 86	43,887,313 99
1875.	1,966.5	581,219,556 40	497,123	14,383,841	34,961,012	87,742,148 76	58,908,463 59
1876.	2,053.2	652,428,671 14	508,812	14,572,956	36,913,707	90,614,686 14	58,074,620 91
1877.	2,144.7	878,023,405 96	463,299	14,554,854	37,421,220	90,549,290 91	55,580,080 29
1878.	2,435.3	922,781,268 11	417,787	16,022,800	40,391,240	94,473,469 17	56,479,678 37
1879.	2,552.0	974,878,519 33	408,525	17,345,255	40,926,427	99,913,197 86	58,853,554 71
Moyennes quinquennales.	2,230.3	801,786,284 19	459,109	15,375,941	38,122,721	92,638,498 57	57,579,281 38

Réseau de l'État Belge depuis l'origine (suite).

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des fraîs d'exploitation.
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kil. exploité.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
11,483,249 50	4,166	37,625 »	20,023 »	17,602 »	1,936,886 51	»	2,968 80	»	51 71	
9,966,546 92	3,672	34,514 »	20,558 »	13,076 »	4,750 84	»	6 70	»	58 02	
11,201,482 28	3,843	34,574 »	19,520 »	15,044 »	394,653 31	»	530 »	»	54 53	
12,418,402 53	4,394	36,754 »	20,401 »	16,653 »	1,306,583 58	»	1,752 20	»	53 25	
13,643,926 97	4,562	37,787 »	19,490 »	18,297 »	2,366,308 68	»	5,173 30	»	50 07	
11,742,601 64	4,127	36,231 »	19,929 »	16,302 »	1,201,836 59	»	1,668 50	»	53 52	
15,343,717 78	5,047	39,674 »	19,139 »	20,535 »	3,977,080 94	»	5,322 60	»	47 57	
18,336,394 85	5,619	44,072 »	10,577 »	24,495 »	6,609,930 89	»	8,829 70	»	43 74	
17,461,334 56	5,849	43,686 »	20,361 »	23,325 »	5,482,062 19	»	7,323 10	»	45 80	
18,452,133 61	6,113	45,387 »	21,138 »	24,249 »	5,718,551 02	»	7,639 »	»	46 11	
18,913,390 75	7,155	48,530 »	23,265 »	26,265 »	5,996,150 99	»	8,009 80	»	47 70	
17,641,393 71	5,957	44,271 »	20,697 »	23,574 »	5,556,755 21	»	7,425 60	»	46 18	
18,378,158 38	8,019	50,980 »	26,449 »	24,531 »	5,015,279 82	»	6,694 20	»	51 39	
14,416,740 59	8,424	47,974 »	29,720 »	18,254 »	»	87,487 54	»	110 80	60 78	
16,027,691 35	7,727	46,774 »	28,496 »	18,578 »	711,086 95	»	824 30	»	60 29	
17,847,085 04	7,874	48,686 »	27,999 »	20,687 »	1,938,901 93	»	2,247 50	»	57 36	
18,774,879 07	8,360	50,463 »	28,700 »	21,763 »	2,733,814 41	»	3,168 90	»	56 30	
17,088,910 89	8,079	48,938 »	28,235 »	20,703 »	2,062,319 12	»	2,498 50	»	57 22	
19,808,326 35	8,940	52,223 »	29,421 »	22,802 »	3,550,384 72	»	4,087 »	»	55 66	
30,787,888 50	7,879	46,537 »	24,889 »	21,648 »	7,423,203 14	»	5,219 50	»	52 41	
25,870,014 86	9,029	46,673 »	29,069 »	17,604 »	86,551 04	»	58 90	»	60 57	
17,785,092 44	8,704	38,944 »	29,439 »	9,505 »	»	12,828,264 79	»	6,856 »	72 50	
27,543,740 19	8,383	45,828 »	31,520 »	14,308 »	»	9,064,436 84	»	5,708 60	69 09	
24,359,014 87	8,587	45,456 »	29,039 »	16,117 »	»	2,166,512 55	»	1,433 50	62 04	
28,833,685 17	7,316	44,618 »	29,956 »	14,662 »	»	9,211,972 03	»	4,684 50	65 75	
32,540,056 23	7,998	44,133 »	28,285 »	15,848 »	»	7,406,659 34	»	3,607 40	63 83	
34,969,210 62	6,788	42,220 »	25,915 »	16,305 »	»	7,845,545 52	»	3,658 10	61 25	
37,993,490 80	6,580	38,793 »	23,192 »	15,601 »	»	6,616,241 27	»	2,716 80	59 66	
41,059,643 15	6,796	39,451 »	23,062 »	16,089 »	»	5,820,573 38	»	2,280 80	58 68	
35,079,217 19	6,917	41,544 »	25,816 »	15,728 »	»	7,380,498 31	»	3,311 60	61 83	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'explo- itation, y com- pris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1880	2 724 0	1 027 065 875 15	410 155	19 083 786	45 052 882	115 909 951 12	68 850 660 40
1881	2 869 5	1 088 775 824 02	418 058	20 128 181	45 950 022	115 646 555 14	71 807 599 85
1882	3 001 0	1 158 425 569 65	418 850	21 709 387	47 906 157	119 451 741 39	75 025 958 52
1885	3 074 1	1 176 616 752 48	422 222	22 055 346	49 657 604	121 085 754 07	75 829 240 27
1884	3 129 0	1 188 020 661 40	422 736	21 617 575	50 475 945	120 528 619 15	72 721 530 77
Moyennes quinquennales.	2 960 1	1 129 500 452 54	418 401	20 920 485	46 998 517	117 860 720 17	72 438 911 92
1885	3 175 1	1 220 570 892 88	422 222	20 507 722	51 255 214	119 725 487 78	70 765 915 50
1886	3 199 9	1 229 659 986 28	424 142	21 116 950	51 657 884	117 581 464 66	66 268 281 15
1887	3 210 6	1 240 594 508 45	425 915	25 502 158	54 064 504	124 280 452 12	67 201 415 41
1888	3 224 8	1 255 555 171 27	428 150	25 475 057	57 885 610	151 450 288 55	70 571 452 66
1889	3 358 4	1 269 785 758 87	452 266	27 054 059	59 957 199	156 920 084 54	75 152 119 80
Moyennes quinquennales.	3 210 4	1 242 732 471 15	426 159	25 492 857	54 959 214	125 949 555 40	69 951 444 12
1890	3 218 6	1 294 667 478 58	451 608	27 177 116	64 228 892	111 251 819 07	84 510 102 46
1891	3 260 4	1 510 977 026 20	441 068	26 810 667	67 472 178	142 800 514 40	84 707 064 76
1892	3 273 8	1 538 525 789 50	445 596	26 584 525	68 515 978	140 855 451 65	82 989 724 76
1895	3 278 7	1 557 479 410 57	448 158	26 550 140	70 959 992	145 587 861 25	82 126 752 69
1894	3 288 6	1 561 517 509 41	454 259	29 611 180	74 775 172	152 975 875 68	85 689 171 42
Moyennes quinquennales.	3 272 2	1 526 599 402 81	444 690	27 708 727	69 181 042	144 697 865 12	81 040 565 22
1895	3 298 8	1 582 061 216 70	458 098	50 108 525	76 957 198	154 695 002 42	91 446 189 25
1896	3 502 1	1 431 690 905 82	451 441	51 908 887	82 676 592	160 456 450 85	92 266 058 18
1897	3 991 6	1 747 910 657 19	471 210	54 152 501	91 359 845	180 105 785 75	105 986 792 60
1898	4 005 9	1 788 885 098 85	480 804	56 405 580	101 937 751	188 111 915 16	108 905 690 68
1899	4 059 6	1 854 815 969 60	487 147	59 902 457	114 858 225	204 612 756 75	121 680 486 50
Moyennes quinquennales.	3 767 2	1 611 072 904 85	469 260	54 495 110	95 557 968	177 596 575 57	103 657 045 40
1900	4 060 1	6 907 511 256 49	495 674	41 552 910	125 710 046	209 162 095 80	141 954 099 59
1901	4 058 5	1 961 104 488 18	510 645	40 715 545	124 454 401	207 816 789 77	111 591 509 86
1902	4 049 5	2 018 778 405 21	521 901	45 118 501	127 109 684	215 605 720 80	156 285 515 50
1905	4 052 0	2 076 058 289 59	558 857	45 108 846	152 004 692	227 194 506 47	155 594 667 78
1904	4 056 0	2 125 171 910 06	555 759	46 161 956	156 409 599	252 785 182 12	159 728 997 92
Moyennes quinquennales.	4 049 2	3 017 720 871 91	524 781	45 551 412	128 857 684	218 118 458 79	158 947 518 09
1905	4 046 8	2 200 490 572 05	571 575	40 001 209	145 471 624	218 156 102 85	155 558 914 55
1906	4 064 1	2 245 867 105 55	579 501	52 874 940	152 257 941	259 550 570 55	165 607 006 51
1907	4 259 2	2 595 064 655 44	588 057	55 602 755	161 184 555	269 756 668 25	181 580 760 74
1908 (défin tir)	4 500 8	2 494 151 071 15	602 851	51 601 656	160 519 594	269 561 759 56	182 590 770 54
1909 (approxim.)	4 519 4	2 545 457 607 18	615 170	54 682 255	161 915 242	(1) 281 552 166 98	190 540 125 5
Moyennes quinquennales.	4 194 5	2 575 822 057 65	590 987	52 552 559	156 225 587	265 665 409 55	175 691 516 94
1910 (évaluation).	4 522 9	2 608 800 000 0	628 112	58 600 000	174 700 000	508 661 000 0	205 901 000 0
Total général.	150 550 5	62 781 978 558 81	29 511 155	1 295 556 751	3 427 814 051	7 067 761 758 54	4 519 175 595 51
Moyennes générales.	1 980 9	826 078 665 25	585 675	17 016 799	45 102 816	92 996 904 45	56 851 257 81

(1) Y compris les soldes des produits nets de l'exploitation des lignes des sociétés anonymes de la Flandre occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas pour compte de l'État, respectivement fr. 27,927.87 et 124,817.87.

Réseau de l'État belge depuis l'origine (suite).

RÉSEAU		PAR KILOMETRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des fraîs d'exploitation.
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
									9	
45,039,290 72	7 006	41 817 »	25 276 »	16,541 »	»	3,207,015 50	»	1,177 50	60 05	
41,774,155 29	7,015	39,805 »	25,045 »	14,500 »	»	9,240,405 38	»	5,257 60	62 79	
44,408,804 07	7,227	39,750 »	21,975 »	14,784 »	»	8,668,790 78	»	2,885 70	62 59	
48,134,515 80	7 177	39,682 »	24 017 »	15,664 »	»	6,861,596 44	»	2,252 10	60 26	
47,007,298 56	6 918	38,436 »	25,241 »	15,215 »	»	8,277,755 14	»	2,643 50	60 16	
45,401,808 25	7,069	59,816 »	21,478 »	15,558 »	»	7,261,112 21	»	2,453 »	61 17	
48 961,374 28	6,465	57,751 »	22,501 »	15,450 »	»	6,762,243 81	»	2,151 10	58 96	
51,113,185 51	7,160	56,685 »	20,709 »	15 974 »	»	5,015,595 55	»	945 50	56 92	
57,079,008 71	7,223	58,657 »	20,892 »	17,745 »	5,459,605 41	»	1,075 50	»	54 07	
61,067,855 80	7,895	40,754 »	21 808 »	18,926 »	6,900,270 14	»	2,158 40	»	55 51	
61,767 934 54	8,356	42 519 »	25,220 »	19,091 »	6,955,818 86	»	2,145 10	»	54 89	
55,997,911 57	7,424	59,251 »	21,789 »	17,445 »	1 501,170 65	»	467 60	»	55 54	
56,741,716 01	8,567	45,481 »	26,014 »	17,467 »	1,038,570 71	»	519 70	»	59 85	
58,115,249 64	8,210	45 681 »	25,969 »	17,775 »	1,899,855 41	»	581 10	»	59 51	
57,765,727 17	8,056	42 998 »	25,354 »	17,661 »	1,558,685 54	»	414 80	»	59 27	
65,461,114 54	8,705	44,404 »	25,049 »	19,555 »	6,170,227 78	»	1,881 90	»	56 40	
67,106,704 50	9,005	46 517 »	26,111 »	20,406 »	9,141,255 02	»	2,779 70	»	56 15	
60 657 501 90	8,468	44,220 »	25,685 »	18,557 »	5 921,725 65	»	1,198 30	»	58 08	
63,248,815 17	9,125	46,894 »	27,721 »	19 175 »	8,204,551 98	»	2,487 10	»	59 20	
68,190,512 63	9,582	45,817 »	26,546 »	19,471 »	11,675,287 99	»	3,555 20	»	57 51	
78,118 991 15	10,219	45,421 »	26 051 »	19,070 »	9,721,159 90	»	2,455 40	»	61 02	
70,206 22 48	9,092	46,982 »	27,200 »	19,782 »	11,271 549 61	»	2,815 10	»	56 07	
82,952,250 45	9,878	50,612 »	50 122 »	20,550 »	12,961,847 17	»	3,208 70	»	60 47	
75,959,520 97	9 579	47,145 »	27,416 »	19,627 »	10,766,455 55	»	2,857 90	»	58 57	
67 207,996 41	10,254	51,516 »	54,965 »	16,553 »	»	4,980,415 15	»	1,226 70	67 86	
60,452 218 91	10,057	51,559 »	54,925 »	16,414 »	»	7,688,259 49	»	1,899 »	68 05	
79,540,405 50	10,648	55,245 »	55,652 »	19,595 »	2,970,988 98	»	755 70	»	65 25	
89,799,858 69	11 152	53,576 »	55,414 »	22,162 »	11,256 876 50	»	2,775 17	»	60 12	
95,054,184 28	11 458	57,077 »	54,621 »	25,056 »	12,098,571 25	»	2,997 66	»	60 05	
79,170,940 70	10,702	53,867 »	54,515 »	19,552 »	2,727,556 58	»	675 61	»	65 70	
92,797,178 50	12,109	61 521 »	58 588 »	22,955 »	9,452,429 57	»	2,555 95	»	62 60	
95,945,564 04	13,018	65,864 »	40,749 »	25 115 »	8,174,298 76	»	2,011 54	»	63 81	
85,155,907 52	13,099	64,915 »	44,909 »	20,006 »	»	6,965,941 84	»	1,448 61	69 18	
86,970,969 02	12,047	62 855 »	42 565 »	20,270 »	»	7,044 405 55	»	1,672 90	67 74	
90,992,045 98	12,660	65 145 »	44,111 »	21,052 »	»	6,027,850 75	»	1,441 70	67 71	
89,971,892 61	12,581	65,651 »	42,180 »	21,451 »	»	482,295 96	»	115 90	66 29	
104,765,000 00	15,417	71 402 »	47,168 »	24,254 »	4,517,000 »	»	1,044 90	»	66 06	
2,748,589,145 05	»	5,651,114 »	1,808,171 »	1,250,945 »	197,807,977 65	168,555,287 11	»	»	»	
56,165,646 64	8,605	46,916 »	28,689 »	18,257 »	578,551 19	»	195 65	»	61 11	

TABLEAU I. — Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer de l'État depuis 1879 jusqu'à 1910.

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.			RECETTE NETTE.	Augmentation ou diminution de l'année précédente.
		Dépenses d'exploitation y compris les pensions.	Parts des compagnies et loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7
1878	94,473,169 17	56,479,678 57	5,964,483 65	60,444,162 »	54,029,007 17	»
1879	99,915,197 86	58,855,551 71	4,120,424 41	62,975,970 12	56,939,218 74	+ 2,910,211 57
1880	113,909,951 12	69,850,060 40	5,502,802 59	74,155,462 79	59,756,488 53	+ 2,817,269 59
1881	115,646,555 14	71,807,599 85	5,588,590 85	77,455,790 68	56,190,744 46	— 5,565,745 87
1882	119,454,741 59	75,025,958 52	5,208,516 28	80,254,484 60	59,200,256 79	+ 3,009,512 55
1883	121,985,754 07	75,829,210 27	5,281,159 51	79,110,599 58	42,875,554 49	+ 5,675,097 70
1884	120,528,619 15	72,721,520 77	5,156,596 97	77,857,917 74	42,470,701 50	— 402,655 10
1885	119,725,487 78	70,763,915 50	4,918,798 44	75,682,711 94	44,042,775 84	+ 1,572,074 45
1886	117,581,464 66	66,208,281 15	4,822,182 90	71,090,464 05	46,291,000 61	+ 2,248,224 77
1887	124,280,452 12	67,201,445 41	5,032,551 75	72,235,078 14	52,026,475 98	+ 5,735,475 57
1888	151,459,288 55	70,571,452 66	5,127,824 45	75,499,257 09	55,940,051 46	+ 5,915,587 48
1889	156,920,084 51	75,152,149 80	5,585,706 14	80,555,855 94	56,584,228 40	+ 444,196 94
1890	141,251,819 07	84,510,102 46	5,575,915 55	90,084,017 99	51,167,891 08	— 5,216,427 52
1891	142,820,514 40	84,707,064 76	5,651,497 91	90,558,552 07	52,461,781 75	+ 1,295,980 65
1892	140,855,451 95	82,989,724 76	5,495,028 91	88,482,755 07	52,570,698 26	— 91,085 47
1893	145,587,864 25	82,127,752 69	5,787,056 27	87,915,808 96	57,674,655 27	+ 5,505,557 01
1894	152,975,875 98	85,869,171 42	5,797,197 50	91,666,368 72	61,509,507 26	+ 5,655,451 99
1895	151,605,002 42	91,449,189 25	5,800,915 98	97,247,105 25	57,447,899 19	— 5,861,608 07
1896	160,456,450 83	92,260,058 18	6,007,480 55	98,275,558 51	62,182,892 52	+ 4,754,995 45
1897	180,105,785 73	105,986,792 60	5,502,507 09	109,489,099 69	70,616,684 04	+ 8,455,791,72
1898	188,111,915 16	108,905,690 68	5,540,155 56	114,245,845 24	75,866,058 92	+ 5,249,404 88
1899	204,612,756 75	121,680,486 50	5,749,948 14	127,450,454 44	77,182,502 29	+ 5,516,215 57
1900	209,162,095 80	141,054,099 59	4,945,448 56	146,899,547 95	62,262,547 85	— 14,919,751 44
1901	207,846,788 77	141,594,509 86	4,815,166 56	146,209,676 42	61,657,112 55	— 625,455 50
1902	215,605,720 80	156,265,515 50	4,882,994 75	141,148,510 25	74,457,410 57	+ 12,820,298 22
1903	225,194,506 47	155,594,667 78	5,007,441 97	140,402,109 75	84,792,596 72	+ 10,554,986 15
1904	252,785,182 12	159,728,997 92	5,255,222 07	144,984,219 99	87,798,982 15	+ 5,006,565 41
1905	248,156,102 85	155,558,924 85	5,544,808 14	160,685,752 47	87,452,570 56	— 546,591 77
1906	259,550,570 55	165,607,006 51	5,629,442 96	171,256,149 27	88,514,221 08	+ 861,850 72
1907	269,756,668 26	184,580,760 74	5,742,625 65	190,525,586 59	79,415,281 87	— 8,900,959 21
1908	269,561,759 56	182,590,770 54	5,756,407 54	188,127,177 68	81,254,561 68	+ 1,821,279 81
1909	(1) 281,552,166 98	190,540,125 »	5,886,168 02	196,426,291 02	85,105,875 96	+ 5,871,514 28
1910(*)	508,664,000 »	205,901,000 »	6,502,000 »	210,405,000 »	98,261,000 »	+ 15,155,124 04
Fr. 98,261,000 »					+ 102,162,229 58	
54,029,007 17					— 57,930,256 75	
Fr. 64,251,992,85					+ 64,251,992 85	

(*) Chiffres approximatifs.

(1) Y compris les soldes des produits nets de l'exploitation des lignes des sociétés anonymes de la Flandre occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas pour compte de l'État, respectivement fr. 27,927.87 et 124,817.87.

TABLEAU II. — *Tableau présentant par année, d'une part, les capitaux engagés pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer et, d'autre part, l'accroissement des charges de la Dette publique résultant des intérêts et de l'amortissement de ces capitaux et du paiement des annuités.*

couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer et, d'autre part, et de l'amortissement de ces capitaux et du paiement des annuités.

Montant par année des charges nouvelles supportées par le budget de la dette publique.	Recettes nettes du chemin de fer		Excédents		Observations.
	Augmentation.	Diminution.	des recettes du chemin de fer.	des dépenses.	
7,114,545 68	2,910,211 57	»	795,607 89	» »	
205,709 51	2,817,269 59	»	2,615,560 08	» »	(1) Conversion du
2,517,648 21	»	3,565 745 87	» »	6,085,592 08	4 1/2 p. c.
2,587,897 75	5,009,512 55	»	621,614 60	» »	
1,865,905 56	5,675,097 70	»	1,807,194 54	» »	
1,015,505 80	»	402,655 10	» »	1,416,158 70	
50,564 92	1,572,074 45	»	1,515,509 55	» »	
215,517 05	2,248,224 77	»	2,052,707 74	» »	
2,455,069 91	5,755,475 57	»	8,180,145 28	» »	(2) Conversion du
472,892 75	5,015,557 48	»	5,440,664 75	» »	4 p. c.
410,648 22	444,196 94	»	55,518 72	» »	
678,820 85	»	5,216,427 52	» »	5,895,248 15	
452,667 95	1,295,980 65	»	861,512 70	» »	
450,116 60	»	91,085 47	» »	541,200 07	
491,812 57	5,505,557 01	»	4,815,544 44	» »	
664,426 75	5,635,451 99	»	2,969,025 24	» »	
2,924,887 03	»	5,861,608 07	» »	956,721 04	(3) Conversion du
1,266,237 12	4,754,995 15	»	5,468,756 01	» »	3 1/2 p. c.
10,585,919 81	8,455,791 72	»	» »	1,952,128 09	
1,899,215 17	5,249,404 88	»	1,550,189 71	» »	
1,623,715 81	5,516,215 57	»	1,690,497 56	» »	
5,022,507 86	»	14,919,754 44	» »	17,042,262 50	
2,082,588 86	»	625,455 50	» »	2,707,824 56	
2,161,069 75	12,820,208 22	»	10,659,228 47	» »	
2,069,098 85	10,534,986 15	»	8,265,887 52	» »	
2,144,870 46	5,006,565 41	»	861,694 95	» »	
2,299,550 11	»	546,591 77	» »	2,646,141 88	
4,265,206 55	861,850 72	»	» »	5,405,555 61	
2,116,851 59	»	8,900,939 21	» »	11,017,790 60	
3 768,968 50	1,821,279 81	»	» »	1,947,688 40	
2,982,759 70	5,871,511 28	»	848,554 58	» »	
2,610,744 09	15,155,124 04	»	10,544,579 95	» »	
55,099,222 56	102,162,229 58	57,950,256 75	67,622,681 84	56,489,911 57	
	64,251,992 85				
	Excédent des recettes nettes. . .		11,132,770 47		

(xxiv)

N^o 1.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

La longueur moyenne des lignes exploitées ——— 1 cent^{re} représente 200 kil^{tres}

Le capital utile total. ——— 1 cent. représente 100 millions.

Le coût du Kilomètre ——— 1 cent^{re} représente 20,000 francs.

Rachat des Bassins-Houillers
Rachat du réseau des Flandres.

Moyenne du coût Kilométrique 385,673 francs.

Longueur moyenne des lignes exploitées 1980,9 kilomètres 2000 kil.

Moyenne du capital utile employé 826,078.665 frs

1000 Kilomètres

500 millions

1 milliard.

1500 millions.

500,000 frs

Capital utile
approximatif
2609 millions.

4322 km 9
en 1910.

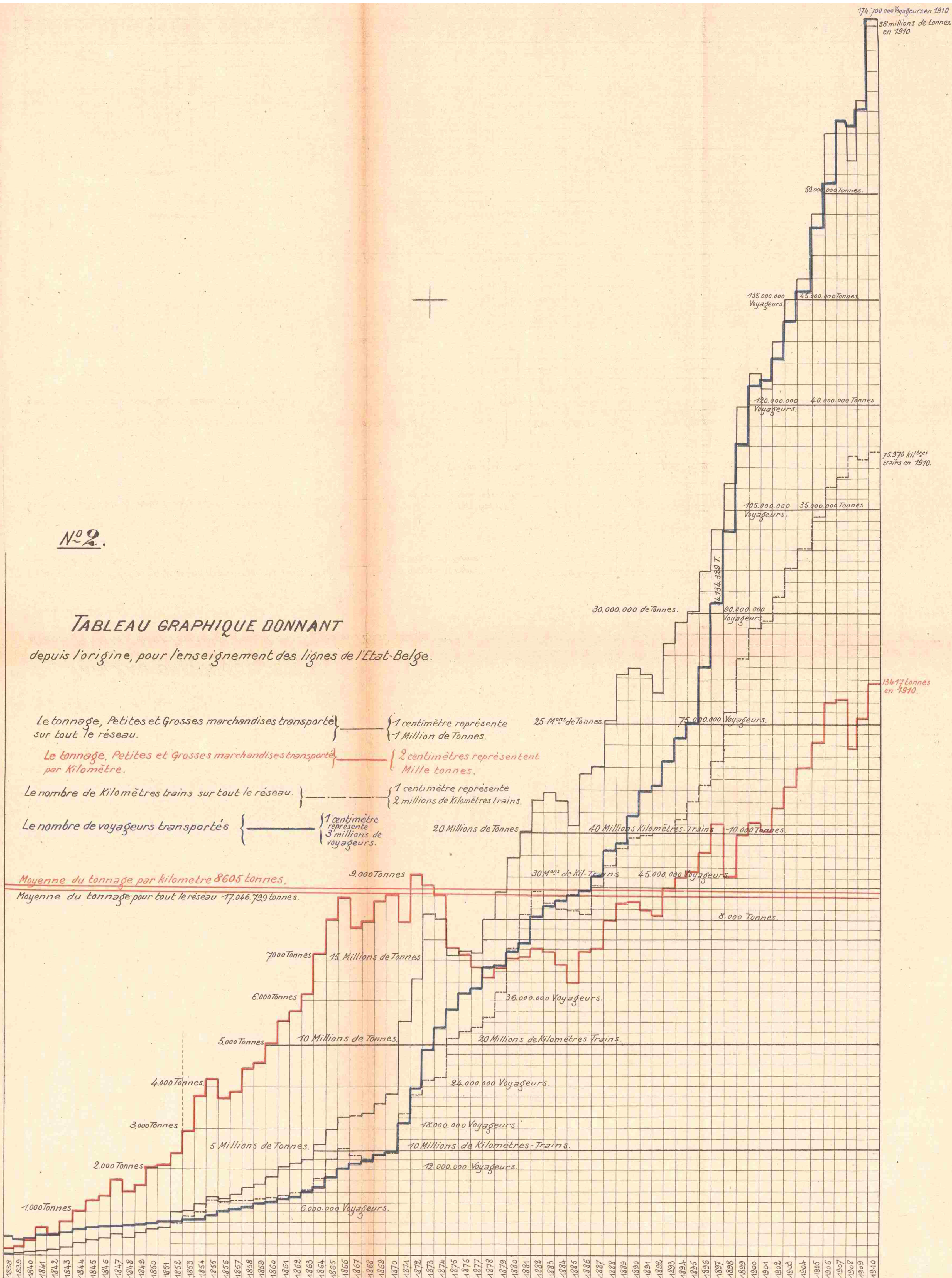
628,112 frs
en 1910.

1835 1836 1837 1838 1839 1840 1841 1842 1843 1844 1845 1846 1847 1848 1849 1850 1851 1852 1853 1854 1855 1856 1857 1858 1859 1860 1861 1862 1863 1864 1865 1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910

N°2.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

depuis l'origine, pour l'enseignement des lignes de l'Etat Belge.

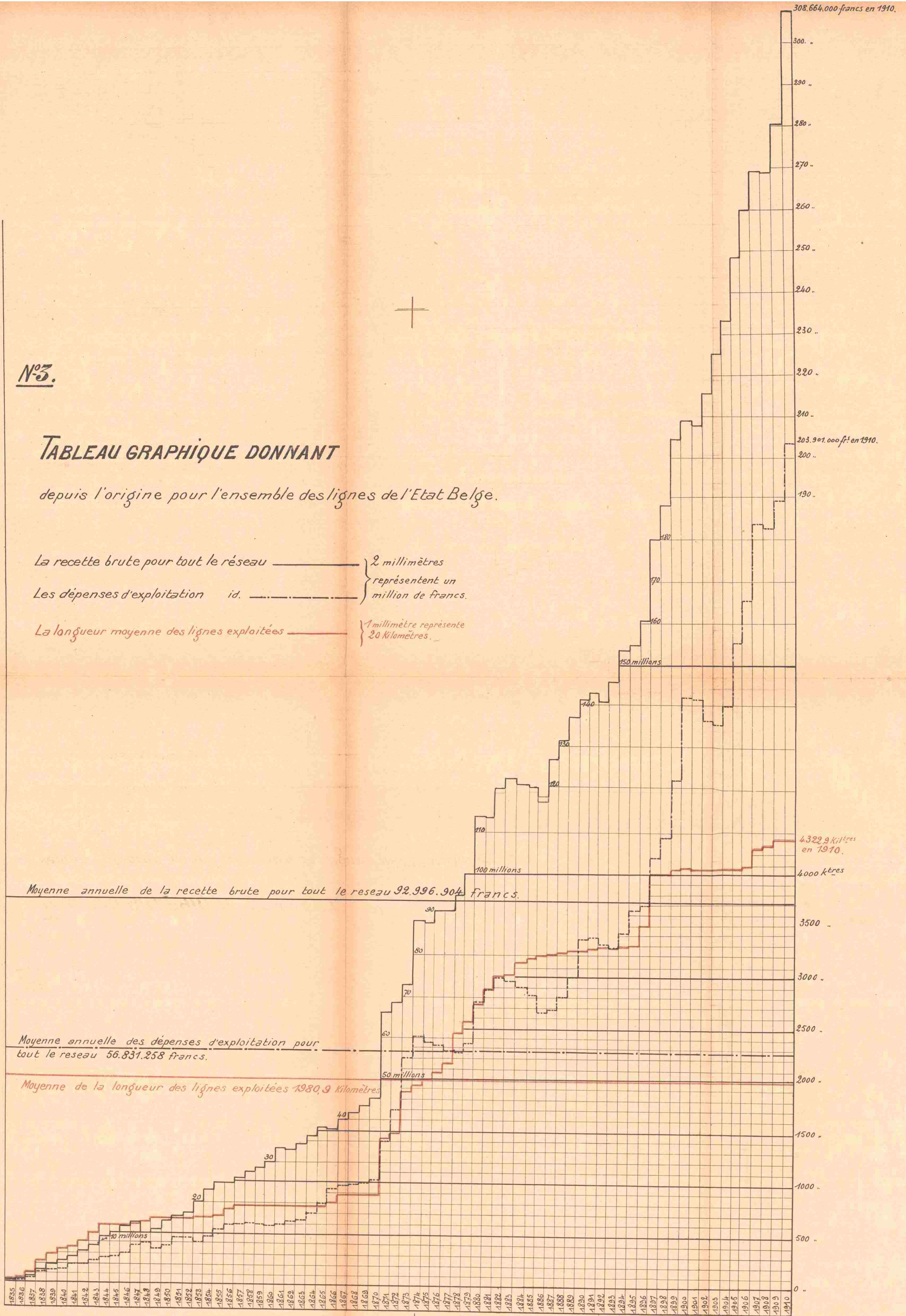


N°3.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

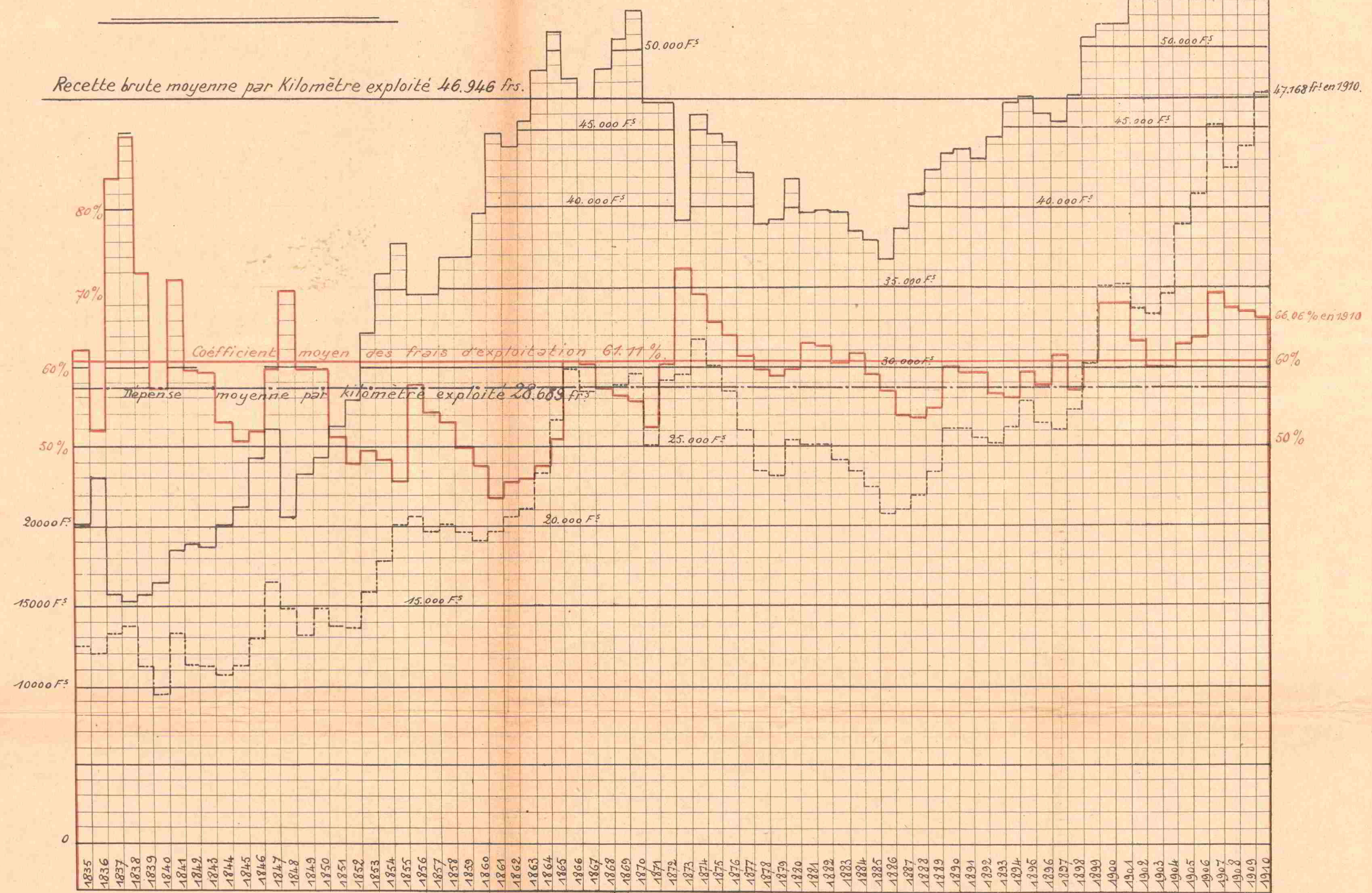
depuis l'origine pour l'ensemble des lignes de l'Etat Belge.

La recette brute pour tout le réseau ———— 2 millimètres
 Les dépenses d'exploitation id. ———— 1 millimètre
 La longueur moyenne des lignes exploitées ———— 1 millimètre représente 20 Kilomètres.



N° 4.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT DEPUIS
l'origine pour l'ensemble des lignes de l'Etat Belge
la recette brute par kilomètre exploité ———— } 1 centimètre
les dépenses d'exploitation id. ———— } représente
le coefficient d'exploitation ———— 2 1/2 millimètres représentent 1 %.



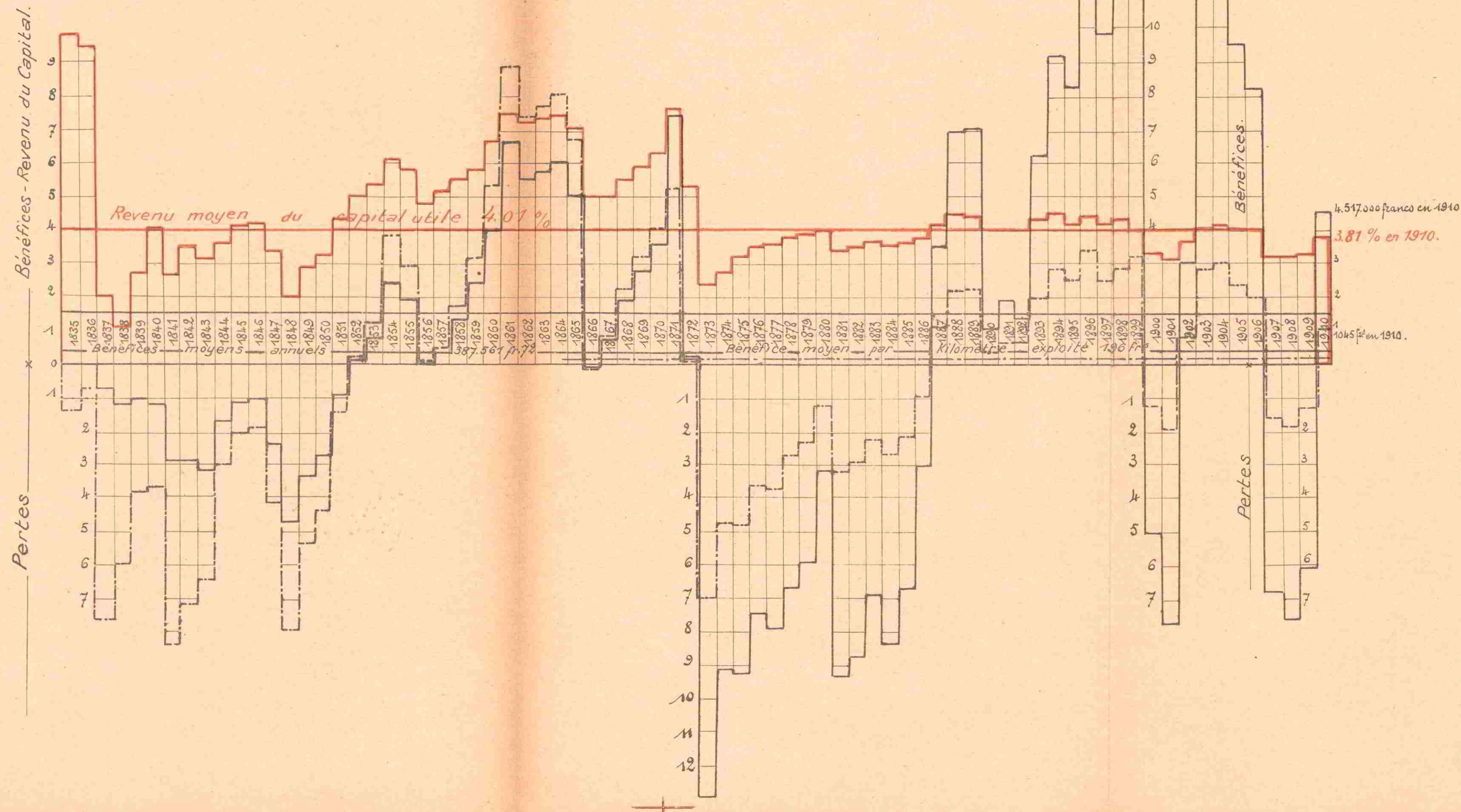
N° 5

TABLEAU GRAPHIQUE.

donnant depuis l'origine, les résultats, bénéfiques ou pertes nets, de l'exploitation du réseau de l'Etat, c'est-à-dire en faisant entrer en ligne de compte les charges financières et les pensions allouées au personnel et les parts des compagnies.

Le solde annuel des recettes et des dépenses pour tout le réseau } 1 centimètre représente un million de francs.
id. id. par kilomètre exploité } 1 centimètre représente un millier de francs.

Le revenu du capital utile, calculé d'après la recette nette } 1 cent. représente un franc de revenu pour 100 francs de capital



N°6.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

de 1879 à 1910³⁾ l'augmentation annuelle des recettes nettes c'est-à-dire des recettes après prélèvement des frais d'exploitation, des parts des compagnies du loyer des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam - b) l'augmentation des charges financières, proprement dites (dette consolidée et annuités de rachat), c'est-à-dire l'intérêt et l'amortissement du capital total du 1^{er} établissement.

Les traits rouges représentent
les augmentations de recettes nettes

Les traits noirs représentent les
augmentations de charges financières

Pour les deux, un centimètre

représente 2 millions de francs.

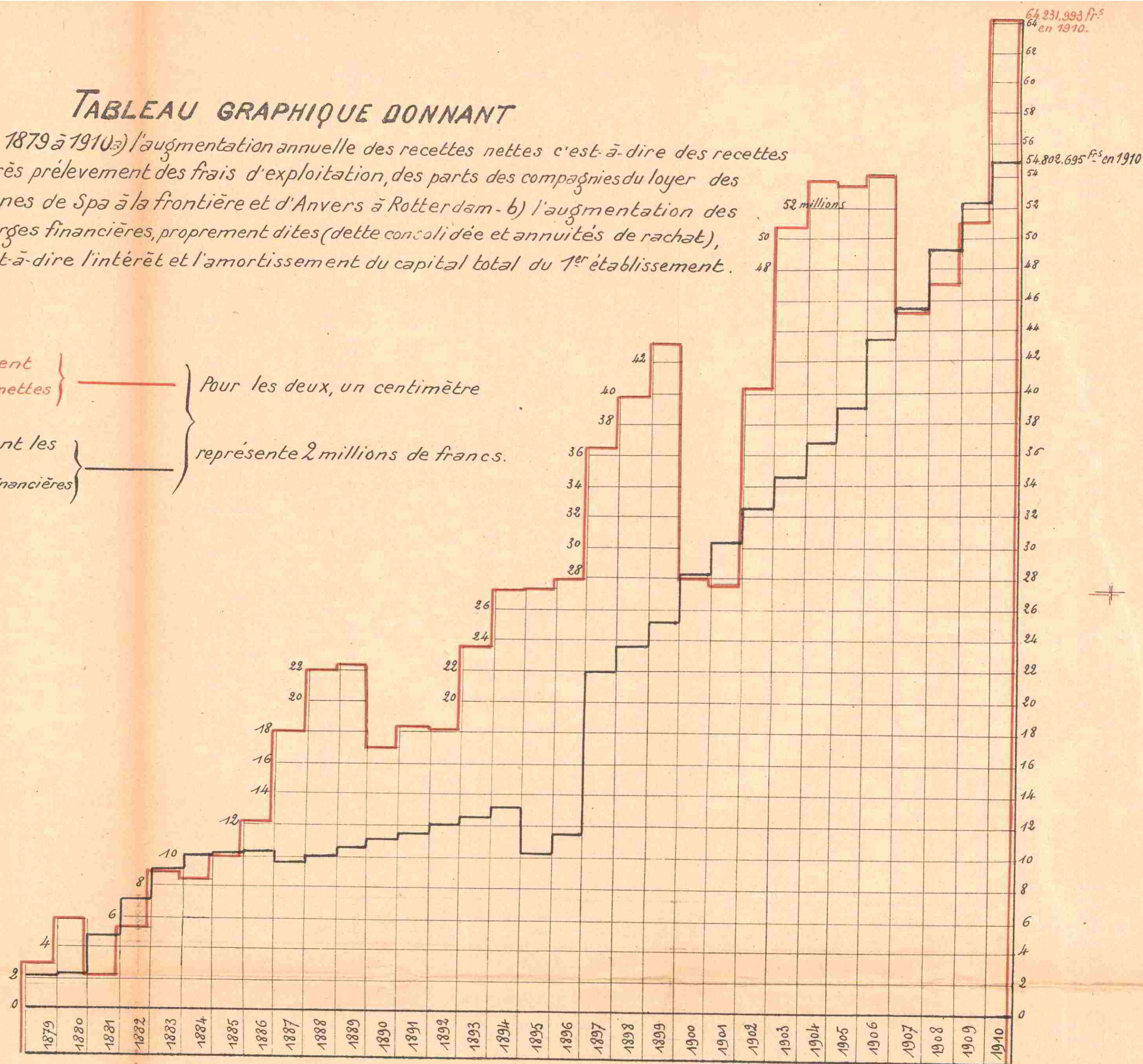
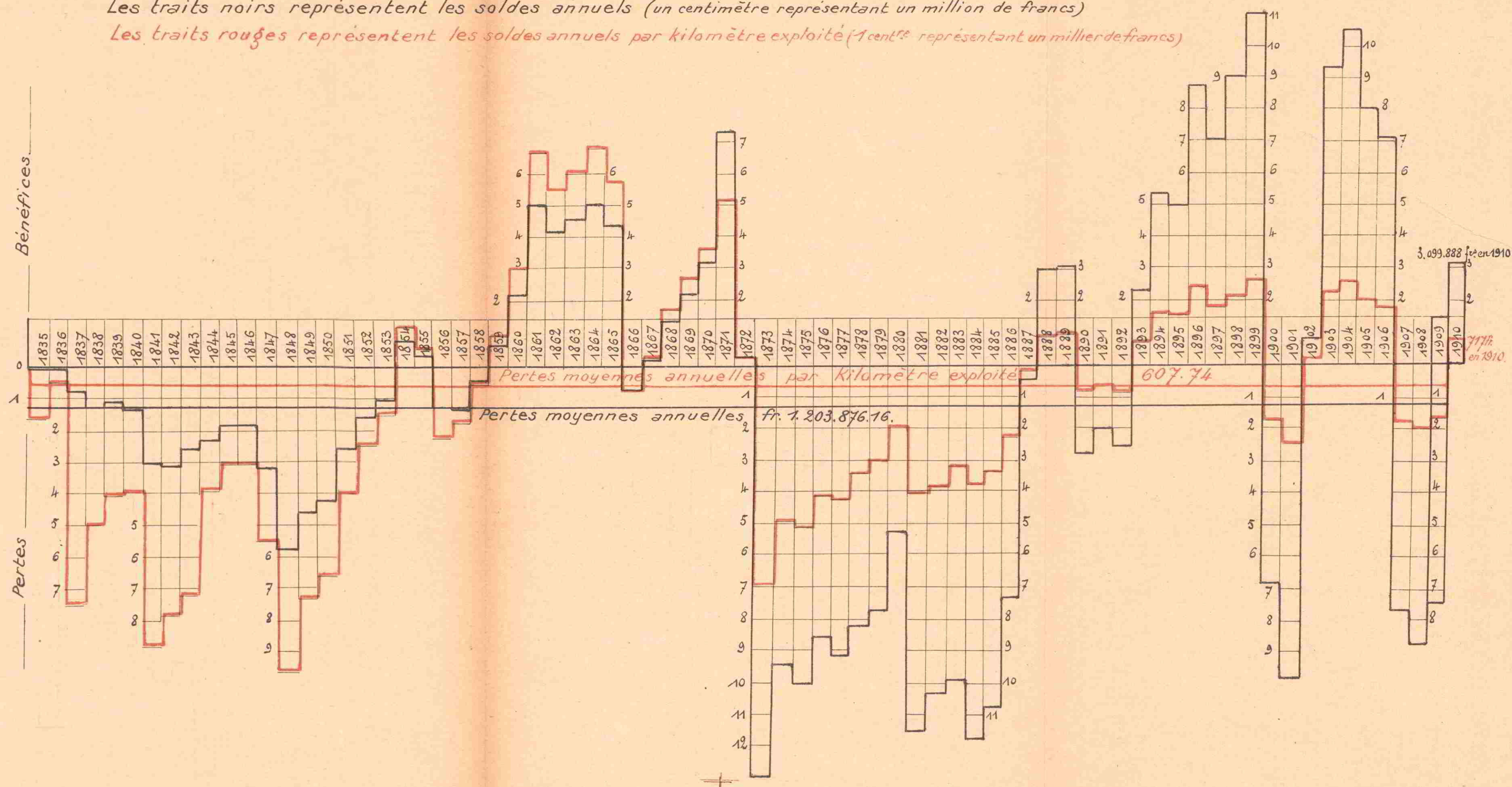


TABLEAU GRAPHIQUE

donnant depuis l'origine, les soldes annuels de l'exploitation du réseau de l'Etat, dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer.

Les traits noirs représentent les soldes annuels (un centimètre représentant un million de francs)

Les traits rouges représentent les soldes annuels par kilomètre exploité (1 centimètre représentant un millier de francs)



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 3 MEI 1911.

Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen
voor het dienstjaar 1911 (1).

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER DE BUE.

MIJNE HEEREN,

I.

ONDERZOEK VAN DE BEGROOTING.

Het ontwerp van Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, voor het dienstjaar 1911, bedraagt 253 miljoen 839,401 frank, onderverdeeld als volgt :

Gewone uitgaven, eerste afdeeling, 233,424,401 frank ;

Uitzonderlijke uitgaven, tweede afdeeling, 438,000 frank.

In de uitzonderlijke uitgaven zijn begrepen, onder andere, de noodige kredieten om de stoomketels van de pakketboot « Princesse Joséphine » te vernieuwen en de pakketboot « Princesse Henriette » der lijn Oostende-Dover te voorzien van stoomketels.

Door de onderstaande tabel, opgemaakt naar dezelfde onderverdelingen als die van de Begrooting, zal men de verschillen tusschen de Begrooting voor 1911 en die voor 1910 gemakkelijker kunnen nagaan.

(1) Begrooting, n^o 41X.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Harmignie, was samengesteld uit de heeren Lampens, De Bue, Palmers, Delbeke, Bertrand, Colfs.

HOOFDSTUKKEN.	BEGROOTING		VERSCHIL.	
	voor 1910	voor 1911	Meer	Minder
I. Hoofdbestuur	451.960	1.219.092	767.132	»
II. Spoorweg	180.643.057	188.612.042	7.968.985	»
III. Posterijen, telegraaf en telefoon	30.057.055	31.592.592	1.535.537	»
IV. Zeewezen	7.829.534	7.936.224	106.590	»
V, VI, VII, VIII en X. Verschillende diensten	320.000	315.000	»	5.000
IX. Toelagen. Werkliedenkas . .	3.299.825	3.749.151	449.326	»
			10.827.670	5.000

Geheel bedrag van de verhooging. . . . fr. 10.822.670

Deze verhooging duidt echter niet met juistheid aan, welke veranderingen in de Begrooting werden gebracht. Er zijn nog andere verhoogingen, welke door verminderingen vergoed werden.

De voorgaande verslaggevers hadden eene tabel der onderwerpen van uitgaaf naar benaming opgesteld, waarin alle veranderingen duidelijk te voorschijn kwamen. Soortgelijke tabel leveren wij ook dit jaar.

(2)

Opgave der kredieten.

HOOFDSTUK III. — Posterijen, Telegraaf en Telefoon.			HOOFDS. IV.	HOOFDS. VI (oud).	HOOFDS. VIII en IX.	TOTALEN.		Toelichtingen.
1 ^e sectie Gemeenschappelijke diensten	2 ^e sectie. Posterijen.	3 ^e sectie. Telegraaf en telefoon.	Zeewezen.	Gemengde Raad van weigeving.	Werkliedenkas.	Verhooging.	Vermindering.	
Verhooging.	Verhooging.	Verhooging.	Verhooging.	Vermindering.	Verhooging.			
1,900	216,713	373,465	36,690	»	»	5,625,797 ⁽³⁾	»	
»	620,685	»	»	»	»	620,685	»	
8,770	»	197,880	»	»	»	»	1,170,489 ⁽³⁾	
»	»	»	»	»	»	29,392	»	1) Artikel 14. fr. 620,814 Art. 16, litt. a. 613,414
»	»	»	»	»	»	158,000	»	Te zamen fr. 1,233,928
»	»	»	»	»	»	»	11,000	
»	»	»	»	»	»	11,200	»	2) Artikel 18. fr. 393,305 Art. 21, litt. b. 512,756 — litt. c. 60,245
»	»	»	»	»	»	1,791	»	Te zamen fr. 966,306
»	»	»	»	»	»	17,218	»	
»	»	»	»	»	»	3,463,911	»	
»	»	»	»	»	»	1,541,647	»	3) Van de artikelen « loon » werd op de artikelen « jaarwedden » overgebracht een gezamenlijk bedrag van 4,580,107 fr., zijnde de bezoldiging der « aangestelden » en der « hulpklerken ». Wanneer men deze overschrijvingen in aanmerking neemt, bedraagt de verhooging van 5,625,797 frank op de kredieten « jaarwedden » enkel 1,045,690 frank. Integendeel, de vermindering van één miljoen 170,489 frank op de kredieten « loon » wordt eene verhooging van drie miljoen 409,618 frank.
»	»	»	»	»	»	»	23,935	
»	»	»	»	»	»	58,503	»	
»	»	»	»	»	»	»	90,500	
»	»	»	»	»	»	260,000	»	
»	5,624	»	»	»	»	5,624	»	
»	8,000	»	»	»	»	8,000	»	
»	»	102,500	»	»	»	102,500	»	
»	»	»	70,000	»	»	70,000	»	
»	»	»	»	5,000	»	»	5,000	
»	»	»	»	»	449,326	449,326	»	
						12,123,594	1,300,924	
Algemeen saldo, fr.						+ 10,822,670		

VERHOOGING VAN DE UITGAVEN.

Uit deze tabel blijkt, dat de verhooging van de gewone uitgaven in 't geheel bedraagt 10,822,670 frank, waarvan het grootste deel wordt aangewend tot verbetering van den toestand van het personeel : jaarweddeverhoogingen, loonsverhoogingen, buiten de verhooging van een half miljoen toegestaan als toelage aan de werkliedenkas en aan de verzekeringskas van den « Grand Central ».

Met deze uitgaven zal de Kamer ongetwijfeld instemmen. Nooit zal zij aan de Regeering de vereischte kredieten weigeren, opdat er voldoening worde geschonken aan de rechtmatige eischen van het personeel.

*
* *

De Minister aarzelde niet, voldoening te schenken aan de beambten van het Bestuur der Posterijen en Telegrafen; zijne bezorgdheid zal zich hierbij niet bepalen en wij mogen er van verzekerd zijn dat een gunstig gevolg zal gegeven worden aan al de gegrond bevonden klachten van gansch het personeel van zijn uitgestrekt departement.

*
* *

Bij den post « verlies en schade » is eene verhooging van 260,000 frank voorzien; voor 1910 werd geene verhooging voorzien; die voor 1909 bedroeg ietwat minder dan de verhooging voorzien voor 1911. De voor het nieuwe dienstjaar voorgestelde verhooging is gegrond op de toeneming van de wezenlijke behoeften; zij werd berekend naar het gemiddeld bedrag van de uitgaven in de laatste drie dienstjaren.

*
* *

Het spreekt vanzelf dat de gewichtige verhooging betreffende de brandstoffen en andere voorwerpen voor den trekdienst, alsmede die betreffende het onderhouden van het rollend materieel (art. 21, litt. a en d) door de steeds toenemende uitbreiding van de diensten zijn gebillijkt.

*
* *

Op de verhooging van de overige posten dient niet te worden gewezen, tenzij op die van 29,592 frank voor het « Drukwerk ». Verleden jaar had de achtbare Verslaggever al te haastig gejuicht om het verminderen van het nutteloos schrijfwerk. Thans neemt het weer de bovenhand.

VERMINDERING VAN DE UITGAVEN.

De vermindering van de uitgaven, die 1,300,924 frank bedraagt, is grootendeels het gevolg van een zoogezegde loonsvermindering van 1 miljoen 470,489 frank, doch uit de nota 3, toegevoegd aan de tabel : « opgave der kredieten », is reeds gebleken, dat van de artikelen « loon » op de artikelen « jaarwedden » werd overgebracht eene totale som van 4 miljoen

580,107 frank, zijnde de bezoldiging van de aangestelden en hulpklerken. Neemt men deze overschrijving in aanmerking, dan wordt de verhooging van 5,625,797 frank, op de kredieten « jaarwedden », teruggebracht tot 1,045,690 frank, terwijl de vermindering van 1,170,489 frank, op de kredieten « loon », eene verhooging wordt van 5,409,618 frank.

Er is bijgevolg slechts in schijn eene vermindering op den post : « loon ».

*
* *

Op de adverteerkosten is er werkelijk een vermindering van uitgaven : zij bedraagt 90,500 frank. De kredietverhoging in 1910 was het gevolg van de bekendmakingen naar aanleiding van de wereldtentoonstelling van 1910.

*
* *

Op de Begrooting voor 1909 waren geene uitzonderlijke uitgaven uitgetrokken; op die voor 1910 had men, uit dien hoofde, een krediet van 150,000 frank uitgetrokken. Hierin waren begrepen, onder andere, de uitgaven tot het vernieuwen van de stoomketels op de pakketboot *Princesse Henriette* der lijn Oostende-Dover.

Op de Begrooting 1911 komen 455,000 frank voor als uitzonderlijke uitgaven; hiër in zijn begrepen, inzonderheid, de noodige kredieten tot het vernieuwen van de stoomketels op de pakketboot *Princesse Joséphine* en het plaatsen van stoomketels op de *Princesse Henriette* der lijn Oostende-Dover.

*
* *

Op deze opgave dient de aandacht te worden gevestigd : in het verslag voor 1910, betreffende de Begrooting van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, werd de uitzonderlijke uitgave van 150,000 frank gebillijkt door het feit, dat een krediet noodig was tot het vernieuwen van de stoomketels op de pakketboot *Princesse Henriette*. Men mocht meenen dat in deze vernieuwing begrepen waren het aankopen en het plaatsen van die stoomketels; nu deze som vertegenwoordigt enkel de kosten van den aankoop der stoomketels; de plaatsing daarvan en de herstellingswerken, die hierdoor zijn noodig gemaakt, geven aanleiding tot eene bijkomende uitgave van 220,000 frank (hoofdst. XI, art. 58).

*
* *

In gezegd krediet van 455,000 frank is eveneens begrepen het krediet van 140,000 frank tot het vervangen van de schoorsteenpijpen en stoomketels der pakketboot *Princesse Joséphine*.

Bedoelt men ditmaal alleen den aankoop van de stoomketels en schoorsteenpijpen, ofwel den aankoop en tevens de plaatsing daarvan, alsmede de overige uitgaven waartoe die werken aanleiding kunnen geven?

*
* *

Hieromtrent werden door het Departement de volgende uitleggingen gegeven :

Tot het maken van nieuwe ketels voor eene pakketboot zooals de *Prin-*

cesse Henriette zijn er ten minste acht maanden noodig. Anderdeels, zijn er verscheidene maanden noodig om de herstellingswerken, gedurende welke de oude ketels moeten vervangen worden, te kunnen voltrekken. *Werkelijk* is het dus onmogelijk, al de herstellingswerken te voltrekken binnen den tijd van één jaar.

Om deze reden worden de kredieten betreffende : 1^o het leveren van de stoomketels en 2^o de herstellingswerken, die met hunne plaatsing samengaan, gewoonlijk op twee achtereenvolgende dienstjaren aangevraagd.

De nieuwe stoomketels, bestemd voor de pakketboot *Princesse Henriette* en waarvoor eene som van 150,000 frank op de Begrooting van 1910 is uitgetrokken, zijn thans bijna voltooid en zullen aan boord worden gebracht in den loop van dit jaar, bij het uitvoeren van de herstellingswerken, voor welke eene som van 220,000 frank is aangevraagd op de Begrooting van 1911.

Wellicht zullen de tegenwoordige ketels van de pakketboot *Princesse Joséphine* in 1912 gansch versleten zijn en zal men ze alsdan buiten dienst moeten stellen.

Voor dit tijdstip dient er dus een groep nieuwe stoomketels te worden aangekocht en daartoe wordt eene som van 140,000 frank op de Begrooting voor 1911 aangevraagd. In 1913 zal een nieuw krediet worden aangevraagd tot het herstellen van het schip en het plaatsen van de stoomketels.

* *

Door deze aanzienlijke uitgaven worden wij er toe gebracht, de waarde onzer vloot te onderzoeken. Wij bezitten thans negen postbooten, waaronder drie schroefbooten. Welk is hunne waarde, wat betreft snelheid en comfort?

Daar de waarde van onze pakketbooten moet worden bepaald volgens de snelheid der minst goede booten, moet de toestand onveranderd blijven, zolang de vloot niet is samengesteld uit gelijkwaardige booten : nu, zoo ver is zij nog niet.

Wat het comfort betreft, kunnen onze pakketbooten niet als voldoende beschouwd worden.

Comfort en snelheid zijn nochtans twee onontbeerlijke vereischten om te slagen en het Beheer moet er zich op toeleggen, die tot stand te brengen.

* *

Moesten deze uitgaven afschrik wekken, omdat zij weinig overeenstemmen met de bewezen diensten, dan zou men ten onrechte over het nut eener lijn oordeelen door alleen de rechtstreeksche uitkomsten in aanmerking te nemen : de diensten, bewezen aan den spoorweg, aan de nijverheid, aan den handel, met een woord, aan al de takken van 's lands bedrijvigheid, mogen niet uit het oog worden verloren.

De lijn Oostende-Dover brengt elk jaar meer dan 150,000 reizigers in België om er het land te bezoeken of het te doortrekken ten einde zich naar de naburige landen te begeven. Zoo brengt zij haar aandeel bij in de ontvangsten van onze spoorwegen.

De reizigers, die België bezoeken, verteren er geld; dat kan niet worden betwist. Sommigen nemen deel aan onzen handel, aan onze nijverheid; anderen brengen er enkel het schoone jaargetijde door, doch het is wel zeker dat allen het tekort aanvullen, hetwelk voorkomen kan in de eigenlijke opbrengst onzer pakketbooten tusschen Engeland en het vasteland, wat betreft de ontvangst voor de overvaart.

Anderzijds, mag men niet vergeten dat onze pakketbooten den postdienst verzekeren.

*
* * *

Uit hoofde van de economische toestanden waarin wij verkeeren, is de dienst der pakketbooten tusschen Oostende en Dover meer dan ooit onontbeerlijk.

Bij deze snelle en rechtstreeksche verkeersmiddelen moet men niet enkel het bedrag der ontvangsten in aanmerking nemen. Wat is er daaraan gelegen! Moeten, buiten de hierboven uiteengezette beschouwingen, onze ingenieurs en onze nijverheidsmensen niet in staat worden gesteld, hunne bedrijvigheid uit te breiden? Moeten zij niet gestadig kunnen optreden om de voordeelen der vreemde markten aan onze nijverheid en aan onzen koophandel te verzekeren?

Zou men, onder deze omstandigheden, er zich niet moeten op toeleggen, zoodra mogelijk eene vloot tot stand te brengen, welke aan de moderne vereischten van comfort en snelheid beantwoordt, en is het niet verkeerd, een tweede maal uitgaven te doen voor een schip dat desniettemin een gebrekkige boot blijven zal?

Overigens, is dat niet het geval met het meerendeel onzer pakketbooten?

Zou het niet beter zijn in eens na te gaan, of het niet mogelijk is, zich nieuwe booten aan te schaffen? Zou dat niet een daad zijn van wijzer bestuur?

Wij stellen de vraag.

*
* * *

Moeten wij ons, op dat gebied, niet overtuigen van het feit, dat de toekomst van België ligt, voor een ruim deel, in de overzeesche landen? Eischen de nijverheid, de handel, het goed begrepen wereldbedrijf niet, dat wij ons naar die landen begeven?

Wie regeeren wil, moet, vooral op dat gebied, lang vooruitzien.

België heeft er een hoofdzakelijk belang bij, eene belangrijke nationale vloot tot stand te brengen, waarover Belgische zeelieden van eerste gehalte het bevel zouden voeren. Tot het oprichten van deze onontbeerlijke vloot moeten onze bedrijvigheid en onze kapitalen strekken. Onze krachten zouden niet beter kunnen aangewend worden: het uitstrekken van België en van zijne drukke voortbrenging tot de overzeesche landen, dat moeten wij verwezenlijken.

*
* * *

Dezen uitslag zullen wij bereiken alleen door eene ruime uitbreiding van onze zeevaartscholen en het opleiden van zeelieden bekwaam om de verant-

woordelijkheid van het bevelhebberschap op zich te nemen. Staat, handel en nijverheid moeten samenwerken om zeelieden op te leiden door middel van een flink stoomschip, dat eene school zijn zou voor onze toekomstige zeevaarders en tevens tot reclame zou dienen voor onze producten.

Dat schip zou onze voortbrengselen naar de meest belangwekkende werelddeelen overbrengen; zijn personeel zou de bestellingen verzamelen, de gevraagde aanwijzigingen geven, de plaatselijke wenschen aantekenen, de mogelijke oorzaken van onze minderheid aanstippen, de middelen opzoeken om deze te keer te gaan: wie ziet dus niet in, dat dit schip voor onze koopvaardijvloot eene school van eersten rang zijn zou?

De aanzienlijkheid van onze voortbrenging op nijverheidsgebied vergt nieuwe vertierwegen. Wij moeten ons meester maken van de vreemde markten die voor ons tot nu toe gesloten bleven, en, ondanks de concurrentie, de verworven toestanden handhaven. Alleen door de aanhoudende werking van hen, die onzen koophandel en onze nijverheid op de wereldmarkten vertegenwoordigen, kunnen deze uitkomsten worden bereikt; uit de reeds verworven uitslagen blijkt, dat hunne pogingen dienen te worden aangemoedigd.



Anderdeels, moet onze productie door eene toereikende en nationale vloot worden gesteund. Zooals wij het hierboven zeggen, kan deze slechts worden bekomen door het uitbreiden van onze zeevaartscholen en het opleiden van zeelieden bekwaam om de verantwoordelijkheid van het bevelhebberschap op zich te nemen. Het is de taak van de Regeering, dit vraagstuk op te lossen; daarvan hangt de economische toekomst van ons land af.

TOESTAND VAN HET PERSONEEL.

De Minister heeft pas maatregelen genomen, waarbij voldoening wordt geschonken aan de *brievenbestellers*.

Voor landelijke brievenbestellers, brievensorteerders, brieven-hoofdbestellers, voor allen werd de jaarwedde in groote mate verhoogd. Ten gevolge van dezen maatregel worden de jaarlijksche uitgaven verhoogd met 480,000 frank.

Een tweede maatregel betreft het toekennen van dienstouderdomstrepen en kent een premie of bijslag toe naar verhouding van de jaren dienst. Op talrijke beambten (4,191) zal deze tweede maatregel onmiddellijk van toepassing zijn: daartoe zal een nieuwe uitgave van 294,475 frank noodig zijn.

Eindelijk, krachtens eene derde beslissing wordt de dienstkleeding geleverd aan de brievenbestellers. Dat geeft aanleiding tot eene bijkomende uitgave van 295,000 frank.

Men dient den Minister geluk te wenschen met deze maatregelen; daaruit blijkt, dat hij zonder aarzelen voldoening geeft aan het zoo belangwekkend personeel van het postbeheer.

Het zal wellicht van belang zijn de voordeelen, door den Minister aan het personeel der posterijen toegekend, nader uiteen te zetten (1) :

EERSTE BESLISSING. — De jaarwedden van de hoofdbestellers worden in overeenstemming gebracht met die van hunne ambtgenooten van den spoorweg; daarenboven wordt ingevoerd de graad van eerstaanwezend hoofdbesteller.

Hoofdbesteller : 2,200 en 2,400 ;

Eerstaanwezend hoofdbesteller (nieuwe graad) : 2,600, 2,800 en 3,000 als eindwedde;

Eerste hoofdbestellers : 3,000, 3,500, 3,600 en 3,900. De maximumwedde van de eerste hoofdbestellers wordt dus met 700 frank verhoogd.

De maximum-wedde van de brieversorteerders en van de brievenbestellers wordt onderscheidenlijk met 200 en 100 frank verhoogd en de bevorderingstermijnen zijn voor zekere klassen ingekort. Anderdeels, wordt de maximumwedde van de landelijke brievenbestellers in 't algemeen en van de plaatselijke brievenbestellers 3^e klasse verhoogd met 100 frank.

Brieversorteerders : 1,600 tot 1,800 (na 3 jaar), 1,800 tot 2,000 (na 4 jaar), 2,000 tot 2,200 (na 5 jaar), 2,200 tot 2,400, eindwedde (na 6 jaar).

Taalmannen : 1,200 tot 1,400 (na 3 jaar), 1,400 tot 1,600 (na 4 jaar), 1,600 tot 1,800 (3 jaar), 1,800 tot 2,000, eindwedde (6 jaar).

Plaatselijke brievenbestellers (bijzondere klasse) : 1,200 tot 1,300 (2 jaar), 1,300 tot 1,400 (3 jaar), 1,400 tot 1,500 (3 jaar), 1,500 tot 1,600 (3 jaar), 1,600 tot 1,700 (3 jaar), 1,700 tot 1,800 (6 jaar), eindwedde.

Plaatselijke brievenbestellers (1^{ste} klasse) : 1,200 tot 1,300 (2 jaar), 1,300 tot 1,400 (3 jaar), 1,400 tot 1,500 (3 jaar), 1,500 tot 1,600 (4 jaar), 1,600 tot 1,700 (6 jaar), eindwedde.

Plaatselijke brievenbestellers (2^e klasse) : 1,100 tot 1,200 (2 jaar), 1,200 tot 1,300 (3 jaar), 1,300 tot 1,400 (3 jaar), 1,400 tot 1,500 (4 jaar), 1,500 tot 1,600 (6 jaar), eindwedde.

Plaatselijke brievenbestellers (3^e klasse) : 1,100 tot 1,200 (3 jaar), 1,200 tot 1,300 (4 jaar), 1,300 tot 1,400 (3 jaar), 1,400 tot 1,500 (6 jaar), eindwedde.

Landelijke brievenbestellers (1^{ste} klasse) : 1,200 tot 1,300 (4 jaar), 1,300 tot 1,400 (5 jaar), 1,400 tot 1,500 (6 jaar), eindwedde.

Landelijke brievenbestellers (2^e klasse) : 1,100 tot 1,200 (4 jaar), 1,200 tot 1,300 (5 jaar), 1,300 tot 1,400 (6 jaar), eindwedde.

Landelijke brievenbestellers (3^e klasse) : 1,050 tot 1,100 (4 jaar), 1,100 tot 1,200 (5 jaar), 1,200 tot 1,300 (6 jaar).

Deze eerste maatregel zal eene uitgave van nagenoeg 480,000 frank veroorzaken.

*
* * *

DE TWEEDE BESLISSING bedoelt het verleenen van dienstouderdomstrepen, waarvan wij hierboven spraken. Het toekennen van deze strepen

(1) Uittreksel uit het blad *Notre Profession*.

geeft recht op eene premie of bijslag naar verhouding van de jaren dienst.

Het personeel zal in vijf klassen worden ingedeeld en elke klasse zal de in de volgende tabel vermelde premie ontvangen :

1 ^{ste} klasse, beambten met 5 jaren dienst,	50 frank.
2 ^e — — — — — 15 — — —	70 — —
3 ^e — — — — — 25 — — —	100 — —
4 ^e — — — — — 30 — — —	125 — —
5 ^e — — — — — 35 — — —	150 — —

Deze premien zullen verleend worden aan de beambten, in werkelijken dienst zijnde of als dusdanig beschouwd. Zij gelden als eene aanmoediging en eene belooning, tevens als een aanwakkering tot nauwgezetheid.

Van dezen tweeden maatregel, die eene uitgave van 294,475 frank zal veroorzaken, zullen 4,191 beambten onmiddellijk genieten.

*
* * *

Krachtens de DERDE BESLISSING wordt de dienstkleeding kosteloos geleverd aan de brievenbestellers. Zij geldt als een echt menschiievende maatregel ten bate van onze wakkere brievenbestellers. Deze levering zal gedaan worden als volgt :

Aan de landelijke brievenbestellers, brieversorteerders die met een sedentairen dienst zijn belast :

1. Een kapmantel van blauw laken om de vijf jaar ;
2. Een vest van blauw laken en een halsboord van « lasting » om de twee jaar ;
3. Een linnen kiel elk jaar ;
4. Een broek van blauw laken elk jaar ;
5. Een katoenen broek elk jaar ;
6. Een kepi elk jaar.

Aan de overige brievenbestellers :

1. Een kapmantel van blauw laken om de vijf jaar ;
2. Een vest van blauw laken, een halsboord van « lasting » elk jaar ;
3. Een broek van blauw laken elk jaar ;
4. Een katoenen broek elk jaar ;
5. Een kepi elk jaar.

De brieversorteerders en de beambten belast met een binnendienst zullen dezelfde kleeding ontvangen met dit verschil, dat de laken vest slechts om de twee jaar zal gegeven worden en dat zij daarentegen elk jaar een langen kiel zullen bekomen.

De tweede maatregel zal elk jaar eene uitgave van 295,000 frank veroorzaken.

De geheele uitgave zal bijgevolg bedragen :

Eerste maatregel	fr. 480,000
Tweede maatregel.	294,475
Derde maatregel	295,000
Te zamen.	1,069,475

Dus één millioen negen en zestig duizend vierhonderd vijf en zeventig frank.

Deze drie beslissingen zullen van kracht zijn van af 1 Januari van het loopende jaar.

*
* *

De Minister heeft rechtep de gelukwensen van de Kamer en op de dankbaarheid van het postpersoneel.

*
* *

Nu moet er gezorgd worden voor het personeel van de spoorwegen.

Ook dit personeel stelt vertrouwen in de bezorgdheid van den Minister.

Klerken, wachters, aangestelden, stokers, machinisten, seinhuiswachters, werklieden, hopen, eenerzijds, — dat is het geval met de klerken — dat hunne maximum-wedde zal worden verhoogd en zij dit maximum zullen kunnen bereiken na eene minder lange reeks van jaren dienst; anderzijds, vragen de aangestelden dat zij op gelijken voet met de wachters zouden gesteld worden; de stokers hopen zooniet gelijkstelling met de machinisten, althaus verhooging van hun loon; de machinisten hopen dat zij niet meer tot werkeloosheid zullen verplicht zijn uren lang vóór het vertrek en na de terugkomst; de seinhuiswachters verlangen elkander van den nachtdienst te mogen aflossen om de acht dagen en niet meer gehouden te zijn tot een onmenschelijk nachtwerk vijftien dagen lang; de werklieden verlangen een werkelijk loon van 35 centiemen per uur, terwijl men hun thans slechts fr. 3.50 betaalt voor dagen van 12 en 14 uren dienst.

De Minister zal hunne aanvraag tot vermeerdering van de verlofdagen en toekenning van dienstbiljetten inwilligen: voorzeker zal hij den billijken maatregel, ten bate van de brievenbestellers genomen, op hen toepassen en hun de vergoeding verleenen, waarop zij blijkbaar schijnen recht te hebben uit hoofde van den buitengewonen dienst verricht gedurende het verloopende Tentoonstellingsjaar.

Verzoekschriften om de oplossing dezer verschillende vraagstukken te bekomen werden tot de Middenafdeeling gericht.

Inzonderheid wijzen wij op het verzoekschrift der seinhuiswachters en der wisselwachters, op het verzoekschrift der klerken die er zich over beklagen dat zij slechts na meer dan twintig jaren dienst hunne maximum-wedde bereiken, op het verzoekschrift van het personeel van weg en werken, dat er zich over beklaagt, niet te zijn gelijkgesteld met het personeel van den Trekdienst en van de Exploitatie, alsmede op het verzoekschrift van het personeel van den dienst van toezicht dat, uit hoofde van het gewichtig ambt waarmee het is belast, alsmede van de zware verantwoordelijkheid die het draagt, vraagt om buiten het kader van de arbeiders en werklieden te worden gerangschikt.

Deze beambten kunnen niet aannemen dat de wetten van 1844 op de pensioenen en die van 1904 op de arbeidsovereenkomst terecht tegenover hen worden ingeroepen om hun de gevraagde voldoening te weigeren.

Zij beroepen zich op voorgaande feiten:

Sedert lang, zeggen zij, hebben arbeiders, die in de bureelen zijn overgegaan voor het afschrijven van stukken, den titel van aangestelden bekomen, en te hunnen bate heeft men een bijzonder kader tot stand gebracht, alsmede eene lijfrentekas die alleen voor dit kader is bestemd.

Onlangs werden zij opgenomen onder de ambtenaren en bedienden.

Anderdeels, zeggen zij, bekwamen de traceerders, gewezen werklieden, die onder hunne leiding stonden, dezelfde gunst door hunne gelijkstelling met de teekenaars; vroeger stonden zij onder de leiding van het personeel van toezicht, thans zijn zij naar rangorde ver boven hen gesteld.

De beambten van den dienst van toezicht beweren niet te kunnen begrijpen, hoe het komt dat arbeiders, leerlingen en werklieden konden opgenomen worden onder de ambtenaren, terwijl zij zelf in een veel minderwaardigeren toestand worden gelaten.

Wij meenen dat dit verzoekschrift dient aandachtig te worden onderzocht door den Minister, die zoo bezorgd is om de rechten en zich zoo welwillend toont tegenover de rechtmatige vragen der leden van zijn talrijk personeel.

*
* *

Bij het lezen van de hieronder vermelde vragen, zal men zich kunnen overtuigen van het feit, dat de leden van de Middenafdeeling zich op gansch bijzondere wijze hebben onledig gehouden met het verbeteren van den toestand van het spoorwegpersoneel.

*
* *

De Regeering dient te worden gelukgewenscht met het invoeren van een soort gezinsloon, een in elk opzicht rechtvaardig en heilzaam stelsel.

Men moet haar in dezen zin aanmoedigen en haar tevens vragen, dit stelsel uit te breiden, namelijk : a) door het aantal kinderen, dat recht geeft op de tegemoetkoming, ietwat lager te stellen; b) door de tegemoetkoming te verhoogen; c) door het bedrag der loonen of jaarwedden, binnen welker grenzen men recht heeft op de tegemoetkoming, ietwat te verhoogen; d) door ten bate van hen, die een hoogere wedde bekomen, de tegemoetkoming te behouden in de mate waarin zij die genoten.

Is het billijk, de Regeering te verzoeken den toestand van onze spoorwegbeambten te verbeteren; heeft de Staat, die zich een monopolie toekende in zake van vervoer, posten, telegraaf, telefoon, enz., tot plicht, deze diensten te verzekeren door eene strenge tucht; is hij, om dezelfde reden, gehouden zich als een voorbeeldig patroon te gedragen waar het geldt, de belangen van zijn personeel op billijke wijze te vrijwaren (behoorlijk loon, billijke arbeidsduur, trouwe arbeid, strenge rechtvaardigheid voor iedereen, sterke tucht, vereischen die nooit uit het oog moeten verloren worden); is dit alles gegrond, dan mag men verwachten dat de ingezetenen zullen beseflen dat het verschaffen van de daartoe vereischte geldmiddelen natuurlijk moet voortspuiten uit het toepassen van deze beginselen.

Kan er, onder die omstandigheden, sprake van zijn, de tarieven te verminderen?

Laten wij niet vergeten dat wij, over 't algemeen, de laagste tarieven der wereld hebben.

Toen zij werden ingevoerd, verwachtte men zich zeker niet op de loonsverhoogeningen, noch op de verkorting van den arbeidstijd, die thans gelden.

Behoeft men, anderdeels, niet in aanmerking te nemen, dat de diensten, door de groote Staatsbedrijven bewezen aan de belanghebbenden, moeten bekostigd worden door diegenen zelf, welke daaruit voordeel trekken?

Dient men niet te erkennen dat deze diensten geen last mogen zijn voor de niet-belanghebbenden?

Dat is onwedersprekelijk.

*
* *

Zou het Beheer, inzonderheid wat aangaat het vervoer van de reizigers, zich de vereischte geldmiddelen tot het invoeren van de verlangde verbeteringen niet onrechtstreeks moeten verschaffen door zijne aansprakelijkheid bij ongevallen te beperken en door van hen, die aanspraak maken op de aanzienlijke vergoedingen welke de rechtbanken ten laste van den Staat leggen, te eischen dat zij in de statien of elders eene verzekeringstaxe betalen, zooals in zekere landen wordt gedaan?

*
* *

Overigens, zou men den kleinen voortbrenger in een zekere mate niet kunnen ontlasten en tevens den groothandel, alsmede de grootnijverheid ietwat hooger aanslaan?

Wat zou eene geringe verhooging van het tarief, per ton, voor het geheele vervoer op onze spoorwegen niet opbrengen?

Wij stellen nogmaals de vraag, nu de Regeering verplicht is, den toestand van hare beambten te verbeteren en zich bijgevolg nieuwe geldmiddelen te verschaffen.

*
* *

Andere vragen betreffen de uitvoering van zekere werken, de klachten over de vertraging die de onteigeningen ondervinden.

*
* *

Zooals wij hieronder zeggen, hield uwe Middenafdeeling zich niet bezig met vraagstukken van algemeenen aard; zij achtte het onnoodig, onder andere, de afscheiding der begrooting voor Staatsbedrijven van de algemeene Staatsbegrooting opnieuw te behandelen. Dit vraagstuk werd inderdaad op uitnemende wijze uiteengezet door den Volksvertegenwoordiger Hubert in zijn verslag over de Begrooting van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen voor het dienstjaar 1909 en de behandeling van de Begrooting van 's Lands Middelen heeft het opnieuw duidelijk gemaakt.

*
* *

Evenzoo achtte de Middenafdeeling het onnoodig, de zoo gegronde beschouwingen te herhalen, die door den Volksvertegenwoordiger Polet, in zijn verslag over de Begrooting voor 1910, werden uiteengezet : niettemin meent zij ze opnieuw te moeten steunen en de Minister zal ons veroorloven, hem in herinnering te brengen dat het volstrekt noodig is, een eind te maken aan de vertragingen en onderbrekingen in den gang der werken, welke, reeds verleden jaar, door den heer Polet werden vastgesteld.

*
* * *

In den grond is het vraagstuk van de vertragingen bij het aanleggen van zekere ontworpen spoorweglijnen van aanbelang niet alleen voor het publiek, doch ook en in de grootste mate voor de bijzonderen, echte slachtoffers van de rechtspleging in zake onteigening.

Het vonnis, waarbij wordt verklaard dat de formaliteiten zijn vervuld, draagt den eigendom van de onroerende goederen, bedoeld bij het koninklijk besluit tot onteigening, over aan het hoofd van den Staat.

De eigenaar kan over die goederen niet meer beschikken en, geldt het een belangrijk eigendom, dan wordt het zelfs onmogelijk het in huur te geven.

En het rechtsgeding blijft aanhangig. Doch hoe kan men den toestand verhelpen?

Kan men zulks ten laste van het Departement van Spoorwegen leggen?— Toch niet.

Overigens, de Staat kan niet tot het onmogelijke worden gedwongen. De « mogelijkheden » van de Begrooting dienen in aanmerking te worden genomen.

Hier ook blijkt weeral welk bezwaar voortspruit uit het beginsel, krachtens hetwelk de begrooting van den Staat en die van zijne groote onderneming, het spoorwegbedrijf, zijn samengesmolten.

Vroeger hebben Minister Liebaert en Minister Renkin, Senator Ancion en Volksvertegenwoordiger Hubert den financiële toestand der Belgische Staatsspoorwegen en de bezwaren van gezegde samensmelting onderzocht. Wij kunnen bijgevolg de studie van dit vraagstuk ter zijde laten.

Men kan echter van gevoelen zijn dat eene splitsing van de begrooting niet zou te duchten zijn.

Het is niet bewezen dat het Departement van Spoorwegen niet geld zou kunnen ontleenen mits even gunstige voorwaarden als de Staat; anderzijds, is het zeker dat het Beheer der Spoorwegen, zelfstandig optredende, veel gemakkelijker al de vraagstukken zou kunnen oplossen, die het moet onderzoeken, en, buiten elke andere tusschenkomst die veeleer hinderend werkt, de ontwerpen zou kunnen uitvoeren.

Het zij nogmaals gezegd, wij wenschen deze zaak niet opnieuw te onderzoeken; zij is genoeg gekend; toch behoort het, daarop nogmaals te vestigen de aandacht van hen, die zijn gelast te zorgen voor de belangen die daarin betrokken zijn.

*
* * *

De in de vroegere verslagen verschenen tabel II, vermeldende voor elk jaar, eenerzijds, het nominaal kapitaal van de titels die werden uitgegeven om de kosten van aanleg van den spoorweg te dekken, en, anderzijds, de toeneming van de lasten der openbare schuld voortspruitende uit de uitgaven van titels en uit de betaling der annuïteiten en interesten, werd vervangen door eene tabel die voor elk jaar vermeldt, eenerzijds, de aangewende kapitalen om de kosten van aanleg van den spoorweg te dekken, en, anderzijds, de toeneming van de openbare schuld voortspruitende uit de interesten en de aflossing van deze kapitalen en uit de betaling dezer annuïteiten.

De tabel van de vorige verslagen werd vervangen, omdat hare uitkomsten niet overeenstemden met die, welke in het verslag over de spoorwegen zijn vermeld. Volgens die tabel zijn de interesten en de aflossing van de aangewende kapitalen berekend op het nominaal kapitaal, overeenstemmende met de uitgaven gedaan binnen het jaar. Nu, men dient in aanmerking te nemen dat de financieele lasten van den spoorweg niet voor het geheele jaar kunnen berekend worden op deze kapitalen welke, maand voor maand, worden aangewend om de kosten van aanleg te dekken.

Er wordt daarenboven geen rekening gehouden met de verminderingen op het bedrag van den interest ten gevolge van de omzettingen die een aanzienlijken invloed uitoefenen op de financieele lasten van gansch het aangewende kapitaal.

De vorige tabel hield niet de minste rekening met de in 1903 aangenomen nieuwe regelen tot vaststelling van den financieelen toestand der spoorwegen.

Voortaan zal de nieuwe tabel, evenals de overige tabellen van het verslag, de uitkomsten, die in het jaarlijksch verslag over de spoorwegen zijn vermeld, weerspiegelen.

*
* * *

Een woord over onze buurtspoorwegen.

Onze buurtlijnen worden beschouwd als deel uitmakende van ons spoorwegnet. Zij strekken zich over meer dan 4,000 kilometer uit. De belangrijkheid daarvan wordt steeds grooter.

Overigens, zij worden thans niet meer aangezien als lijnen die concurrentie aan den spoorweg aandoen. Men is het eens om te erkennen dat zij veeleer den spoorweg bevorderen : ook stelt men vast dat de oprichting daarvan wordt aangemoedigd.

Zou het thans niet het gepast oogenblik zijn om het brengen van eenheid in de tarieven voor reizigers en goederen op de buurtspoorwegen en op de Staatsspoorwegen, opnieuw te onderzoeken?

Moet het onmogelijk worden geacht, gelijke tarieven vast te stellen voor de beide bedrijven? In den Provinciaal Raad van Brabant werd die zaak onderzocht; zij werd daarenboven behandeld in een zeer leerrijk verslag van een ambtenaar van het Departement van Spoorwegen. Wij zijn zoo vrij, op gansch bijzondere wijze de aandacht van den Minister daarop te vestigen.

*
* * *

Wij nemen de vrijheid, de aandacht van den Minister van Posterijen in 't bijzonder te vestigen op eene hervorming, die eigenlijk onbeduidend is, doch een groot belang oplevert met het oog op den internationalen postdienst.

In sommige statien te Londen bevindt zich, naast de gewone brievenbussen, eene bus, bestemd voor de brieven die naar het buitenland worden verzonden. Deze bussen worden gelicht enkele oogenblikken vóór het vertrek van de internationale posttreinen.

Hier, te Brussel, gaat het anders toe.

De afzender van een brief voor Frankrijk of Engeland kan zijn brief steken in den postwagen van den trein die naar Oostende of naar Kales gaat vertrekken, doch daartoe moet hij in de statie blijven wachten totdat de trein aankomt. Waarom zou men, evenals dit elders geschiedt, met name te Londen, het zoo practische, hierboven vermeld stelsel niet invoeren?

Het verhoogde recht, dat men te Londen doet betalen, zou aan het Beheer worden betaald door den prijs van het ticket dat men verplicht is te nemen om tot de statie toegang te hebben.

De hervorming schijnt zoo eenvoudig, zoo practisch dat de Minister niet weigeren kan, ze in te voeren.

ONDERZOEK IN DE AFDEELINGEN.

1^{ste} afdeeling. — *Verslaggever* : DE HEER LAMPENS.

Geene aanmerkingen.

2^o afdeeling. — *Verslaggever* : DE HEER DE KERCKHOVE.

Een lid vraagt wanneer de prijs van het abonnement op de telephoon zal worden verminderd.

3^e afdeeling. — *Verslaggever* : DE HEER PALMERS.

Een lid wijst op de klachten van sommige kleinhandelaars betreffende het feit, dat de huisvrouwen van de bedienden, die reisbiljetten bekomen, daarvan gebruik maken om hare aankopen te doen. Door de misbruiken van de coöperatieven worden de kleinhandelaars zeer benadeeld. Een strenger toezicht is noodzakelijk.

* *

Hetzelfde lid vraagt, naar aanleiding van artikel 10, dat voldoening worde gegeven aan de overgenomen werklieden van den « Grand Central ».

De landelijke brievenbestellers klagen over hunne ontoereikende wedde : deze opmerking wordt algemeen gesteund.

* *

Een lid verzoekt de Middenafdeeling, eene vergoeding te vragen wegens het overwerk dat dit jaar werd opgelegd : een lid merkt op, dat aanzienlijke verhoogingen hieromtrent op de begrooting voorkomen.

* *

Een lid vraagt dat te Halle eene goederenstatie worde tot stand gebracht.

4^e afdeeling. — *Verslaggever* : DE HEER DELBEKE.

Een lid vraagt dat al de loonen minstens honderd frank per maand zouden bedragen.

*
* * *

Een lid merkt op, dat onteigende gronden niet zelden ongebruikt blijven.

*
* * *

Hetzelfde lid beklagt er zich over, dat, krachtens eenen omzendbrief van het Beheer, eene belasting van 1 tot 3 frank per wagen wordt gelegd op de nijverheidsinrichtingen, die onlangs aan den spoorweg werden aangesloten, alsmede op die welke eene andere firma aannemen. Insgelijks klaagt hij over de rechten, te betalen door de private statien.

5^e afdeeling. — *Verslaggever* : DE HEER BERTRAND.

De heer Janson vraagt dat de Minister de ontwerpen betreffende de centraal-statie, welke hij meent onnoodig en slecht opgevat te zijn, opnieuw zou doen onderzoeken.

*
* * *

6^e afdeeling. — *Verslaggever* : DE HEER COLFS.

Een lid vraagt dat de aanwijzing van de benamingen der statien op de lantarens algemeen gemaakt worde.

*
* * *

Hetzelfde lid vraagt vermindering van het vervoertarief voor de melk-kruiken.

*
* * *

Hij vraagt dat het tarief van den buurtspoorweg Brussel-Ninove worde verminderd, alsook dat men tusschenbeide kome opdat die lijn beter in bedrijf worde genomen.

*
* * *

Een lid vraagt hoe de kredietverhooging voor de treinwachters werd verdeeld.

*
* * *

Een lid vraagt dat het vervoertarief voor de steenkolen worde herzien. De tegenstrijdigheden vallen in 't oog.

*
* * *

Een lid vraagt dat de werken der statie van Moeskroen worden voltooid.

*
* * *

Een lid vraagt dat men nader bepale de bedoeling van den omzendbrief, waarbij de kennis van de Vlaamsche taal verplichtend is gemaakt voor de

bedienden der treinen die door eene Vlaamsche gemeenten loopen, zelfs wanneer het sneltreinen geldt.

* * *

Een lid vraagt dat de Regeering worde ondervraagd over de verbinding Noord-Zuid, die door de bladen nog steeds wordt besproken.

Een lid vraagt dat de Regeering de onderrichtingen betreffende het vereenigingsrecht van het personeel mededeele als bijlage van het verslag der Middenafdeeling.

* * *

Een lid vraagt dat de Regeering de oplossing van het vraagstuk der nieuwe lijn naar Duitschland bespoedige. Drie jaren zijn reeds verloopen en de termijn, bij de overeenkomst met Duitschland bepaald, bedraagt tien jaar.

* * *

Een lid vraagt een meer practisch treinboek.

* * *

Een lid vraagt dat het telefoonnet Landen worde aangesloten aan het telefoonnet Brussel. Hij vraagt schutdaken ter statie van Leuven en ondergrondsche doorgangen te Tienen.

* * *

Door leden wordt gevraagd hoever de werken ter statiën te Bergen en te Saint-Ghislain zijn gevorderd.

* * *

Een lid vraagt dat de Regeering inlandsche steenkolen aankoope liever dan Engelsche steenkolen die van minder gehalte zijn.

ONDERZOEK IN DE MIDDENAFDEELING.

Dit jaar werden in de Middenafdeeling geen vraagstukken van algemeen aard behandeld. Werkelijk hield zij zich enkel bezig met den toestand van het personeel van het Beheer der Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen; buiten het vraagstuk van de verbinding Noord-Zuid en de centraal-statie te Brussel, alsmede de veranderingswerken in sommige statiën buiten Brussel en het ontwerp tot wijziging der abonnementstarieven van de telefoon, werd geen enkele zaak van algemeen aard in behandeling genomen.

De antwoorden van de Regeering op de vragen betreffende deze verschillende punten, zijn hieronder opgenomen.

* * *

Onlangs werd door het bureel der Kamer aan de Middenafdeeling medegedeeld een verzoekschrift der Kamer van Koophandel te Luik, waarbij

wordt gevraagd dat, om het vraagstuk van het abonnement op den telephoondienst op te lossen, het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen vooral het algemeen belang in aanmerking neme en de gelegenheid openlate tot de ruime oplossingen die in de toekomst mochten mogelijk zijn.

Evenals de onderteekenaars van het verzoekschrift, is uwe Afdeeling van oordeel dat « eene tariefverhooging onvermijdelijk aanleiding zou geven tot eene vermindering van het aantal abonnementen en tot een meer beperkt gebruik van de telefoon ». Zij meent daarenboven dat dergelijke uitkomst « in strijd zou zijn met de opvatting van de zending van den Staat die een openbaren dienst bij wijze van monopolie in bedrijf neemt ».

De Afdeeling is het eens om het verzoek van de Kamer van Koophandel van Luik te steunen.

* * *

Een vrij aanzienlijk getal vragen werden door de Middenafdeeling tot de Regeering gericht.

Wij deelen deze vragen, alsmede de bekomen antwoorden hieronder mee.

1^{ste} VRAAG.

Er wordt gevraagd wanneer de vermindering op het telefoonabonnement zal worden ingevoerd.

ANTWOORD.

Naar alle waarschijnlijkheid, zal het nieuwe telefoontarief in werking treden in de eerste dagen van het tweede semester van het loopende jaar.

2^o VRAAG.

De Middenafdeeling wijst op de klachten van sommige kleinhandelaars betreffende het feit, dat de huisvrouwen van de bedienden gebruik maken van de haar verleende reisbiljetten om hare aankopen te doen. De misbruiken der coöperatieven brengen groot nadeel toe aan de kleinhandelaars. Een strenger toezicht is noodzakelijk.

ANTWOORD.

Het Beheer vraagt niet om welke redenen de reizen, waarvoor de bedienden dienstbiljetten vragen ten bate van hunne echtgenooten, worden gedaan.

Deze kunnen slechts vier dienstbiljetten bekomen per jaar en tot nu toe is bij het Beheer geen enkele klacht ingekomen betreffende het gebruik dat de belanghebbenden daarvan maken.

In de administratieve reglementen komen bepalingen voor tot wering van de misbruiken bij het uitoefenen van het aan de bedienden toegekende recht om coöperatieve verbruiksvereeningen op te richten.

Wijst men bepaalde grieven aan, dan worden deze grondig onderzocht;

doch tot nu toe werd, bij het onderzoek der uitgebrachte klachten, geen ernstige onregelmatigheid bevonden.

3^e VRAAG.

Betreffende artikel 10, wordt gevraagd dat men voldoening zou geven aan de overgenomen werklieden van den « Grand Central ».

ANTWOORD.

De Middenafdeeling bedoelt ongetwijfeld de klachten uitgaande van de overgenomen werklieden van den « Grand Central belge », die buitensporig achtten de bijkomende afhouding van hun loon, tot een bedrag van 2 t. h., gedurende een getal jaren, bedragende het dubbel van de jaren diensten bij gezegd beheer, — afhouding die wordt gedaan om deze jaren dienst te doen gelden zoowel voor hun pensioen als voor dat hunner weduwen, weezen, enz.

De belanghebbenden beklagden er zich ook over, dat deze afhouding werd gedaan van hun huidig loon, niet van het loon dat zij trokken gedurende de geldig te maken jaren dienst.

Mijn achtbare voorganger heeft, bij bijzondere gunst, beslist dat van deze bijkomende afhouding van 2 t. h. wellicht zal worden afgezien vóór het verlopen van den hierboven aangewezen tijd (getal jaren bedragende het dubbel van de geldig te maken jaren dienst), wanneer de afgehouden sommen toereikend zullen zijn om te dekken :

« 1^o de gewone afhouding van 3 of 4 t. h. die, ten laste van de belanghebbenden, zou gedaan geweest zijn op de bij de maatschappij getrokken loonen, indien zij hadden deelgemaakt van het Staatspersoneel ;

» 2^o de samengestelde interesten (tegen 3 t. h.) over den tijd gedurende denwelken de storting van die bijdragen niet werd gedaan. » (Hier volgt het bijzonder bevel.)

« Belgische Staatsspoorwegen

» ALGEMEENE DIENST

» Bijzonder Bevel n^{rs} 173E/33VT/49TM/85R (1).

» **Werkliedenkas.** — Wijziging aan de bepalingen betreffende de geldigmaking der diensten, bewezen door de werklieden op de door den Staat overgenomen vergunde spoorwegen.

» Brussel, 31 Mei 1910.

» Luidens de bepalingen van het Reglement tot algemeen beheer (7^e boekdeel, 2^e bundel, hoofdstuk 204, art. 139, en hoofdstuk 205, art. 10), worden de diensten welke, onder het beheer der maatschappijen, bewezen werden

(1) Vlaamsche tekst uitgaande van het Ministerie van Spoorwegen.

door werklieden, door den Staat overgenomen bij de naasting van vergunde spoorwegen, enkel geldig gemaakt ten opzichte van de pensioenen mits storting, in de werkliedenkas, van eene bijkomende korting van 2 t. h. op het loon, *gedurende den dubbelen duur van de geldig te maken diensten.*

» Bij bijzondere gunst wordt, des voorkomend, van die buitengewone korting afgezien vooraleer die tijd verlopen zij, als de afgehouden sommen voldoende zijn tot dekking van :

» 1^o de gewone korting van 3 of 4 t. h. (1) die, ten laste van de belanghebbenden, zou gedaan geweest zijn op de bij de maatschappij getrokken loonen, indien zij hadden deelgemaakt van het Staatspersoncel;

» 2^o de samengestelde interesten (tegen 3 t. h.) over den tijd gedurende denwelken de storting van die bijdragen niet werd gedaan.

» Wanneer er, zooals voorzien is bij voormeld artikel 10 van hoofdstuk 203, rechten ontstaan gedurende het tijdvak dat de korting wordt toegepast, dan wordt de diensttijd in zijn geheel gerekend, alhoewel de schuld niet aangezuiverd is. In geen geval wordt, uit dien hoofde, iets van het pensioen afgehouden.

» Eerlang maakt het Beheer, voor iederen belanghebbende, dezes rekening jegens de werkliedenkas en laat hem er een afschrift van geworden.

» In afwachting dat die formaliteit kunne vervuld worden, zal men voortgaan 2 t. h. af te houden. De te veel afgehouden sommen zullen worden terugbetaald.

» *De Beheerder-Voorzitter,*

» DE RUDDER. »

Daaruit blijkt, dat de toestand van elk hunner opnieuw onderzocht werd; de sommen, geheven boven het bedrag der vereischte stortingen bepaald bij bovenstaande n^o 1^o en n^o 2^o, werden aan de belanghebbenden terugbetaald.

4^o VRAAG.

De landelijke brievenbestellers klagen over hunne ontoereikende wedde.

ANTWOORD.

De wedden van de landelijke brievenbestellers werden pas verhoogd.

Zij werden gebracht van fr. 950, 1,000, 1,100, 1,200 en 1,300 (bij toepassing van art. 111), respectievelijk tot op fr. 1,050, 1,100, 1,200, 1,300 en 1,400 (bij toepassing van art. 111).

5^o VRAAG.

Eene vergoeding wordt gevraagd uit hoofde van het overwerk dat gedu-

(1) 3 t. h. op de loonen van fr. 2,40 en minder; 4 t. h. op de loonen van meer dan fr. 2,40.

rende dit jaar werd opgelegd ; er wordt opgemerkt dat aanzienlijke verhoogingen hieromtrent op de begrooting voorkomen.

ANTWOORD.

Door de wijze, waarop de vraag is gesteld, kan men niet nauwkeurig bepalen welke arbeid daarbij wordt bedoeld.

Niettemin zullen vergoedingen eerlang worden uitgekeerd ten bate van de bedienden die, ten gevolge van de toeneming van het verkeer naar aanleiding van de Tentoonstelling, voortdurend tot buitengewonen dienst werden verplicht.

Geen enkel bijzonder krediet werd uit dien hoofde op de begrooting van 1910 uitgetrokken.

6^e VRAAG.

Er wordt gevraagd dat al de loonen minstens 100 frank per maand zouden bedragen.

ANTWOORD.

In deze korthondige vraag van de Middenafdeeling wordt niet vermeld om welke redenen er ten minste 100 frank per maand dienen te worden betaald.

Het minimum-loon, dat vroeger op fr. 2.60 was bepaald, werd pas gebracht tot op 5 frank.

Deze maatregel gaf aanleiding tot de loonsverhooging voor de beampten wier loon reeds 3 frank of meer bedroeg, en wel om de rechten wegens het aantal dienstjaren in aanmerking te nemen.

Bij het invoeren van het nieuw minimum per maand zou men ook in aanmerking moeten nemen :

1^o De verscheidenheid en de gewichtigheid van de talrijke bezigheden der werklieden ;

2^o Het feit, dat er onder hen werklieden voorkomen, die slechts afgebroken dienst verleen (300 tot 337 dagen), terwijl het grootste getal voortdurend in dienst is (365-28 betaalde rustdagen).

Overigens, men dient, in herinnering te brengen, met het oog op eene vergelijking met het loon in de bijzondere bedrijven, dat aan de bedienden van het Departement, benevens de vaste bezoldiging, tal van bijwinsten worden betaald onder verschillende vormen :

a) Bijloon wegens stukwerk, premiën, enz. ;

b) Vergoedingen wegens uitzonderlijken toestand of wegens begrafenis-kosten ;

c) Persoonlijk pensioen, dat gansch ten laste komt van de Openbare Schatkist ;

d) Rustdagen met behoud van het volle loon ;

e) Ingeval van verwonding gedurende den dienst, uitbetaling van het volle loon en van de volle premiën gedurende minstens vier jaar ;

f) Vrij verkeer op den spoorweg binnen zekere grenzen en vermindering op de van kracht zijnde abonnementsprijzen ;

g) Niet verplichte vergoedingen na 35, 45 en 50 jaren dienst, enz.

7° VRAAG.

Er wordt opgemerkt dat niet zelden onteigende gronden ongebruikt blijven.

ANTWOORD.

Een onteigende grond kan om verschillende redenen tijdelijk ongebruikt blijven.

Zoo gebeurt het, onder andere, dat, om het tot waarde maken of speculeeren te vermijden, ook nog om niet te moeten overgaan tot nieuwe aankopen van gronden binnen den reeds onteigenden kring en om bijgevolg niet herhaaldelijk kosten van waardevermindering te moeten betalen, het Beheer, bij het voorloopig aanleggen, al de gronden aankoopt, die het zal noodig hebben tot het definitief aanleggen.

Eene andere, niet minder gewichtige reden is deze :

De kredieten, tot het inrichten van de groote statiën vereischt, worden bijna altijd over verschillende dienstjaren ingedeeld : tot het eerste of tot de eerste dienstjaren behooren enkel de noodige kredieten tot het aankopen van de gronden, terwijl de kredieten tot de uitvoering der werken voorkomen op de begrootingen van de volgende jaren.

Onder deze omstandigheden kan het gebeuren, dat een grond tijdelijk onbenuttigd blijft.

Niettemin tracht het Beheer, in elk geval, deze gronden ten beste te benuttigen.

Zoo men over den niet gebruikten grond slechts na een zekeren tijd beschikken moet, dan wordt nagegaan of het mogelijk is, den grond in handen van het Beheer der Domeinen te stellen om het te verhuren.

8° VRAAG

Er wordt geklaagd over een omzendbrief van het Beheer, waarbij eene belasting van 1 tot 3 frank per wagen wordt gelegd op de nijverheidsinrichtingen, die onlangs aan den spoorweg werden aangesloten, alsmede op die welke van firma veranderen. Eveneens beklaagt men zich over de rechten, te betalen door de private statiën.

ANTWOORD.

De belasting van 1 tot 3 frank per wagen, door het Beheer gelegd op de inrichtingen, die aan den spoorweg worden aangesloten, of op soortgelijke inrichtingen die van firma veranderen, geldt als betaling van het bijzonder werk verricht door den Staat tot aan- en terugvoer van de wagens; die belasting is geëvenredigd aan de belangrijkheid van gezegd werk.

Zij wordt slechts éénmaal geëischt voor het aan- en terugvoeren van den wagon, zelfs wanneer deze, geladen aangevoerd, met eene nieuwe lading wordt teruggevoerd, zoodat de aangesloten inrichting, die haren wagon bij den terugvoer kan benuttigen, werkelijk slechts de helft van de belasting per wagon betaalt, hoe groot de tonnenmaat ook zij.

* * *

Wat betreft de belasting van fr. 0.20 per ton, met een minimum van 2,000 frank en een maximum van 5,000 frank per jaar, te betalen door de private statien, daarin werd geene verandering gebracht.

9^e VRAAG.

Er wordt gevraagd dat de Minister de ontwerpen betreffende de centraal-statie, welke onnoodig en slecht opgevat worden geacht, opnieuw zou doen onderzoeken.

ANTWOORD.

De ontwerpen betreffende de centraal-statie werden volkomen bestudeerd en zeer grondig onderzocht.

Deze ontwerpen, die door de stad Brussel werden goedgekeurd, zijn thans definitief opgemaakt.

De Regeering heeft nooit geweigerd, de wijzigingen, die haar mochten aangewezen worden als geschikt om de goedgekeurde plans te verbeteren, te doen onderzoeken.

10^e VRAAG.

Er wordt gevraagd dat het vermelden van de namen der statien op de lantarens algemeen gemaakt worde.

ANTWOORD.

Het plakken, op de lantaarns, van doorschijnende papierstrooken waarop de naam der statie is vermeld, komt geleidelijk in gebruik.

Eerlang zullen soortgelijke papierstrooken worden geplakt op de lantarens van de statien der lijnen van tweeden rang.

11^e VRAAG.

Men vraagt verlaging van het vervoertarief voor de melkkruiken.

ANTWOORD.

Voor de zuivere melk en den room in kruiken, door de landbouwers verzonden naar de melkerijen om boter te bereiden, alsmede voor de ontroomde melk en voor de ledige kruiken die door de melkerijen worden teruggezonden aan de melkwinners, geldt, wanneer zij worden verzonden

door middel van locaaltreinen of van gemengde treinen, het bijzonder ijlgoederentarium n° 50, waarbij wordt toegestaan eene vermindering van 50 t. h. op het vervoertarium n° 2, berekend naar het eigenlijk gewicht — bij voorkomend geval, gebracht tot op 10 kilogram meer — van de gevulde of van de ledige kruiken, zonder dat de minimumprijs, voorzien bij het algemeen tarief, in aanmerking wordt genomen.

Daarenboven wordt de melk in kruiken, bestemd voor den verkoop en als ijlgoed verzonden, vervoerd door middel van de reizigerstreinen die zijn aangewezen door het Beheer; tevens wordt uit dien hoofde de vervoerprijs betaald alleen volgens tarief n° 2, geenszins volgens het ijlgoederentarium.

Dat is eene buitengewoon voordeelige regeling en het is niet mogelijk, nog grootere verlagingen toe te staan ten bate van bedoeld product.

12° VRAAG.

Men vraagt dat het tarief van den buurtspoorweg Brussel-Ninove worde verlaagd, alsook dat men tusschenbeide kome om eene betere exploitatie van deze lijn te bekomen.

ANTWOORD.

Het Ministerie van Spoorwegen heeft, wat betreft den buurtspoorweg Brussel-Schepdaal-Nivove, aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen al de tariefverminderingen toegestaan, die met het oog op de belangen van den grooten spoorweg kunnen toegestaan worden.

Wat betreft de exploitatie van den buurtspoorweg Brussel-Ninove, deze werd in de jongste tijden aanzienlijk verbeterd door het tot stand komen van de electrische lijn Brussel-Dilbeek en door de uitbreiding van dezen dienst van Brussel (West) tot Brussel (Noord).

Het aantal treinen, zoowel op de banen voor electrische trams als op die voor stoomtrams, is toereikend om het verkeer te verzekeren.

Nuttig ware het, nader te bepalen in welk opzicht verbeteringen nog wenschelijk zijn.

13° VRAAG.

Er wordt gevraagd hoe de kredietverhooging voor de treinwachters werd verdeeld?

ANTWOORD.

Deze zaak wordt behandeld in het antwoord op de 24° vraag.

14° VRAAG.

Men vraagt de herziening van het vervoertarium voor de steenkolen. De tegenstrijdigheden vallen in het oog.

ANTWOORD.

Voor het steenkolenvervoer gelden, in België, tal van bijzondere, zeer gunstige tarieven.

De vraag is te onbepaald gesteld om daarop met goed gevolg te kunnen antwoorden.

15^e VRAAG.

Men vraagt dat de werken ter statie van Moeskroen zouden voltooid worden.

ANTWOORD.

De werken ter statie van Moeskroen worden geregeld voortgezet.

Voor het kasseiwerk van de nieuwe overdekte goederenplaats werd, op 17 December laatsleden, overgegaan tot eene openbare aanbesteding.

Wat aangaat de werken tot vergrooing en verandering van de goederenloods, werd, op 3 December jongstleden, overgegaan tot eene openbare aanbesteding die geen gunstigen afloop had; eerlang zullen deze werken opnieuw openbaar aanbesteed worden.

16^e VRAAG.

Er wordt gevraagd welke de juiste bedoeling is van den omzendbrief, waarbij de kennis van de Vlaamsche taal verplichtend is gemaakt voor de bedienden der treinen die door Vlaamsche gemeenten loopen, zelfs wanneer het sneltreinen geldt.

ANTWOORD.

Gemeld ministeriel besluit heeft ten doel, den dienst der treinen, die door het Vlaamsch gedeelte van het land loopen, over 't algemeen op te dragen aan hoofdwachters en wachters die de Vlaamsche taal machtig zijn.

Deze regel wordt toegepast naar gelang de toestand van het personeel zulks mogelijk maakt.

Buiten de gevallen waarin de bedienden veranderen van verblijf, van afdeeling of van dienst en in deze veranderingen toestemmen, vervangt men sommige hoofdwachters en wachters, naarmate er plaatsen openvallen of worden afgeschaft, door collega's die de Vlaamsche taal kennen.

17^e VRAAG.

Er wordt gevraagd dat de Regeering de onderrichtingen betreffende het vereenigingsrecht van het personeel zou mededeelen als bijlage van het verslag der Middenafdeeling.

ANTWOORD.

De onderrichtingen betreffende het vereenigingsrecht van het personeel komen voor in het reglement van 10 Maart 1910, luidende als volgt :

« MINISTERIE
VAN
Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen

« VEREENIGINGEN — KLACHTEN.

« REGLEMENT (1).

« Brussel, 10 Maart 1910.

« Dit reglement wijziget de onderrichtingen betreffende de uitoefening van het vereenigingsrecht van de ambtenaars, bedienden en werklieden van het Departement en de collectieve klachten.

« I.

« De bedienden van het Departement van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen mogen onder elkander de volgende vereenigingen stichten, mits zij de orde en de tucht in acht nemen en de bepalingen van dit reglement opvolgen :

« 1^o Maatschappijen tot vermaak, van weldadigheid, van letterkunde, van wetenschappen en spaarmaatschappijen ;

« 2^o Maatschappijen tot onderlingen bijstand ;

« 3^o Samenwerkende maatschappijen ;

« 4^o Vakvereenigingen.

« II.

« De maatschappijen tot vermaak, van weldadigheid, van kunst, van letterkunde, van wetenschappen en de spaarmaatschappijen mogen gesticht worden zonder voorafgaande toelating. Het is voldoende dat zij aan de hooge overheid een exemplaar zenden van hare statuten en de lijst van de leden van het bestuur.

« III.

« De maatschappijen tot onderlingen bijstand, erkend overeenkomstig de bepalingen van de wet van 23 Juni 1894, mogen opgericht worden zonder voorafgaande toelating.

« Die maatschappijen laten aan den heer Minister hare akte van oprichting geworden zoodra deze in den *Moniteur* verschenen is alsmede de lijst van hare beheerders.

« Zij genieten van al de rechten en voorrechten, door de wet toegestaan aan de erkende vereenigingen.

« IV.

« Mits te bepalen voorwaarden, kan de hogere overheid die maatschappijen gelasten aan hare leden hulpgelden te verleenen in geval van ziekte of ongeval.

(1) Vlaamsche tekst uitgaande van het Ministerie van Spoorwegen.

« De rekenplichtige dienst van die maatschappijen moet zoo gehouden worden, dat de hoogere overheid kunne nagaan hoe de toelagen gebezigd werden die des voorkomend uit dien hoofde door het Beheer werden verleend.

« In de statuten moet bepaald zijn hoe de toestand van de bedienden, aan wie het Beheer eene andere standplaats aanwijst, tegenover de maatschappij zal geregeld worden.

» V.

» De samenwerkende maatschappijen mogen gesticht worden zonder voorafgaande toelating.

» Die maatschappijen laten aan den Minister hare akte van oprichting geworden zoodra zij in den *Moniteur* verschenen is, alsmede de lijst van de leden van den beheerraad.

» Zij hebben al de rechten die haar worden vergund bij de wet van 18 Mei 1873.

» Zij moeten zich nochtans stipt onthouden van te verkoopen aan personen die niet aangesloten zijn en, over het algemeen, die personen te laten genieten van al of van een deel der maatschappelijke voordeelen.

» VI.

» De vakvereenigingen hebben tot doel de vraagstukken te bestudeeren betreffende het bedrijf alsmede de beroepsbelangen harer leden te bevorderen.

» Geen andere tijdelijke of bestendige vergadering mag zich met datzelfde onderwerp bemoeien.

» VII.

» De vakvereenigingen worden opgericht onder bedienden die in gelijken toestand bij het Beheer eene zelfde beroepsbedrijvigheid uitoefenen.

» De statuten van die vereenigingen bepalen de soorten van bedienden die daarin opgenomen worden.

» VIII.

» De bedienden, die eene vakvereeniging verlangen op te richten, zenden tot goedkeuring aan de hoogere overheid den tekst der statuten der vereeniging, de lijst der stichtende leden en de lijst der leden van den beheerraad.

» IX.

» Niemand die vreemd is aan het Beheer mag, om het even in welke hoedanigheid, deelmaken van eene vakvereeniging.

» In de statuten moet voorzien zijn de wijze waarop, tegenover de vereeniging, de rechten en de verplichtingen zullen geregeld worden van een lid dat, uit hoofde van verandering van toestand om dienstreden, geen deel meer kan uitmaken van de vereeniging.

» X.

» De vakvereenigingen mogen rechtstreeks aan den Minister of langs hierarchieken weg al de verzoekschriften en voorstellen aanbieden, welke zij nuttig oordeelen en welke betrekking hebben hetzij op de uitoefening van het beroep, hetzij op den toestand harer leden, hetzij op de inrichting van den dienst.

» De andere verzoekschriften, klachten of voorstellen of stappen van het personeel, betreffende die punten, mogen niet in collectieven vorm gedaan worden, doch moeten stipt persoonlijk blijven.

» XI.

» Blijken van aanmoediging zullen kunnen gegeven worden aan de leden der vakvereenigingen die aan het Bestuur nuttige maatregelen zullen voorgesteld hebben.

» XII.

» Zijn verboden : elke betooging ingericht met het doel om ten voordeele van hervormingen bij het Beheer de ondersteuning te bekomen van personen vreemd aan het Beheer ;

» elke politieke werking ;

» elke aanval tegen de daden en de beslissingen van het Beheer ;

» elke maatregel die van aard is de toepassing der reglementen te belemmeren ;

» elke beslissing of maatregel die van aard is de vrijheid van een lid of van elk anderen bediende te belemmeren of de rechten te beperken die hem door het Beheer toegekend zijn.

» XIII.

» De reglementen der vereenigingen moeten aan elk lid het recht erkennen zich uit de vereeniging terug te trekken na betaling der vervallen bijdragen.

« XIV.

» Wanneer eene vereeniging aan hare leden een blad of elk ander tijdschrift oplegt, of hun zulke uitgave uitdeelt, stelt zij daardoor hare bestuurders of beheerders aansprakelijk.

» Bedienden die gezag op het personeel uitoefenen, mogen zich niet inlaten met eenige bemoeiing die het karakter van eene welkdanige drukking kan hebben om de aansluiting bij eene bepaalde vereeniging te bevorderen of te bestrijden.

» Het is aan de leden eener vereeniging streng verboden aan deze, in hare betrekkingen met het Beheer, gemakken of voordeelen toe te staan of te verschaffen, welke niet door de reglementen voorzien zijn.

» De bedienden mogen zich met de zaken der vereenigingen slechts bezig houden buiten de diensturen.

» De bedienden welke deelmaken van samenwerkende maatschappijen of van maatschappijen tot onderlingen bijstand, waarvan al de leden niet in den dienst van het Departement zijn, moeten, om deel te nemen aan het beheer dier maatschappijen, van den Minister oorlof bekomen in de vormen voorzien door het reglement over de onvereenigbaarheden.

» Vereenigingen, die een andel doel beoogen dan dit voorzien bij dit reglement, mogen opgericht worden mits voorafgaande toelating van de hogere overheid.

» Al de vroegere voorschriften, in strijd met de vorenstaande, zijn ingetrokken.

» *De Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen,*

» J. HELLEPUTTE. »

18^e VRAAG.

Er wordt gevraagd dat de oplossing van het vraagstuk der nieuwe lijn naar Duitschland bespoedigd worde. Drie jaren zijn reeds verlopen, en de termijn, bij de overeenkomst met Duitschland bepaald, bedraagt tien jaar.

ANTWOORD.

De richting van de nieuwe lijn naar Duitschland werd goedgekeurd op 27 Juli 1909, voor het gedeelte Leuven-Tongeren.

De uitvoeringsdienst is thans, voor dat gedeelte, werkzaam, ter plaatse, ten einde de plans der werken en der aan te koopen gronden op te maken.

De verschillende richtingen der lijn van Tongeren naar de Duitse grens worden thans bestudeerd.

19^e VRAAG.

Er wordt een meer practisch treinboek gevraagd.

ANTWOORD.

Het nieuwe treinboek werd opgemaakt volgens een plan dat ten doel heeft, het zoo duidelijk en zoo weinig ingewikkeld mogelijk te maken.

Door de talrijke daarin voorkomende nieuwigheden is het handiger en gemakkelijker te lezen.

20^e VRAAG.

Men vraagt dat er schutdaken ter statie van Leuven en ondergrondse doorgangen te Tienen worden aangelegd.

ANTWOORD.

De aanbesteding tot het aanleggen van een schutdak boven het eerste perron van de statie te Leuven had reeds plaats en eerlang zullen de werken een aanvang nemen.

Een ontwerp betreffende het aanleggen van de inrichtingen voor den dienst der reizigers ter statie te Tienen wordt bestudeerd.

Bij dit ontwerp is voorzien het aanleggen van een ondergrondschen doorgang.

21^e VRAAG.

Men vraagt dat het net Landen worde aangesloten aan het net Leuven.

ANTWOORD.

Dit vraagstuk zal worden opgelost bij de herziening der telephoon-tarieven.

22^e VRAAG.

Er wordt gevraagd hoeverre de werken te Bergen en te Saint Ghislain thans gevorderd zijn.

ANTWOORD.

Het onderzoek van de ontwerpen tot uitvoering der bouwwerken van het viaduct, waardoor het mogelijk zijn zal, den overweg van de baan Jemappes naar de statie van Bergen af te schaffen, zal weldra een einde nemen.

Waarschijnlijk zal het Beheer eerlang in bezit kunnen komen van de noodige gronden tot de uitvoering der werken.

De aardwerken tot het aanleggen van het bovenvlak der rijtuigwerkplaats zijn voltrokken.

Alvorens een aanvang te maken met de inrichtingen voor den dienst der reizigers, sporen, perrons en ondergrondsche doorgangen, worden er sporen gelegd ter vervanging van die welke moeten verdwijnen om plaats te maken voor de nieuwe inrichtingen ten dienste van de reizigers.

Men voorziet dat men eerlang met het aanleggen dier werken zal kunnen beginnen. Men houdt zich thans bezig met het opmaken van de voorstellen tot uitvoering.

*
* * *

De huidige inrichtingen van de statie te Saint-Ghislain volstaan voor de behoeften van het verkeer, behalve nochtans de inrichting voor den trek-dienst; deze inrichting moet worden vergroot uit hoofde van de toenemende belangrijkheid van gezegden dienst.

De uitvoeringsdienst bestudeert thans die uitbreiding.

23^e VRAAG.

Men vraagt dat de Regeering inlandsche kolen zou aankopen liever dan Engelsche kolen van minder gehalte.

ANTWOORD.

De tot nu toe geleverde Engelsche kolen waren niet van minder gehalte dan de inlandsche kolen.

24^e VRAAG.

Hoe werd het krediet van 200,000 frank ten bate van de wachters en hoofdwachters verdeeld?

ANTWOORD.

Het krediet diende om gedeeltelijk te dekken de uitgave van 624,200 frank, die in 1910 werd besteed tot verhooging van de jaarwedde van gezegd personeel en van die der goederen-hoofdbeambten en eerste goederen-hoofdbeambten, alsmede tot verkorting van den arbeidsduur, tot verbetering van de arbeidsvoorwaarden en tot verhooging van de premieën wegens regelmatigheid en van de kosten van overnachten voor de wachters en hoofdwachters.

25^e VRAAG.

Er wordt geklaagd over het hooge tarief van den buurtspoorweg Brussel-Ninove; men zegt dat het spoorwegbestuur de schuld daarvan dragen moet; men vraagt dat bedoeld bestuur een lager tarief zou invoeren.

ANTWOORD.

Het Ministerie van Spoorwegen stond aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, voor de buurtlijn Brussel-Schepdaal-Ninove, alle mogelijke tariefverminderingen toe, die strooken met de belangen van Staatspoorweg.

26^e VRAAG.

Men vraagt dat de Engelsche kolen zouden vervangen worden door inlandsche kolen.

Men wijst er op, dat de Staat de Engelsche kolen tegen verlaagden prijs vervoert.

ANTWOORD.

Om uitspraak te doen over elk aanbod bij de aanbestedingen, neemt men in aanmerking :

1° Den prijs, door den inschrijver gesteld ;

2° De hoedanigheid van de aangeboden kolen ;

3° Den afstand tusschen de plaats der levering en die van het verbruik.

De voorkeur wordt aan de uitlandsche kolen alleen dan gegeven, wanneer uit de drie bovenstaande beschouwingen blijkt, dat daaruit eenmerkelyk voordeel voortspruit voor het bestuur.

De Belgische kolen worden geleverd op wagen ter kolenmijn ; de Engelsche kolen, op wagen in eene der havens : Gent of Antwerpen.

Het spoorwegbestuur belast zich met het vervoer, voor rekening van den dienst, van af de Belgische kolenmijnen of de landingshavens tot de plaats van verbruik.

27^e VRAAG.

Men beweert dat de uitlandsche kolen, zelfs die welke zijn bestemd voor de private burgers, binnen het land worden vervoerd tegen lagere prijs dan de Belgische kolen.

Men bevestigt dat, wanneer het uitlandsche kolen geldt, er materieel genoeg is om die te vervoeren; geldt het echter inlandsche kolen, dan antwoordt men dat het materieel ontbreekt.

ANTWOORD.

In 't algemeen worden, op de Belgische lijnen, de vrachtprijzen voor het vervoer van uitlandsche kolen berekend tegen de prijzen der 4^{de} klasse van het tarief van 1867; krachtens dit tarief zijn de prijzen van de 4^{de} klasse van het algemeen tarief verminderd van fr. 0,01 tot fr. 0,50 per ton, volgens den afstand. Deze verminderingen werden voor de uitlandsche kolen toegestaan, omdat er voor de naar het buitenland verzonden Belgische kolen eveneens verminderingen worden toegestaan, die ten minste even groot zijn.

Overigens, voor de binnen het land verzonden Belgische kolen gelden talrijke bijzondere tarieven, waarbij zijn voorzien verminderingen die, over 't algemeen, meer bedragen dan fr. 0,50 per ton.

*
* *

Het door de verzenders gevraagde materieel wordt zoo regelmatig mogelijk tot hunne beschikking gesteld.

Hieromtrent wordt niet het minste onderscheid gemaakt tusschen de inlandsche en de uitlandsche kolen ingevoerd over de havens van Antwerpen, Gent en Oostende.

28^e VRAAG.

Men steunt opnieuw het verzoekschrift van de blinden om kosteloos vervoer voor hunne geleiders te bekomen.

ANTWOORD.

De vraag, of er prijsverminderingen of zelfs kosteloos vervoer dienen te worden verleend aan de blinden en aan dezer geleiders, kwam herhaalde malen te berde in de Kamer; laatstelijk, in 1910, richtte de Middenafdeeling, belast met het onderzoek der Begrooting van Spoorwegen, zich daartoe tot den Minister.

Er werd haar geantwoord als volgt :

« Aan den dienst der liefdadigheid behoort het, de reizen der blinden te » begunstigen, daar het Departement van Spoorwegen niet op zich kan » nemen de lasten, welke andere departementen moeten dragen uit hoofde » van zoodanige vrijstellingen.

» Deze gunsten zouden, overigens, aanleiding geven tot talrijk en niet » te voorkomen bedrog.

» Eindelijk, het tarief voor het personenvervoer is buitengewoon laag in
 » België en het is niet mogelijk, indien men niet erge misrekeningen te
 » gemoet wil gaan; zonder wel bepaalde noodzakelijkheid nieuwe vermin-
 » deringen voor te stellen. »

29^e VRAAG.

Men merkte aan, dat de statie in de Leopoldswijk nog altijd onvoltooid is : bij het vertrek van Z. M. den Keizer van Duitschland, heeft men kunnen vaststellen hoe ontoereikend hare inrichtingen zijn.

ANTWOORD.

Er werd een ontwerp ter studie gelegd tot definitieve schikking der statie in de Leopoldswijk (Brussel); volgens dit ontwerp, zouden er inrichtingen tot stand gebracht worden, volkomen strookende met het aanzienlijk reizigersverkeer.

Daarenboven zou de overweg der Montoyerstraat verdwijnen en die der Belliardstraat vervangen door eene overbrug : daartoe zou men het bovenvlak van den spoordijk verlagen.

50^e VRAAG.

Er wordt verzet aangeteekend tegen de geheime gedragslijst : men wijst er op, dat de overste zijn verslag steeds kan wijzigen zonder dat de belanghebbende gewaarschuwd worde.

ANTWOORD.

Het nummer van verdienste, dat de waarde als beambte wezenlijk uitdrukt, wordt aan het personeel op de gewone wijze bekendgemaakt, nadat de vergaderde dienstoversten daarover hebben beraadslaagd.

De bezwaren, door de bedienden aangevoerd betreffende hunne rangschikking, worden onderzocht met alle wenschelijke waarborgen van onpartijdigheid en, bij voorkomend geval, door middel van een onderzoek.

De genomen beslissing wordt ter kennis gebracht van de belanghebbende beambten, die daarvan in beroep kunnen komen, daar iedereen het recht heeft, zijne persoonlijke eischen en klachten rechtstreeks aan den Minister of aan de hoogere overheid te doen geworden.

De gedragslijst is dus niet geheim en de beambten kennen gestadig de rangschikking welke hun naar verdienste is aangewezen.

*
* * *

Het personeel heeft dikwijls den wensch geuit, mededeeling te bekomen van de gedragslijst zelf; deze zaak wordt eerlang onderzocht.

51^e VRAAG.

Er wordt protest aangeteekend tegen de handelwijze van het Beheer in den loop van het rechtsgeding betreffende de spoorwegramp te Contich.

ANTWOORD.

Er kan onmogelijk worden geantwoord op eene zoo onduidelijke vraag : men zou moeten nader bepalen tegen welke handelwijze van het Beheer men protest aantekent.

32^e VRAAG.

Er wordt opnieuw gewezen op het vraagstuk van het pensioen der weduwen en weezen. De pensioenkas voor weduwen en weezen berust op valsche grondslagen. Het stelsel is uiterst nadeelig en levert weinig nut op voor de belanghebbenden. Aan om 't even welken erfgenaam zou men een kapitaal moeten toekennen ; dat is er noodig. Het kapitaal zou worden aangewend om eene lijfrente tot stand te brengen, om eene handelszaak over te nemen, enz.

ANTWOORD.

Dat vraagstuk is van belang niet alleen voor de kas der weduwen en weezen van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, maar ook voor al de soortgelijke kassen ingesteld krachtens artikel 29 der wet van 21 Juli 1844.

Uit dien hoofde betreft zij meer bijzonder het Ministerie van Financiën, dat steeds belast werd met het centraliseeren van de maatregelen van beginsel, die bedoelde voorzorgsinrichtingen aanbelangen.

Het is overigens uiterst moeilijk, bedoeld vraagstuk op te lossen ; wellicht zou de oplossing daarvan aanleiding geven tot eene verzwaring van de lasten der aangeslotenen.

33^e VRAAG.

Waarom past men een verschillend tarief toe bij het verhuren van spoorwegwagens?

ANTWOORD.

De huurprijzen voor rijtuigen en wagens werden vastgesteld naar de waarde van aankoop of van vervaardiging der verschillende soorten van voertuigen, met inbegrip van den intrest, van de aflossing, alsmede van de onderhoudskosten.

34^e VRAAG.

Waarom onteigent men gronden, terwijl men die niet kan benutten?

ANTWOORD.

Wij verwijzen naar het antwoord dat gegeven werd op de 7^e vraag (bl. 25).

35^e VRAAG.

Welk is de arbeidsduur en hoeveel uren rust zijn er tusschen het eindigen van den werkdag en het aanvangen van den volgende werkdag voor elke klasse van beambten bij de spoorwegen, posterijen, telegrafen en telefoon?

ANTWOORD.

In onderstaande tabellen komen de gevraagde inlichtingen voor.

SPOORWEGEN.

1^o Ambtenaren en beambten.

- a) *Hoofdbeheer en bureelen der dienstbestuurders, der sectiën van weg en werken, der werkplaatsen, der loodsen en der berwaarplaatsen.*

De arbeidsduur voor het personeel dier bureelen bedraagt ten minste 7 uren.

Tusschen het eindigen van den dag en het aanvangen van den volgende werkdag is er een rusttijd van 15 uren.

b) *Statiën, treinen.*

KLASSEN VAN BEAMBTEN.	Arbeidsduur per dag.	Rusttijd tusschen twee achtereenvolgende werkdagen.
I. — Statie-oversten, statie-onderoversten, bureauhoofden, hoofdklerken, klerken, ordeklereken, personeel van den goederendienst en van de politie.	Ten hoogste 12 uren, doch voor de meeste beambten bedraagt de arbeidsduur gemiddeld 10 tot 11 1/2 uren.	Veranderlijk, doch ten minste 8 uren na den gewonen arbeid.
II. — Hoofdwachters, wachters	Ten hoogste 13 uren, met inbegrip van het half uur gedurende hetwelk de beambten aanwezig zijn vóór het weggrijden en na het ter bestemming komen van den trein dien zij bedienen.	Veranderlijk, doch ten minste 8 uren te hantent, na den gewonen arbeid.

c) *Bureelen van den ontvangstdienst.*

| 9 uren in 't algemeen . | 12 of 13 uren.

2^o Werklieden.

<i>Hoofdbeheer.</i>			
Werkmeesters, drukkers, deurwaarders, hoofdklasseerders, boden, klasseerders, enz.	8 u. (1).	14 u.	(1) Buiten 2 uren rust in het midden van den dag.
<i>Weg en werken.</i>			
Werklieden van den onderhoudsdienst (ploegbazen, wegwerkers, enz.)	12 u. (2).	12 u.	(2) Met inbegrip van 2 uren rust voor het middagmaal.
Werklieden van den toezichtsdienst (scingevers, wisselnachters, overwegwachters, enz.)	Gemiddeld 12 u.	8 h. thuis.	
<i>Trekdienst en materieel.</i>			
Niet reizend personeel (stielmannen, lampenisten, arbeiders, schoonmakers, enz.)	9 u. 40.	13 u., 12 3/4 u. 12 1/2 of 12 u.	Naar gelang dat de rust in het midden van den dag 1 u., 1 1/4, 1 1/2 of 2 uren bedraagt.

Werklieden in het werkhuis waar de reiskaarten vervaardigd worden .	8 u. (3).	14 u.	(3) Buiten 2 uren rust in het midden van den dag.
Trein-personeel (machinisten, stokers en remmers) <i>Exploitatie.</i>	Ten hoogste 13 u. (4).	Ten minste 8 u. thuis.	(4) Met inbegrip van een halfuur aanwezigheid in de loods vóór en na den werkelijken dienst.
Werklieden in 't algemeen	Ten hoogste 12 u. (5)	Id.	(5) De duur van den werkelijken arbeid <i>mag niet</i> , tenzij in uitzonderlijke omstandigheden, 12 uren per dag <i>overschrijden</i> . De arbeidsduur per dag bedraagt gemiddeld 11 uren.

POSTERIJEN.

DIENSTEN.	Gewone duur van den diensttijd.	TOELICHTINGEN.
Hoofdbeheer en omschrijvingsbesturen (personeel in 't algemeen).	7 uren.	
Ontvangerijen van eersten rang in de groote steden (ambtenaren en bedienenden).	8 uren.	Het verschil, in het getal diensturen, tusschen de twee soorten van ontvangerijen steunt hierop, dat in de ontvangerijen van eersten rang het werk hoofdzakelijk drukker is dan in de overige. De diensturen van de beambten, die nachtdienst verrichten, worden verminderd met een uur of een half uur tegen die hunner ambtgenooten van dezelfde ontvangerij.
Ontvangerijen van tweeden rang (ambtenaren en bedienenden).	8 u. 30.	
Postrijtuigen (personeel in 't algemeen).	Verhandelbaar.	Het getal diensturen, opgelegd aan het personeel van de postrijtuigen, hangt af van de dienstregeling der treinen waarin dit personeel werkt. Volgens den duur der afgelegde reizen, genieten de beambten één dag rust na een, twee of drie arbeidsdagen.
Onderontvangers.	7 tot 8 u. 15	Zijn de hiernevens vermelde beambten belast met den telegraafdienst, dan worden hunne diensturen verlengd naar gelang van de vereischten van dien dienst. De belanghebbenden trekken uit dien hoofde eene bijzondere vergelding.
Depothouders.	5 tot 6 uren.	
Overdraagkantoorhouders (kantooruren).	5 uren.	Voor de onderontvangers bedraagt de verlenging 1 uur tot 1 1/2 uur; voor de depothouders bedraagt zij nagenoeg 2 uren; voor de overdraagkantoren bedraagt zij 4 tot 5 uren.

BRIEVENBESTELLERS.

Brievenhoofdbestellers : 8 tot 10 uren.

Brievensorteerders : 9 uren 's daags, 8 uren 's nachts.

Taalmannen : 9 tot 10 uren.

Plaatselijke brievenbestellers : 8 uren ten minste, 10 uren ten hoogste (ingedeeld in ten minste drie diensttijden).

Landelijke brievenbestellers : 7 1/2 tot 9 uren (hun werk begrijpt ten minste 6 uren gaans of 8 uren dienst in één of twee diensttijden).

ARBEIDERSPERSONEEL.

Deurwaarders, boden, klasseerders, hulpboden en hulpklasseerders : 7 tot 8 uren.

Vuurverzorgers : 10 uren 's daags, 8 uren 's nachts.

Schuursters : 6 uren 's daags, 5 uren 's nachts.

ALGEMEENE AANMERKING.

Elke beambte beschikt over ten minste 8 uren onafgebroken rust, te zijnent, tusschen het eindigen van den arbeidsdag en het aanvangen van den volgende arbeidsdag.

TELEGRAFEN.

A. — Ambtenaren en beambten.

I. — Hoofdbeheer en bijzondere diensten.

(Dienstbesturen, enz.).

Ambtenaren en beambten : De geregelde arbeidsduur bedraagt 7 uren per dag.

II. — Telegraafontvangerijen en -kantoren.

Geregeld bedraagt de arbeidsduur van de beambten van de telegraafkantoren 8 uren op de kantoren met verscheidene beambten, en ten hoogste 10 uren op de kantoren van minder belang waar niet onafgebroken moet gewerkt worden; op Zon- en feestdagen is de arbeidsduur verkort.

Er zijn ten minste 10 rusturen tusschen twee achtereenvolgende arbeidsdagen.

Voor den nachtdienst op de telegraafkantoren die dag en nacht open zijn, bedraagt de arbeidsduur gewoonlijk 8 uren. De beambte, die nachtdienst gedaan heeft, geniet een vollen dag rust na dezen dienst.

III. — Telefoon-hoofdkantoren.

De telefoonbeambten hebben 7 $\frac{1}{2}$ uren dienst per dag op de belangrijke kantoren en 8 uren op de overige; op Zon- en feestdagen is de arbeidsduur verkort.

Tusschen twee achtereenvolgende arbeidsdagen is er een rusttijd van ten minste 10 uren.

In de kantoren die dag en nacht open zijn, wordt de nachtdienst gedaan, bij geregelde beurt, door mannelijke beambten; over 't algemeen hebben de beambten, die met den nachtdienst zijn belast, geen dienst in den loop van den dag waarop de nachtdienst begint; zij hebben een vollen dag rust (dag en nacht) na verloop van den tijd gedurende welken zij nachtdienst deden.

B. — WERKLIEDEN.

Voor de werklieden is de gewone arbeidsduur in 't algemeen bepaald op 10 uren per dag.

Buiten de uitzonderingen die in sommige afdeelingen van den dienst onvermijdelijk zijn, begint de arbeidsdag voor de werklieden te 6 of te 6 $\frac{1}{2}$ uren; hij wordt gedurende één uur of twee uren onderbroken voor het middagmaal en eindigt uiterlijk te 18 uren

36^e VRAAG.

Men vraagt dat eene vergoeding aan de brievenbestellers te Brussel worde verleend wegens het bijkomend werk, hun veroorzaakt door de Tentoonstelling te Brussel.

ANTWOORD.

Het toekennen van eene vergoeding aan het personeel der posterijen, te Brussel, wegens het bijkomend werk door de Tentoonstelling veroorzaakt, ligt ter studie.

37^e VRAAG.

Men wijst op de klachten aangevoerd tegen het feit, dat de samenwerkende maatschappijen van beambten aan andere personen dan hare leden leveren onder dezer naam.

ANTWOORD.

Krachtens de reglementen mogen de beambten van de verschillende besturen van het Ministerie, samenwerkende maatschappijen onder hen oprichten.

Zij mogen ook deel uitmaken van gemengde samenwerkende maatschappijen, m. a. w. van maatschappijen waar, beveens hen, ook worden toegelaten beambten van andere ministeriën, van provinciale besturen, gemeentebesturen, vergunninghoudende spoorwegmaatschappijen of soortgelijke besturen, doch, om deel te nemen aan het beheer van gezegde maatschappijen, moeten de beambten door den Minister daartoe gemachtigd worden.

Het is aan al de samenwerkende maatschappijen verboden, aan niet aangesloten te verkoopen.

Stelt men eene overtreding van dit verbod vast, dan krijgen de beheerders van de schuldig bevonden maatschappij eene strenge berisping, onverminderd de mogelijke tuchtstraffen.

Het ontwerp van wet op de vereenigingen, ter vergadering van 11 Maart 1910 ingediend, herinnert er aan, bij artikel 24, dat het verboden is, aan niet aangesloten te verkoopen.

38^e VRAAG.

Men deelt de klachten mede van de gewezen werklieden bij den Grand-Central, die de beloofde voldoening tot nu toe nog niet bekwamen.

ANTWOORD.

Werklieden van de vroegere maatschappij « Grand-Central Belge » zijn opgenomen geworden in het kader van de verschillende diensten : weg en werken, trekdienst en materieel, exploitatie.

Om met goed gevolg te kunnen antwoorden op de gestelde vraag, dient men nader te bepalen : klasse van werklieden die te klagen hebben, en aard van hunne klachten.

39^e VRAAG.

Men vraagt de oprichting van eene goederenstatie te Halle op het snijpunt der lijnen Doornik en Bergen.

ANTWOORD.

Het oprichten van eene goederenstatie, te Halle, dicht bij den overweg der lijn van Bergen, ligt nog ter studie.

40^e VRAAG.

Men klaagt er over, dat de statie te Hasselt te klein is, en men vraagt dat de vergrootingswerken worden bespoedigd : daartoe zou men, indien zulks mogelijk is, de voorkeur geven aan het ontwerp voorgesteld door het gemeentebestuur.

ANTWOORD.

Door het spoorwegbestuur werd, in zijn programma van werken voor 1911, voorzien de uitvoering van een deel der verbeteringswerken aan de inrichtingen der statie te Hasselt.

Aan het tot stand brengen van de nieuwe inrichtingen voor den trekdienst, dat noodzakelijk moet voorafgaan aan de verbeteringswerken van de inrichtingen voor den personendienst — de bestaande loods moet immers verdwijnen — wordt voortgewerkt, derwijze dat gezegde inrichtingen in 1911 zullen voltrokken zijn.

41^e VRAAG.

De statien te Kermt en te Zonhoven zijn te klein ; het is spoedvereischend, die te vergrooten.

ANTWOORD.

De plaus van de verbeteringswerken in de statien te Kermt en te Zonhoven zijn goedgekeurd. In deze verbeteringswerken komen voor, onder andere, het tot stand brengen van nieuwe inrichtingen voor reizigers, namelijk perrons tot instappen in den trein en ontvangstgebouwen.

Het vergrooten van de gekasseide kaai der goederenplaats te Kermt werd openbaar aanbesteed ; deze aanbesteding werd op 23 November 1910 goedgekeurd.

42^e VRAAG.

De burgerlijke bedienden bij het Ministerie van Oorlog verlangen militaire reiskaartjes te bekomen, evenals de militairen.

ANTWOORD.

Het verleen van eene prijsvermindering op de reiskaartjes voor het vervoer aan de burgerlijke bedienden bij het Ministerie van Oorlog, is hoegenaamd niet te wettigen : immers, de toestand van de belanghebbenden is dezelfde als die van de ambtenaren en bedienden bij de overige ministeriën.

43^e VRAAG.

Aan de melkboeren is machtiging verleend om slechts 60 kilogram gewicht mede te voeren. Wordt dat gewicht overschreden met 1 of 2 kilo, dan worden zij gestraft met eene boete van 2 tot 5 frank. Zij vragen machtiging om hunne kruiken gansch te mogen vullen en tevens om vier kruiken van 15 kilo, boven het gewicht der kruiken, te mogen meevoeren; wordt dit niet toegestaan, dan vragen zij dat de vervoerkosten voor de kruiken zouden verminderd worden; gezegde kruiken zouden als bagages vervoerd worden in den goederenwagen.

ANTWOORD.

Thans wordt de melk, die de buitenlieden ten huize van hunne klanten in gaan leveren, kruiken of flesschen tot zekere hoeveelheid kosteloos vervoerd met slecht één locaaltrein voor reizigers in den ochtend en met slechts één locaaltrein voor reizigers tusschen 15 en 18 uur.

Het hoogste gewicht van ieder stuk, kruik of mand met de melkkruikjes of melkflesschen, mag niet 50 kilo overschrijden; het gezamenlijk gewicht der kolli, kruiken, enz., kosteloos vervoerd door elken melkwinner, mag niet 60 kilo overschrijden en het getal colli mag niet hooger zijn dan 5 voor elken melkwinner.

Wenscht een melkwinner meer dan 5 colli, kruiken, enz., of meer dan het bedoeld maximum van 60 kilo te vervoeren, dan moeten de meerdere colli of het overwicht worden ingeschreven en verzonden tegen de prijzen en voorwaarden van tarief n^o 2 of van het tarief voor reisgoed; zij worden vervoerd met denzelfden reizigerstrein als het deel dat kosteloos is aangenomen.

Om de reizigersrijtuigen te ontlasten, mogen de belanghebbenden hunne colli in den goederenwagen laden (in den achtersten wagen, indien er twee goederenwagens zijn) en, ingeval er in een of in beide goederenwagens plaats te kort is, in een wagen dien het Bestuur, op de marktdagen, aan de aangewezen treinen doet aanspannen.

Valsche opgaven en pogingen tot bedrog vallen onder de toepassing van de maatregelen die zijn voorzien voor het gewone vervoer.

*
* * *

In het belang van den geregelten loop der reizigerstreinen die, overigens, reeds te zwaar zijn geladen, komt het onmogelijk voor, nog meer toe te geven, wat aangaat het kosteloos vervoer van goederen door de treinen waarvan sprake is.

44^e VRAAG.

Wanneer maakt men een aanvang met de noodige werken om de statie te Bergen te vergrooten, om er ondergrondsche doorgangen tot stand te brengen, enz., zóódat de gevaren, die er thans bestaan, worden vermeden?

ANTWOORD.

Alvorens over te gaan tot de verbeteringswerken aan de inrichtingen voor reizigers ter statie van Bergen : sporen, perrons, ondergrondsche doorgangen, legt men de nieuwe sporen ter vervanging van die welke moeten weggeruimd worden om de nieuwe inrichtingen voor reizigers tot stand te kunnen brengen.

Wellicht zal men eerlang een aanvang kunnen maken met die verbeteringswerken.

45^e VRAAG.

Eene commissie werd belast met het onderzoek van het vraagstuk betreffende het brengen van eenheid in de jaarwedden; bij dit onderzoek zouden in aanmerking worden genomen de wijzigingen gebracht in de bevoegdheden van de ambtenaren en bedienden, alsmede de duurte van de levensmiddelen.

Hoeveel vergaderingen werden door die commissie gehouden in 1910?

Welke zijn hare voorstellen betreffende :

- a) De statieoversten;
 - b) De statie-onderoversten;
 - c) De halte-oversten;
 - d) De ontvangers-boekhouders;
 - e) De klerken van den spoorwegdienst;
 - f) De ordeklcerken van den spoorwegdienst;
 - g) De hoofdwachters en de wachters;
 - h) De goederen-hoofdbeambten en de goederenbeambten;
 - i) De deurwaarders en boden;
 - j) De postontvangers;
 - k) De post-onderontvangers;
 - l) De klerken bij de posterijen;
 - m) De ordeklcerken bij de posterijen;
 - n) De plaatselijke brievenbestellers van de verschillende klassen;
 - o) De landelijke brievenbestellers van de verschillende klassen;
 - p) De deurwaarders, klasseerders en boden;
 - q) De ontvangers van den telegraafdienst;
 - r) De klerken van den telegraafdienst;
 - s) De ordeklcerken van den telegraafdienst;
 - t) De hulpbeambten van den telegraafdienst;
- en elke andere klasse van bedienden der spoorwegen, posterijen en telegrafen?

ANTWOORD.

De gestelde vraag bepaalt onnauwkeurig het doel van bedoelde commissie.

Daarenboven, in de opsomming van bedienden, vermeld in deze vraag, komen bijzondere klassen voor, waarvan meestal onderscheidenlijk tot

hetzelfde bestuur behooren; gezegd brengen van eenheid bedoelde integendeel klassen van ambtenaren en bedienden, voor welke hetzelfde kader bestaat in al de besturen van het Ministerie.

Het is bijgevolg onmogelijk, op de vraag te antwoorden.

46^e VRAAG.

Eene premie voor waakzaamheid werd ingesteld ten bate van de machinisten.

Hoeveel machinisten zijn er in elke standplaats?

Aan hoeveel machinisten in elke standplaats werd de premie voor waakzaamheid toegekend?

Welk is het geheel bedrag dat tot betaling van die premie werd uitgegeven in 1910?

ANTWOORD.

De verlangde inlichtingen worden in de onderstaande tabel verstrekt :

WERKPLAATS en STATIE.	Aantal machinisten met het vereischte getal dienstjaren om de premie voor waakzaamheid te kunnen bekomen (5 jaren graad sedert 1-4-05).	Aantal machinisten die de premie voor werkzaamheid hebben bekomen.	uitgegeven som.	Aantal machinisten die wegens straffen of afwezigheid geen premie voor waakzaamheid ontvingen.
Ledeberg	68	22	1,100	46
Meirelbeke	133	98	4,590	35
Oostende	55	59	1,851	16
Brugge	17	14	660	5
Aalst	59	46	2,188	13
Dendermonde	55	22	975	13
Sint-Nicolaas	25	19	915	4
Eecloo	14	12	600	2
Oudenaarde	5	5	150	»
Nieuwpoort-Stad	5	1	50	2
Cortemarek.	2	1	50	1
Lichtervelde	1	1	25	»
Namen	92	61	2,921	31
Ronet	96	51	2,297	45
Tamines	60	51	2,565	9
Ciney	7	4	200	5
Jemelle	92	66	3,275	26
Aarlen	96	64	2,952	32
Virton	25	22	1,094	3
Gembloers	2	2	50	»
Bertrix	51	27	1,528	4
Bastenaken.	2	2	100	»
Aarschot	45	32	1,525	15
Lodelinsart.	61	48	2,525	15
Leuven	54	50	1,015	4
Schaarbeek (1).	185	107	4,590	78
Tienen	69	47	2,250	22
Doornijk	70	44	2,069	26
Ath	51	25	1,199	6
Kortrijk	57	24	1,155	15
Ieperen	16	11	525	5
Moeskroen	2	2	50	»
Luik.	107	76	3,547	31
Renory	107	93	4,625	14
Visé.	14	10	500	4
Verviers.	61	35	1,565	26

(1) Daaronder begrepen de machinisten, die te Ottignies, Brussel (L.-W.) en Waver gechecht zijn aan den rangeerdienst.

WERKPLAATS en STATIE.	Aantal machinisten met het vereischte ge- tal dienstjaren om de premie voor waak- zaamheid te kunnen bekomen (5 jaren graad sedert 1-4-05).	Aantal machinisten die de premie voor waakzaamheid heb- ben bekomen.	Uitgegeven som.	Aantal machinisten die wegens straffen of afwezigheid geen premie voor waak- zaamheid ontvingen.
Welkenraadt	59	45	2,041	16
Ans	17	15	285	2
Liers	31	26	1,300	3
Landen	29	27	1,255	2
Statte	20	18	900	2
Hasselt	26	21	1,008	5
Trois-Ponts.	23	22	1,075	1
Brussel-Zuid	90	65	2,689	27
Baulers	26	17	845	9
's Gravenbrakel.	49	47	2,315	2
Luttre	76	56	2,679	20
Monceau	75	54	2,509	19
Piéton	21	19	925	2
Charleroy	65	44	2,962	19
Châtelineau.	50	24	1,167	6
Montignies	45	35	1,525	12
Walcourt	51	40	1,950	11
Berzée	10	9	450	1
Mariembourg	5	5	225	»
Bergen	89	58	2,795	31
Saint-Ghislain	93	65	3,229	28
Quiévrain	2	1	25	1
Haine-Saint-Pierre	75	52	2,518	21
Manage	35	32	1,525	3
Erquennes	1	1	25	»
Quaregnon-Central	24	16	800	8
Antwerpen-Noord	159	79	2,888	60
Antwerpen-Zuid	78	56	2,185	22
Berchem	60	28	1,525	32
Brussel-Noord	86	51	1,410	55
Brussel (Turn-en-Taxis)	17	12	375	5
Mechelen	42	25	942	17
Esschen.	4	4	100	»
Hamont.	2	2	50	»
Turnhout	1	1	35	»
Weelde-Merxplas	1	1	25	»
Geheel bedrag.	3,244	2,259	104,841	985

47^e VRAAG.

Aan hoeveel huisvaders met meer dan drie kinderen, die minder dan 14 jaar oud zijn, werd de premie van 40 frank voor elk kind boven drie uitbetaald?

Hoeveel bedroeg, in 1910, de geheele uitgave uit dien hoofde?

ANTWOORD.

Het getal huisvaders, aan wie die maatregel ten goede kwam, zou slechts kunnen bepaald worden nadat al de onmiddellijke oversten daartoe de vereischte inlichtingen hebben gegeven, wat tamelijk veel tijd zou vergen.

De uitgave bedroeg, voor 1910, 130,000 frank, ronde som.

48^e VRAAG.

Hoe wordt de bevordering geregeld of, met andere woorden, hoeveel tijd wordt er vereischt opdat de verschillende klassen van werklieden bij de Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen verhooging van loon kunnen bekomen?

ANTWOORD.

Over 't algemeen worden de loonsverhoogingen verleend hetzij door middel van de beschikbare gelden ten gevolge van de vervanging van bedienden die den dienst verlaten, overlijden, gepensioneerd worden, enz., door andere bedienden met een lager loon, hetzij door middel van bijzondere kredieten om den toestand van het personeel te verbeteren.

Evenwel is de bevordering van sommige bijzondere klassen onderworpen aan vaste regelen en de vereischte dienstduur wordt bepaald in verhouding tot de belangrijkheid van de bediening en den standaard der loonsverhoogingen.

Niemand's toestand wordt echter verbeterd dan wanneer hij ten minste één jaar zijn huidig loon heeft getrokken, tenzij men de uitzonderlijke diensten van bedienden, die blijken van buitengewone bekwaamheid hebben gegeven, door eene bijzondere benoeming wil beloonen.

49^e VRAAG.

Het maximum-loon van de machinisten werd gebracht tot op 240 frank per maand. Hoeveel machinisten zullen dit maximum bekomen in 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 en 1916, dank zij de thans bepaalde bevorderings-termijnen?

ANTWOORD.

Vroeger bedroeg het maximum-loon der machinisten 200 frank. Krachtens een besluit van 26 Januari 1909, dat werd toegepast van 31 December 1908 af, werden de loonen van 220 en 240 frank ingevoerd : zij worden verleend nadat gedurende vijf jaar het loon van 200 en 220 frank werd uitbetaald.

Tot nu toe werd het loon van 220 frank verleend :

In 1908, aan 20 machinisten die in 1913 aan de beurt komen om te worden bevorderd tot 240 frank ;

In 1909, aan 17 machinisten die in 1914 aan de beurt komen om te worden bevorderd tot 240 frank ;

In 1910, aan 3 machinisten die in 1915 aan de beurt komen om te worden bevorderd tot 240 frank.

Zullen worden bevorderd tot 220 frank :

In 1911, 0 machinist.

In 1912, 68 machinisten die in 1917 aan de beurt komen om te worden bevorderd tot 240 frank ;

In 1913, 60 machinisten die in 1918 aan de beurt komen om te worden bevorderd tot 240 frank ;

In 1914, 26 machinisten die in 1919 aan de beurt komen om te worden bevorderd tot 240 frank ;

In 1915, 29 machinisten die in 1920 aan de beurt komen om te worden bevorderd tot 240 frank ;

In 1916, 54 machinisten die in 1921 aan de beurt komen om te worden bevorderd tot 240 frank.

50^c VRAAG.

De werklieden van den telegraaf- en telefoondienst zijn verplicht dagelijks te reizen om hunnen dienst uit te oefenen.

Welke reiskosten worden aan deze werklieden betaald, per klasse, per uur, halven dag of heelen dag afwezigheid?

Welke vergoeding ontvangen zij wegens overnachtingskosten?

Hoeveel werd aldus betaald in 1909 en 1910 ?

ANTWOORD.

In den huidige toestand, wanneer werkmeesters, meester-gasten, traceerders, opzichters, voermannen en lijnleggers van den technischen dienst moeten overnachten — wat bij uitzondering voorvalt, behalve met de voermannen en lijnleggers die aan het hoofd staan van ploegen, belast met het leggen en onderhouden van de lijnen — ontvangen zij per nacht eene vergoeding bepaald als volgt :

Werkmeesters	fr. 3.00
Meester-gasten en traceerders-opzichters	2.75
Voermannen	2.50
Lijnleggers	2.00

De hulplijnleggers, die door den aard van hunnen arbeid verplicht zijn op reis te gaan en dikwijls te overnachten, ontvangen, sedert de maand Mei 1909, eene globale vergoeding van fr. 7.50 in de week, om hunne onkosten te dekken.

Het Beheer der telegrafen verleent aan de vaste werklieden van werkplaatsen, stelplaatsen, enz., die bij uitzondering verplicht zijn elders te werken, de volgende vergoeding :

3 frank daags aan werkmeesters en meester-gasten ;

2 frank daags aan de overige werklieden.

De afwezigheid moet ten minste 10 uren duren om voor een dag te kunnen gelden. Zoo zij meer dan 5 uren en minder dan 10 uren duurt, dan wordt eene vergoeding verleend, die gelijkstaat met een halven dag.

Het overnachten telt voor een halven dag, wanneer de duur der afwezigheid ten minste 24 uren bereikt.

Onderstaande sommen werden in 1909 en 1910 uitbetaald wegens reizen en overnachtingskosten :

1909.		fr. 293,409,43
1910.		541,063.90

51^e VRAAG.

Het staat sedert lang vast dat de statie Schaarbeek onvoldoende is ingericht.

Tijdens de werken der verbinding Noord-Zuid zal deze statie druk worden bezocht en het verkeer zal er merkkelijk toenemen.

De Minister gelieve te zeggen welke werken in deze statie zullen uitgevoerd worden en wanneer men daarmee een aanvang maken zal.

ANTWOORD.

De statie Schaarbeek wordt gansch heringericht en vergroot, zoowel de rangeerstatie der goederentreinen tusschen Schaarbeek en Haren-Noord als de reizigersstatie.

Men zal eerst nieuwe locomotief- en rijtuigloodsen, alsmede werkplaatsen voor de herstelling van het materieel bouwen.

Zoodra men deze gebouwen zal kunnen benuttigen, zal er worden overgegaan tot de nieuwe inrichting der reizigersstatie, namelijk tot het leggen van sporen met overdekte perrons, die zullen verbonden zijn door middel van ondergrondsche doorgangen met trappen.

Deze werken zullen kunnen voltooid zijn vóór de verhooging der statie Brussel-Noord.

52^e VRAAG.

Welke bijwedden werden in 1910 uitbetaald aan de voorzitters, ondervoorzitters en leden der comiteiten en commissiën van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen?

ANTWOORD.

Ziehier de inlichtingen voor 1910 :

Algemeen secretariaat.

Hoofdkeurraad voor de aanverving van klerken en ordeklerken.

De voorzitter ontvangt eene jaarlijksche vergoeding van 1,000 frank.

De 12 leden die meewerken tot het verbetering der proeven, ontvingen, als vergoeding, een geheel bedrag van 897 frank.

Beheer der Spoorwegen.*Commissie voor keuring van papier, drukwerk, enz.*

De voorzitter, die eere-bestuurder is, geniet eene jaarlijksche vergoeding van 1,500 frank.

Een lid ontvangt jaarlijks 500 frank.

Commissie voor keuring van dwarsliggers, spoorstaven, enz., en Commissie voor keuring van materieel en voorraad.

De leden genieten de wedden van hunnen graad.

Keurraad voor het toekennen van het ambt van teekenaar.

De voorzitter ontving, in 1910, eene vergoeding van 521 frank.

De vijf leden ontvingen samen eene vergoeding van 1,592 frank.

Werkliedenkas.

De voorzitter, eere-raadsheer, geniet jaarlijks eene vergoeding van 3,000 frank voor de verschillende opdrachten die hij krijgt.

Aan de leden wordt geene vergoeding toegekend.

Bestuurscomiteit van het kleedingfonds.

Aan de leden wordt geene vergoeding uitbetaald.

Keurraad voor het toelaten tot het ambt van opzichter van den trekdienst en van het materieel.

Eene vergoeding van fr. 152.45 werd, in 1910, aan den voorzitter toegekend; de 9 leden ontvingen verschillende vergoedingen, bedragende te zamen fr. 521.57.

Keurraad voor de aanwerving van treinwachters, enz.

Eene vergoeding van 1,000 frank werd, in 1910, aan den voorzitter betaald.

De 11 leden ontvingen samen 1,104 frank.

Beheer der Posterijn.

Aan de ambtenaren, die deel uitmaakten van de keurraden, werd in 1910 betaald :

Aan den voorzitter	75 frank.
Aan den ondervoorzitter	68 —
Aan de 7 leden samen	448 —

Beheer der Telegrafen.**1^o Commissie voor keuring van voorraad en materieel
voor de posterijen en telegrafen.**

Een enkel lid van de Commissie, onder die welke deel uitmaken van het personeel van den telegraafdienst, ontvangt een bijzondere vergoeding : deze wordt elk jaar bepaald in verhouding tot den verrichten arbeid. In 1910 (voor het dienstjaar 1909) werd uit dien hoofde 150 frank betaald.

2^o Commissie voor keuring der telegraafpalen.

Aan den secretaris dezer Commissie (een ingenieur) wordt eene vergoeding betaald : hij ontving 150 frank in 1910 (voor het dienstjaar 1909.)

**3^o Keurraad voor de aanwerving van de kantoorbedienden, teekenaars, enz.,
machinisten, paswerkers, opzichters-traceerders, lijnleggers, enz.,
hulpboden en hulpklasseerders, enz.**

In onderstaande tabel zijn vermeld de in 1910 betaalde sommen :

	Secretarissen en hulpsecretarissen.	Leden. (Verbeteren van de proeven).
	Te zamen fr.	Te zamen fr.
Bevorderingsexamens	550	935
Teekenaars, enz	—	260
Machinisten en paswerkers	—	160
Opzichters -tr aceerders, lijnleg- gers, enz.	315	297
Hulpbeambten en leerlingen . . .	550	595
Hulpboden en hulpklasseerders . .	—	172

Kas van weduwen en weezen.

De voorzitter, algemeen eerebestuurder, die tevens met andere diensten is belast, ontvangt elk jaar eene vergoeding van 3,000 frank.

Zeewezen.

In 1910 ontvingen de voorzitters, ondervoorzitters en leden van de comiteiten en commissiën behorende tot het Beheer van het Zeewezen, geene vergoeding.

De leden van den keurraad der zeevaartscholen, die viermaal 's jaars zitting houden te Oostende en te Antwerpen, ontvingen in 1910 een geheel bedrag van fr. 7,593.40 wegens aanwezigheidspenningen, reis- en verblijfskosten.

55^o VRAAG.

Welke zijn, buiten de vaste vergoedingen die als het ware een deel van de wedde uitmaken, de vergoedingen die in 1910 werden uitbetaald aan elk lid van den Raad der Staatsspoorwegen, van den Beheerraad der Poste-

rijen, van den Beheerraad der Telegrafen en van den Bestendigen Raad van het Zeewezen?

Zelfde vraag voor de algemeene inspecteurs, de bestuurders van beheer, de bestuursopzieners, de dienstbestuurders, de hoofdingenieurs en bestuursingenieurs of dienstbestuurders en eerstaanwezend ingenieurs?

Welke vergoedingen werden in 1910 toegekend aan de ambtenaren die de statieën en inrichtingen van den spoorweg bezoeken in den inspectietrein?

Hoeveel kosten deze inspectiën in 't geheel en welke voordeelen leveren zij op?

ANTWOORD

Om talrijke redenen kunnen aan de beambten vergoedingen worden verleend: vergoedingen wegens reiskosten binnen of buiten het land, wegens interimkosten, verandering van woonverblijf, overnachting.

Vergoedingen worden nog verleend wegens reiskosten van de beambten die als getuigen voor eene rechtbank opgeroepen worden, wegens overwerk of buitengewonen dienst, wegens belooning voor een daad van zelfopoffering, enz.

Zonder talrijke en lange opzoekingen ware het onmogelijk, eene juiste en volledige opgave over een bepaald jaar te leveren voor al de klassen van bedoelde beambten.

Overigens, men zou eerst moeten bepalen wat men verstaat onder vaste vergoedingen die, als het ware, een deel van de wedde uitmaken.

De reiskosten, in 1910 betaald, aan de zes hoogere ambtenaren die deelnemen aan de inspectiën van het Algemeen Bestuur, bedroegen te zamen 10,280 frank.

De overige uitgaven (interest, onderhoud en delging van het rijtuig, sleepkosten, enz.) bedragen minder dan 10,000 frank.

De belangrijkheid der inspectietreinen werd, op 19 April 1904, in volgende bewoordingen uiteengezet in antwoord op eene vraag gesteld door een lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers:

« Elke trein mag dienen om de ambtenaars te vervoeren, die met stu-
» diën, een toezicht of een zending, welke die ook zijn, belast zijn. Er
» worden bijzondere diensttreinen op gansch de lijn of op een gedeelte ervan
» ingericht, wanneer de vertrekuren der gewone treinen het niet mogelijk
» maken lang genoeg stil te houden voor het onderzoek van ontwerpen,
» inrichtingsvraagpunten, enz.

« De beambten, die aldus moeten reizen, worden verschillend behandeld
» volgens hunnen graad en de bepalingen der besluiten van 16 Mei 1851,
» 10 Januari 1862 en 31 Maart 1864.

« Zij, die recht hebben op eene vaste somme, bekomen geen vergoeding.
» Van hooger genoemde besluiten wordt nooit afgeweken en de uitgaven,
» overeenkomstig deze gedaan, zijn voorzien bij de artikelen 3, 7, 13, 17
» en 22 der begrooting.

« De cijfers, door zekere dagbladen afgekondigd, zijn gansch uit de lucht
» gegrepen.

« Ik ben van oordeel dat het inrichten van periodische toezichttreinen een » der nuttigste hervormingen is; het is een onontbeerlijk gevolg der decen- » tralisatie. Het stelt de beambten van den uitwendigen dienst in voortdurende » betrekking met het algemeen bestuur, het vermijdt lange en nuttelooze » briefwisselingen, geeft aan de studiën een practisch karakter en voorkomt » de nadeelen, die eigen zijn aan het stelsel van ondernemingen, afzonderlijk » en beurtelings begonnen door den dienst van weg en werken, dien van » de trekkracht en van 't materieel en dien van de exploitatie; de ontwerpen » worden ter plaatse contradictoir onderzocht door die verschillende » diensten en terzelfder tijd door 't personeel van het uitwendige bestuur en » dat van het middenbestuur: zulk een samenkomst bespaart maanden studie » en maakt het mogelijk eene beslissing te vinden waardoor aanzienlijke » sommen bespaard worden.

« De voordeelen van die handelwijze zijn opvallend; de uitgaven, die er » voor noodig zijn, zijn dan ook van ondergeschikt belang. Dat is de kleine » kant, vermits de werken tot uitbreiding der inrichtingen elk jaar van » 20 tot 25 millioen kosten.

» Daarenboven is 't niet zeker dat de periodische toezichtsreizen een » vermeerdering van uitgave voor gevolg hebben, want, om er de afrekening » van te maken, zou men van de 10 of 12 duizend frank, die ze kosten, de » uitgave moeten aftrekken die veroorzaakt is door de verplaatsing van » elk der drie betrokken diensten waarvan de beambten afzonderlijk voor » het bestudeeren der werken ter plaatse gingen. »

Door het steeds drukker verkeer en de onvoorziene gebeurtenissen, die de stroomingen van het verkeer grootelijks wijzigen, wordt elken dag meer en meer bevestigd, hoe noodzakelijk een practisch en snelwerkend bestuurstelsel is.

54^e VRAAG.

Daar de wedde- en loonstandaard voor sommige bedieningen gewijzigd werd, zoo gelieve de Minister te leveren een volledige en omstandige statistiek op 31 December 1910, per klasse van beambten van het Beheer der Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, vermeldende de ambtenaren, bedienden en dienstlieden of werklieden met opgave, voor elke klasse, van het bedrag van het jaar-, maand- en dagloon, alsmede van het aantal bedienden en van de uitbetaalde sommen.

ANTWOORD.

Het is niet mogelijk, soortgelijke statistiek te leveren binnen den tijd waarop de vragen van de Middenafdeeling gewoonlijk beantwoord worden.

Om dit nauwkeurig en op een bepaalden datum te doen, zouden al de loopende diensten van al de besturen daaraan moeten medewerken.

55^e VRAAG.

De aangestelden bij de spoorwegen winnen slechts 90 frank in de maand, terwijl de niet aangestelden meer trekken: waarom dit verschil?

ANTWOORD.

De aanvangswedde voor de aangestelden is vastgesteld op 900 frank 's jaars.

De kandidaten, wier verdiensten dit bedrag overschrijden, ontvangen, als bij wedde, het verschil tusschen de aanvangswedde en hunne vorige verdiensten.

De belanghebbenden — tijdelijke werklieden, werklieden op de proef of vaste werklieden — ontvangen het bijloon gelijkstaande met het hooger loon, hetwel onmiddellijk volgt op het loon dat zij als werklieden ontvingen, zoo zij ten minste drie jaar werkelijken dienst tellen met hun laatste loon.

Berichtbestellers met vast loon, al of niet geïmmatriculeerd, en de spoedbestellers of berichtbestellers betaald per boodschap, alsook de telegrammenbestellers, die candidaat zijn tot eene plaats van werkman, doch niet gebezigd worden als voorloopige werklieden op het oogenblik waarop de benoeming tot aangestelde door den dienstbestuurder wordt gedaan, ontvangen de wedde van 900 frank zonder iets meer.

56^e VRAAG.

Waarom verschillen de loonen voor soortgelijk werk, in dezelve streek, ja zelfs in dezelfde gemeente?

Waarom dit verschil in de vaststelling van het maximum uren arbeid?

Waarom wordt geen minimum-loon vastgesteld in de onderneming van den besteldienst?

ANTWOORD.

Naar luid van eene ministerieele beslissing van 1908 komt, in al de lastkohieren van de aanbestedingen van den besteldienst, een beding voor, waarbij het betalen van een minimum-loon aan den vergunninghouder wordt opgelegd.

Waar het werken betreft, moeten de opstellers van ontwerpen rekening houden met de plaatselijke gebruiken om het bedrag van de te betalen loonen in de streek, waar de werken worden uitgevoerd, nauwkeurig te bepalen.

57^e VRAAG.

Hoever staat het met het ontwerp van afschaffing van den overweg ter statie Ukkel-Calevoet?

Zou het beheer, in afwachting dier afschaffing, niet eene voetbrug over dien overweg kunnen bouwen?

ANTWOORD.

De afschaffing van dien overweg wordt bestudeerd door den technischen dienst der provincie.

De verschillende betrokken besturen zijn het eens geworden over een ontwerp tot verlegging van den steenweg op Alseberg; dat ontwerp werd door de Bestendige Deputatie goedgekeurd.

Het Departement van Landbouw en Openbare Werken stelde echter onlangs eene wijziging voor, met het doel de groote singellaan aan te leggen onder het viaduct dat aan den verlegden steenweg op Alseberg doorgang moet verleen.

De provinciale dienst onderzoekt deze wijziging.

Tot nu toe hield men zich niet bezig met de vraag, of een voetbrug dient te worden gebouwd in afwachting dat men den overweg afschaffe. Zij zal onderzocht worden.

58^e VRAAG.

Het pensioen van de aangestelden wordt anders berekend dan dit der wachters. De aangestelden trekken slechts $\frac{1}{60}$ van de gemiddelde wedde der laatste vijf jaren, de wachters trekken $\frac{1}{30}$. Waarom dit verschil?

ANTWOORD.

De tabel, gevoegd bij de wet van 21 Juli 1844, vermeldt de bedieningen die alleen als werkelijke dienst mogen worden beschouwd; de diensten van de aangestelden zijn daarin niet vermeld, die van de wachters echter wel.

De diensten van de aangestelden moeten dus beschouwd worden als sedentaire diensten tot het berekenen van het pensioen en de grondslag $\frac{1}{60}$ is hier alleen toepasselijk.

Het Departement van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen heeft aan het Departement van Financiën een wetsontwerp voorgelegd, er toe strekkende de diensten der aangestelden te doen gelden als werkelijke diensten, doch met uitsluiting van de aangestelden, die enkel in de bureelen werkzaam zijn.

Hetzelfde geldt voor andere klassen van in dit wetsontwerp vermelde beambten.

59^e VRAAG.

Volgens de statistiek zouden de stokers slechts gedurende 8 uren arbeiden. Zij beweren dat zij arbeiden gedurende 14 uren.

Zij vragen, tot slechts 12 uren dienst verplicht te worden, of 10 uren « rij-dienst » met 2 uren stilstand, 1 uur vóór en 1 uur na den dienst. Is dat niet mogelijk?

ANTWOORD.

Om den rijdienst dienst der stokers te verminderen tot een maximum van 10 uren, zou men denzelfden maatregel moeten uitvaardigen voor de machinisten : dat zou jaarlijks ongeveer 2,500,000 frank kosten.

60^e VRAAG.

Zou men bij de 28 verleende verlofdagen niet 5 betaalde verlofdagen kunnen voegen?

ANTWOORD.

Behalve de 28 rustdagen waarover de werklieden vrij mogen beschikken,

trekken zij hun loon wanneer zij afwezig zijn om eene van de volgende reden :

De werkman trekt geen loon voor de dagen of gedeelten van dagen gedurende welke hij van zijn dienst afwezig is.

Bij uitzondering op dezen regel, wordt het loon betaald tijdens :

A. — De rustdagen en vrije uren verleend krachtens de daartoe geldende bepalingen ;

B. — De afwezigheid van werklieden, in den dienst gewond of aangetast door ziekten die in dit opzicht door den Minister werden gelijkgesteld met verwondingen, tijdens den dienst opgedaan ;

C. — De verlofdagen, die aan de hofmeesteressen verleend worden en hoogstens vijftien dagen kunnen bedragen, buiten de gewone rustdagen ;

D. — De verlofdagen verleend om :

1^o Deel te nemen aan de loting (thans niet meer van toepassing) ;

2^o Te verschijnen voor de militie- of herzieningsraden ;

3^o De inlijving der militieplichtigen bij te wonen ;

4^o De jaarlijksche schouwing der militieplichtigen bij te wonen ;

5^o Te verschijnen voor de burgerlijke herzieningsraden of een verplichten dienst der burgerwacht bij te wonen ;

6^o Deel te nemen aan verkiezingen ;

7^o Door den Minister in verhoor te worden ontvangen ; .

8^o Deel te nemen aan wedstrijden, door een der besturen van het departement uitgeschreven, tot het begeven van bedieningen ;

9^o Zich naar Brussel te begeven om de nijverheidsdecoratie te ontvangen of naar om 't even welke gemeente om de burgerlijke decoratie voor daden van moed en zelfopoffering te ontvangen van de gemeenteoverheid ;

10^o Zich naar de hoofdplaats van de groep te begeven om het geneeskundig contrôle-onderzoek te ondergaan ;

11^o Zich te begeven naar de kliniek van een gasthuis, bij een geneesheer-specialist of bij een geneesheer aangesteld voor de genezing van ziekten die de belanghebbenden niet verhinderen te arbeiden ;

12^o De lijkplechtigheid bij te wonen van bloedverwanten of aangehuwden in de twee eerste graden — een dag — of van om 't even welken bloedverwant of aangehuwden die bij den belanghebbende inwoont ;

13^o Te trouwen — een dag — of het huwelijk bij te wonen van een bloedverwant of aangehuwden van den eersten of den tweeden graad ;

14^o De geboorte van een kind (een dag voor de bevalling en een halve dag voor het doopsel) ;

15^o Een familieraad bij te wonen ;

16^o Als getuige te verschijnen voor de rechtbank, op dagvaarding van een deurwaarder of op het verschijningsbevel, voorzien bij artikel 15 der wet van 4 Juni 1849 ;

17^o De plechtige communie of het vormsel van een kind bij te wonen ;

18^o Als peter op te treden bij het doopsel van een kleinzoon of kleindochter ;

19^o Bij verplaatsing huisvesting te zoeken in de nieuwe verblijfplaats ;

20^e Gehoord te worden door den Raad van Hooger Beroep over den tuchtmaatregel die den belanghebbenden trof.

De onmiddellijke oversten zijn bovendien gemachtigd, het loon te betalen voor den duur der afwezigheid van de werklieden die zij, rekening houdend met de behoeften van den dienst, hebben aangewezen om de begrafenis van beambten van het Beheer bij te wonen.

Eén dag verlof meer met betaling van loon, toegestaan aan gansch het werkliedenpersoneel, kost jaarlijks ongeveer 200,000 frank.

61^e VRAAG.

Zou men geene dienstkaartjes kunnen verstrekken aan de kinderen van de spoorwegarbeiders?

ANTWOORD.

De beambten, wier wedde 4,500 frank of minder bedraagt, mogen aan hunne vrouw, of, zoo zij weduwnaar zijn, aan het oudste hunner kinderen dat bij hen inwoont, voor ten hoogste vier reizen per jaar, de dienstkaartjes afstaan waarover zij zelf vrij mogen beschikken.

Deze toelating is volstrekt beperkend.

Het schijnt niet mogelijk, ze thans uit te breiden.

62^e VRAAG.

Zou het pensioen der werklieden niet kunnen gebracht worden tot op de helft van hun loon?

Hoeveel bedraagt het juist?

ANTWOORD.

Het pensioen der wegens gewone infirmité rustende werklieden is bepaald op 50 t. h. van het gemiddeld loon der laatste drie jaren, wanneer de belanghebbenden ten minste dertig jaren dienst tellen.

Het pensioen der werklieden, gepensionneerd wegens gebrekkelijkheid voortspuitende uit een ongeval in den dienst, bedraagt ten minste 50 t. h. van het laatste loon.

63^e VRAAG.

De seinhuiswachters vragen dat de nachtdienst gewijzigd worde. Thans zijn zij verplicht, gedurende vijftien dagen den nachtdienst waar te nemen.

Zou men den dag- en nachtdienst niet kunnen afwisselen om de acht dagen?

ANTWOORD.

Men is het niet eens over de beurtwisseling om de veertien dagen.

Sommige bedienden, onder de jongere, zijn vooral voorstanders van den gewonen rusttijd van 36 uren, die bij de beurtwisseling verleend wordt en niet in rekening wordt gebracht bij de acht en twintig jaarlijks verleende rustdagen.

Talrijke werklieden zijn echter van meening dat de al te vaak voorkomende overgang van de nachtrust tot de dagrust hen hindert, want op elk dezer overgangen volgt er een slapeloosheid. Hoe meer de overgangen voorkomen, hoe grooter de vermoeidheid wordt.

64^e VRAAG.

Het maximum-loon van de stokers en machinedrijvers, alsmede van die op de proef werd bepaald op 110 frank. Zij vragen gelijkstelling met de rijdende machinisten wier maximum 140 frank bedraagt.

ANTWOORD.

De stokers van vaste machines trekken 90 tot 110 frank wedde; de machinedrijvers, 90 tot 140 frank.

Deze bedienden behoeven zich nooit te verplaatsen en hebben eenen gemakkelijken dienst die niet mag vergeleken worden met de vermoeienissen opgelegd aan de machinisten van locomotieven, wier maximum-wedde 240, en niet 140 frank bedraagt.

65^e VRAAG.

De stokers trekken onbeduidende premiën. Zij trekken 14 frank, terwijl de machinisten 80 tot 90 frank trekken.

De machinisten trekken 40 t. h. op de bezuinigde brandstoffen; waar blijven de overige 60 t. h.?

Trekken de stokers iets?

ANTWOORD.

De machinisten van locomotieven trekken kilometergelden en premiën voor tijdige aanbrengring van den trein, bezuinigingspremiën voor brandstoffen en smering.

Tot nu toe ontvingen de stokers enkel kilometergelden en premiën voor tijdige aanbrengring van den trein; doch met het oog op hunne deelneming aan de bezuinigingspremiën, werden, in twee stelplaatsen, proeven voorgeschreven om uit te maken hoe deze deelneming zou kunnen geregeld worden en welke haar invloed zou zijn op het verbruik van de brandstoffen.

De premiën, aan de stokers uitbetaald in 1909 (laatste dienstjaar, voor hetwelk de premiënstatistiek thans volledig is), bedragen :

Machinisten.	Globale premiën.	Gemiddeld per bediende van den treindienst.
	Frank.	Frank.
Kilometergelden en tijdige aanbrengring van den trein.	384.378	119
Bezuiniging	570.232	143
Stokers :	954.610	262
Kilometergelden en tijdige aanbrengring van den trein .	257.833	79

De premiën van de stokers bedragen ongeveer 67 t. h. van de kilometer-gelden en premiën voor tijdige aanbrenging verleend aan de machinisten, en 27 t. h. van het totaal der premiën van deze bedienden.

66^e VRAAG.

Stokers en machinisten beklagen zich over het gemis van Zondagsrust. Het schijnt dat de stokers maar één Zondag vrij zijn op zestien weken.

ANTWOORD.

Aangaande de toepassing van de Zondagsrust kunnen stokers en machinisten in twee klassen ingedeeld worden: 1^o zij, die bij de reizigerstreinen arbeiden; 2^o zij, die werkzaam zijn bij de goederentreinen en den rangeerdienst in de statiën.

De bedienden van de 1^{ste} klasse genieten zooveel mogelijk Zondagsrust, doch in elk geval meer dan één Zondag op 16 weken. De stokers rusten over het algemeen terzelfder tijd als de machinisten.

Die van de 2^{de} klasse hebben dikwijls Zondagsrust ten gevolge van de bijna algemeene afschaffing van de goederentreinen en van den rangeerdienst in de rangeerstationen.

67^e VRAAG.

Zou het bestuur geen refter kunnen inrichten ter statie van Schaarbeek? De werklieden beschikken daar over geen zaal om te eten.

ANTWOORD.

Deze vraag wordt door den buitendienst onderzocht.

68^e VRAAG.

De werklieden worden verondersteld fr. 0.55 per uur te verdienen. Dit ware juist, zoo zij slechts tien uren werkten, maar zij werken twaalf uren. Hoe legt men uit dat die twee overuren niet betaald worden?

ANTWOORD.

De werklieden van den spoorweg worden, naar gelang van de klasse waartoe zij behooren, betaald per uur, per dag of per maand.

Alleen de ambachtslieden worden per uur betaald; hun loon wordt nauwkeurig berekend naar het getal arbeidsuren.

Zij, die per dag of per maand betaald worden, ontvangen het loon voor hun bediening bepaald, hoe lang hun arbeidsdag ook zij.

De duur ervan verschilt trouwens van dienst tot dienst, van statie tot statie.

69^e VRAAG.

Houdt het Beheer zich onledig met het opmaken van een loonstandaard voor de werklieden?

ANTWOORD.

Sedert tal van jaren bestaan er loonstandaarden, die het maximum- en het minimumloon der werklieden bepalen voor elke klasse van bedieningen.

Onlangs werden drie standaarden herzien, en de nieuwe loontarieven werden te rekenen van 1 Mei 1910 toegepast op al de werklieden van het beheer der spoorwegen.

70^e VRAAG.

De post « Verlies en Schade, 260,000 frank » is wat lager dan in 1909; voor 1910 werd er geen voorzien.

Waarom wordt deze post in 1911 opnieuw op de begrooting gebracht?

ANTWOORD.

Daar het krediet van 2,540,000 frank, bij artikel 27 van de begrooting voor 1909 uitgetrokken, toereikend scheen om de uitgaven wegens verlies, schade en ongevallen, te dekken tot den tijd waarop aanvullende kredieten gevraagd worden, zoo werd hetzelfde krediet behouden voor de begrooting van 1910.

De gewone uitgaven van het dienstjaar 1910 bedroegen dus fr. 2 miljoen 651,658.70; hierdoor wordt gebillijkt de verhooging, met 260,000 frank voor 1911, van het krediet dat op de begrooting voor 1911 was uitgetrokken; deze ramingen waren zelfs lager dan de werkelijke behoeften.

De Middenafdeeling keurde de begrooting goed met 5 stemmen tegen 2; op hare beurt onderwerpt zij haar aan de goedkeuring van de Kamer.

De Verslaggever,

XAVIER DE BUE.

De Voorzitter,

HARMIGNIE.



BIJLAGEN VAN HET VERSLAG.

BIJLAGE I

TABEL I. — Opgaven betreffende het vermoedelijk bedrag van de ontvangsten der verschillende diensten van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, gedurende het jaar 1910.

DIENSTEN.				Vermoedelijk bedrag der ONTVANGSTEN in 1910.
Spoorwegen fr.				301,512,000
Poste- rijen.	Aandeel	Vrachtgeld van de postbestellingen in 't algemeen.	fr. 22,098,596	24,384,561
		Recht op de postwissels en postbewijzen . . . »	675,550	
	der	— der stortingen en betalingen op loopende rekening ter Nationale Bank . . . »	29,154	
		— op de abonnementen »	91,258	
	Schatkist	— op de wissels »	1,380,667	
		— op de vischakten »	9,336	
Aandeel van het gemeentefonds fr.				15,826,401
Telegraaf en telefoon »				18,161,388
Zee- wezen.	{	Opbrengst van den dienst der pakketbooten tusschen Oostende en Dover. »		1,974,800
		— vanden overzetsdienst tusschen Antwerpen en het Vlaamsch-Hoofd »		142,131
		— van de rechten der zee-politie »		224,442
		— van de loodsrechten »		4,928,476
		— van de sluisrechten »		3,790

Dus bedraagt de vermoedelijke verhooging van de ontvangsten voor den spoorweg, in 1910, nagenoeg 26,669,000 frank meer dan in 1909.

TABEL II. — *Ontvangsten van het bedrijf der Staatsspoorwegen
in 1909 en 1910.*

AARD VAN HET VERVOER.	ONTVANGSTEN (Staat en concessiehoudende maatschappijen).		ONTVANGSTEN ten bate der Schatkist.	
	1909	1910	1909	1910

Eerste elf maanden (1)

Personen	83,153,000	96,589,000	81,341,000	94,460,000
Reisgoed	2,407,000	2,853,000	2,365,000	2,808,000
Goederen, gelden, geldswaarden	167,698,000	180,241,000	164,159,000	176,444,000
Buitengewone opbrengsten .	4,142,000	* 3,493,000	4,123,000	* 34,70,000
Gezamenlijke ontvangsten.	257,400,000	283,176,000	251,988,000	277,182,000
Verschillen in 1910 . .	+ 25,776,000		+ 25,194,000	

December (bij benadering).

Personen en reisgoed . . .	6,740,000	7,018,000	6,587,000	6,894,000
Goederen en buitengewone opbrengsten.	16,589,000	* 17,800,000	16,268,000	* 17,436,000
Gezamenlijke ontvangsten.	23,329,000	24,838,000	22,855,000	24,330,000
Verschillen in 1910 . .	+ 1,509,000		+ 1,475,00	
Tenzamen voor de 12 maanden.	280,729,000	308,014,000	274,843,000	301,512,000
Verschillen in 1910. . .	+ 27,285,000		+ 25,669,000	

(1) De ontvangst in de maand November 1910 is niet bepaald vastgesteld.

(*) In de ontvangsten gedurende de maanden November en December 1910 is geene som voorzien betreffende de afrekening voor het materieel; onder de opbrengsten in November en December 1909 komt uit dien hoofde eene som van 302,000 frank voor.

TABEL III.
POSTERIJEN.

Vermoedelijk bedrag der ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1910.

Ontvangsten.

Aandeel der Schatkist	fr.	24,284,561
Aandeel van het gemeentefonds		15,826,101
Algemeen bedrag der ontvangsten	fr.	40,110,662

Uitgaven.

De uitgave zal, in 1910, nagenoeg bedragen de som van fr.	20,324,974
In deze som zijn begrepen de uitgaven van hoofdstuk III, 2 ^o afdeeling, posterijen	fr. 19,833,818
waarbij moet worden gevoegd het aandeel der posterijen in de uitgaven : 1 ^o der gemeen- schappelijke diensten, bedragende 55 t. h. van het totaalcijfer der uitgaven in rekening gebracht op de artikelen 31, 32 en 33 van de Begrooting, of 771,192 frank	424,156
2 ^o Van het Hoofdbeheer van de wedden van beschikbaarheid, enz.	63,000
Totaal	fr. 20,324,974

TABEL IV.
TELEGRAAF.

Vermoedelijk bedrag der ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1910.

Ontvangsten.

De ontvangsten van den telegraaf- en van den telephoondienst ten bate der Schatkist, zullen, in 1910, ongeveer bedragen . . . fr. 18,161,588

Uitgaven.

De uitgaven zullen, in 1910, ongeveer bedragen 10,015,437

In deze som zijn begrepen de uitgaven van hoofdstuk III, 3^{de} afdeeling, telegraaf- en telephoondienst fr. 9,636,401

waarbij moet worden gevoegd het aandeel van den telegraaf- en telephoondienst in de uitgaven : 1^o der gemeenschappelijke diensten, bedragende 45 t. h. van het totaalcijfer der uitgaven in rekening gebracht op de artikelen 31, 32 en 53 der Begrooting, of 774,192 frank . . . 347,036

2^o Van het Hoofdbeheer van de wedden van beschikbaarheid, enz. 32.000

Totaal. . . . fr. 10,015,437

TABEL V.

ZEEWEZEN.

Vermoedelijk bedrag der ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1910.

Ontvangsten.

De algeheele ontvangst gedaan, in 1910, voor de verschillende diensten van het zeewezen, zal bedragen omtrent . fr. 7,273,640

Uitgaven.

De uitgaven zullen, in 1910, bedragen nagenoeg . . . fr. 8,501,094

In deze som zijn begrepen de gewone uitgaven, artikelen 47, 48, 49, 50 en 51. . . fr. 8,274,534
 waarbij moet worden gevoegd het aandeel van het bestuur van het zeewezen in de uitgaven van het Hoofdbeheer, van de wedden van beschikbaarheid, enz. 26,560

Totaal fr. 8,501,094

Ontvangsten en uitgaven der spoorwegen voor 1885

JAREN.	BRUTO ONTVANGSTEN der exploitatie, verschillende uitgaven inbe- grepen.	Exploitatie- uitgaven, pensioenen inbegrepen.	Zuivere ontvangsten der exploitatie.	Aandeelen der maatschappijen en huurprijzen voor de lijnen Spa naar de grens en Antwerpen naar Rotterdam.
1	2	3	4	5
1885	119,725,487 78	70,763,915 50	48,691,574 28	4,918,798 44
1886	117,581,464 66	66,268,281 15	51,113,183 51	4,822,182 90
1887	124,280,452 42	67,201,443 41	57,079,008 71	5,052,534 73
1888	131,459,288 53	70,371,452 66	61,067,855 89	5,127,824 43
1889	136,920,084 54	75,152,149 80	61,767,934 54	5,585,708 14
Gemiddelde vijfjaarlijkse cijfers.	125,949,556 »	69,954,445 »	55,997,914 »	5,061,009 »
1890	141,251,819 07	84,510,102 46	56,741,716 61	5,705,915 55
1891	142,820,514 40	84,707,064 76	59,113,249 64	5,651,467 91
1892	140,855,451 95	82,989,724 76	57,865,727 17	5,495,028 91
1893	145,587,864 25	82,126,752 69	63,461,111 54	5,787,056 27
1894	152,975,875 08	85,869,171 42	67,106,704 56	5,797,197 50
Gemiddelde vijfjaarlijkse cijfers.	144,697,855 »	84,040,565 »	60,637,302 »	5,660,555 »
1895	151,695,002 42	91,446,189 25	65,248,915 17	5,800,915 98
1896	160,456,450 85	92,266,038 18	68,190,572 65	6,007,480 55
1897	180,105,785 75	103,986,792 60	76,118,991 45	5,502,507 09
1898	188,111,915 16	108,905,690 68	79,606,222 48	5,540,153 56
1899	201,612,756 75	121,680,486 50	82,952,250 45	5,749,948 14
Gemiddelde vijfjaarlijkse cijfers.	177,596,575 »	105,657,045 »	75,959,550 »	5,680,157 »
1900	209,162,035 80	141,954,099 59	67,207,996 41	4,945,418 56
1901	207,846,788 77	141,394,509 86	66,452,278 91	4,815,166 56
1902	215,605,720 80	156,265,515 50	79,540,405 50	4,882,994 75
1903	225,194,506 47	155,394,667 78	89,799,858 69	5,007,441 97
1904	252,785,182 42	159,728,997 92	95,054,184 20	5,255,222 07
Gemiddelde vijfjaarlijkse cijfers.	218,118,459 »	158,947,518 »	79,170,941 »	4,981,255 »
1905	248,156,102 85	155,558,924 55	92,797,178 50	5,544,808 14
1906	259,550,570 55	165,607,008 51	95,945,564 04	5,629,142 96
1907	269,756,668 26	184,580,760 74	85,155,907 52	5,742,625 65
1908 (eindecijfer)	269,561,759 56	182,590,770 54	86,970,969 02	5,736,407 54
1909 (nabijkomen d)	(1) 281,552,166 98	190,540,425 »	90,992,045 98	5,886,168 02
Gemiddelde vijfjaarlijkse cijfers.	265,665,409 55	175,691,516 94	89,971,892 61	5,667,830 42
1910 (raming)	308,664,000 »	205,901,000 »	101,765,000 »	6,502,000 »
Gemiddelde jaarlijkse cijfer voor het tijdperk 1885 tot 1910.	191,107,538 14	117,865,746 25	75,245,611 89	5,482,150 85

(1) Met inbegrip van het saldo der zuivere opbrengsten van de exploitatie der lijnen van de naamloze maatschappijen West-Vlaanderen en Dendermonde-Sint-Nicolaas voor rekening van den Staat, respectievelijk fr. 27,927.87 en 124,817.87.

tot 1909 toe en nabijkomend voor 1910.

Aandeel der Schatkist.	Geldelijke lasten der kapitalen. (Interesten en aflossing).	Boni of mali der exploitatie-rekening.	Gemiddelde geexploiteerde lengte.	Coëfficiënt van exploitatie.	Gemiddelde prijs der verbruikte brandstof.	Gemiddelde prijs van de gebruikte sporen en van het gebruikt staal.
6	7	8	9	10	11	12
44.042,775 84	50,805 021 41	— 6.762,245 61	Kilom. 5,175	58 96	5 65	151 »
46,291,000 61	49,516,596 16	— 5.025,595 55	5 200	56 92	5 10	129 46
52,026,475 98	48,566,848 57	+ 3.459,605 41	5,217	54 07	4 70	108 »
55,940,051 46	49,059,761 52	+ 6,900,270 14	5,227	55 54	5 74	115 65
56,584,228 40	49,450,409 54	+ 6,955,818 86	5,255	54 80	6 08	115 52
50,956,902 »	49,455 751 »	+ 1,501 171 »	5,210	55 54	5 57	119 95
51,167,801 08	50,149,250 57	+ 1.048,570 71	5,249	59 85	10 96	152 50
52,461,781 75	50,561 898 52	+ 1,899,885 41	5,269	59 51	10 26	154 »
52,570,698 26	51,012,014 92	+ 1 558 685 51	5,276	59 27	7 52	159 50
57,674,055 27	51 505,827 49	+ 6,170,227 78	5,279	58 40	6 40	151 »
61,509,507 26	52,108 254 24	+ 9.141,255 02	5,289	56 15	6 80	126 48
54,996,769 »	51,075,045 »	+ 5 921,724 »	5 272	58 08	8 41	156 70
57,447,899 19	49,245,567 21	+ 8 204,551 98	5 299	59 29	7 55	125 29
62,182,892 52	50,509,404 55	+ 11,675,287 99	5,502	57 51	7 42	121 71
70,616,684 04	60,895 524 14	+ 9,721,159 90	5,992	61 02	8 26	118 69
75,866,088 92	62,594,759 51	+ 11,271,549 61	4,004	59 87	9 25	117 50
77,182,502 29	64,220,455 12	+ 12,961 847 17	4 040	60 47	11 22	127 50
68,259,175 »	57,492,758 »	+ 10,766 455 »	5,767	58 57	8 70	121 14
62,262,517 85	67 242 962 98	— 4,980,415 15	4,060	67 86	17 91	127 50
61,637,112 25	69,525,551 84	— 7 688 259 49	4,048	68 05	17 44	127 64
74,457,410 57	71,486,421 59	+ 2 970,988 98	4,049	65 25	12 29	151 08
84,792,596 72	75,555 520 42	+ 11,238,876 50	4,055	60 12	12 24	129 88
87,798,962 15	75,700,590 88	+ 12,098,571 25	4,057	60 65	12 25	151 65
74 189,686 »	71 462,150 »	+ 2,727,556 »	4 049	65 70	14 45	129 55
87,452,570 56	77,999 940 99	+ 9,452,429 57	4,047	62 60	11 97	127 50
88,514,221 08	80,159,922 52	+ 8,174 298 76	4,064	65 81	14 15	125 »
79,115,281 87	86,579,225 71	— 6,965,944 84	4 259	69 18	17 12	157 »
81,254,561 68	88 278,967 01	— 7,044,405 35	4,501	67 74	17 05	159 50
85,105,875 96	91 155,726 71	— 6 027,850 75	4,519	67 71	14 36	140 04
81,504,062 19	84,786,556 15	— 482 295 96	4,191	66 29	14 95	157 81
98,261,000 »	95,744,000 »	+ 4 517,000 »	4,525	66 06	15 79	142 55
67,791,461 06	64,058,615 42	+ 5,752,845 64	5,725	61 85	10 54	129 75

Geconsolideerd schuld. — Toestand der

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop. 1	Kapitalen ambtshalve inge- schreven of tot stand gebracht ter vervanging van andere schulden 2	Kapitaal der te gelde gemaakte titels. 3	Gemiddeld bedrag der interessen betaald op het normaal kapitaal. 4	Interessen overeenkomende met dit gemiddeld bedrag. 5
1850	652,804 25	»	652,804 25	6 »	37,968 24
1851	46,858,158 85	»	46,858,158 85	3 01	2,348,235 97
1852	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1853	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,950,550 25
1854	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872 054 60
1855	123,008,782 96	»	96,250,596 97	5 »	4,812,519 85
1856	125,581,502 44	»	123,008,782 96	4 76	5,930,459 15
1857	125,581,502 44	»	125,581,502 44	4 76	5,872,571 95
1858	172,544,215 65	»	172,544,215 65	4 24	7,516,905 79
1859	171,457,028 72	1,406,666 67	169,990,562 05	4 24	7,207,591 35
1860	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 75	4 50	11,445,554 65
1861	252,517,083 52	1,455,242 45	250,882,441 00	4 50	11,289,709 80
1862	277,999,246 74	1,418,110 51	276,581,156 25	4 56	12,012,098 16
1865	672,056,281 40	598,441,752 84	273,504,531 61	4 52	12,566,472 80
1864	595,667,597 55	229,109,525 95	566,588,071 42	4 40	16,128,555 12
1865	592,065,829 59	228,749,530 52	564,216,499 07	4 40	16,025,525 06
1866	589,179,658 78	228,500,700 87	560,878,957 91	4 41	15,914,762 05
1867	584,775,575 66	227,812,790 45	556,980,785 21	4 40	15,706,274 57
1868	616,180,750 02	227,585,651 74	588,597,098 28	4 47	17,370,290 28
1869	612,000,094 05	227,585,651 74	584,416,462 51	4 47	17,185,415 85
1870	606,619,472 90	227,585,651 74	579,058,841 16	4 48	16,980,805 68
1871	600,995,620 88	227,585,651 74	575,409,989 14	4 48	16,728,967 51
1872	615,087,952 72	227,585,651 74	587,504,520 98	4 51	17,476,444 88
1873	609,196,669 84	227,585,651 74	581,615,058 10	4 52	17,248,909 52
1874	624,578,405 88	255,567,408 01	590,810,995 87	4 55	17,000,278 35
1875	618,469,512 07	251,952,759 55	586,656,772 54	4 56	16,857,365 26
1876	612,651,650 45	250,285,425 41	582,566,207 02	4 56	16,671,166 65
1877	606,446,520 88	228,556,440 57	577,890,080 51	4 54	16,400,429 47
1878	600,237,550 58	227,585,651 74	572,653,918 64	4 54	16,175,180 04
1879	595,792,646 68	227,585,651 74	566,209,014 94	4 55	15,950,092 15
1880	651,975,321 66	227,585,651 74	404,591,689 92	4 57	17,671,916 85

kapitalen verwezenlijkt van 1830 tot 1910.

BILAGE 5.

Werkelijk kapitaal (1). 6	Interestbedrag overeenko- mende met het wer- kelijk kapitaal. 7	Verschil tusschen het nominaal kapitaal der te gelde gemaakte titels en het werkelijk kapitaal. 8	Bedrag van de kapitalen aan den spoorweg geleend als buitengewone verrichting volgens de Thesaurie.		Interestbedrag toegepast op de kapitalen in de verslagen. 11
			Per dienstjaar. 9	Totaal op het einde van elk dienstjaar. 10	
652,804 25	6 "	"	"	"	"
46,858,158 85	5 01	"	"	"	"
75,772,637 91	6 76	26,018,844 15	"	"	"
72,691,169 88	6 78	25,919,455 08	"	"	"
71,545,891 81	6 81	25,897,200 19	641,941 59	641,941 59	"
70,564,846 76	6 84	25,885,550 21	4 272,516 43	4,914,458 02	4 59
96,490,498 64	6 17	28,518,284 52	8,574,050 24	13,488,488 26	4 59
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	12,912,187 78	26,400,676 04	4 59
129,027,048 64	5 67	45,517,165 01	15,875,768 80	40,274,444 84	4 52
126,741,595 04	5 69	45,248,967 01	17,010,176 05	57,284,621 47	4 52
206,385,990 99	5 55	47,910,778 74	20,624,184 65	77,008,906 12	4 88
203,576,933 41	5 55	47,505,507 68	24,877,890 63	102,786,696 75	4 89
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	20,926,149 62	125,712,846 37	4 80
227,241,124 78	5 44	46,555,406 87	15,284,955 80	156,997,800 17	4 90
324,054,203 31	4 98	42,503,868 11	7,110,250 55	144,108,050 52	4 66
321,917,109 92	4 98	42,299,589 15	4,810,180 10	148,918,250 62	4 66
318,854,984 41	4 98	42,025,975 50	6,272,766 81	155,190,997 43	4 66
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	5,874,144 96	159,065,142 59	4 67
348,475,847 55	4 98	40,121,250 73	5,218,954 22	102,284,076 61	4 71
344,945,072 77	4 98	59,471,589 54	2,818,362 75	165,100,459 56	4 71
340,356,322 01	4 99	58,679,519 15	949,619 50	166,050,058 86	4 71
335,531,598 61	4 99	37,878,590 53	444,270 62	166,494,329 48	4 71
350,574,196 45	4 99	37,150,124 53	1,040,148 95	187,554,478 45	4 73
345,031,619 59	5 "	56,581,418 71	1,226,652 16	168,761,110 59	4 75
353,721,350 95	4 80	56,989,644 92	5,868,077 02	172,629,187 61	4 54
350,217,807 99	4 81	56,418,967 55	4,980,558 70	177,009,746 51	4 54
346,454,801 40	4 81	55,911,405 62	5,555,405 60	180,965,210 91	4 54
312,514,104 55	4 79	55,375,975 76	2,895,061 99	185,856,273 90	4 51
357,801,743 82	4 79	54,846,174 82	5,089,955 "	186,946,208 90	4 51
351,895,594 51	4 80	54,515,520 45	689,266 82	187,635,475 92	4 51
370,600,802 14	4 77	55,790,887 78	2,517,500 84	189,952,776 56	4 41

(1) Opbrengsten der uitgiften van leeningen, na afrekening der sommen besteed aan de aflossingen en aan de terugbetalingen.

Geconsolideerde schuld — Toestand der

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop. 1	Kapitalen ambtshalve inge- schreven of tot stand gebracht ter vervanging van andere schulden 2	Kapitaal der te gelde gemaakte titels. 3	Gemiddeld bedrag der interesten betaald op het normaal kapitaal. 4	Interenten overeenkomende met dit gemiddeld bedrag. 5
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,541,188 87	4 38	17,403,544 08
1862	617,618 068 84	227,583,631 74	590,034,457 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,057,517 97	227,583,631 74	382 433,886 25	4 38	16,731,486 21
1864	602,071,065 35	227,683,631 74	374.487,433 61	4 39	16,439,998 31
1865	633,138,940 84	227,583,631 74	425,533,309 10	4 41	18,766,980 13
1866	641,207,245 01	227,583,631 74	416,623,613 27	4 42	18,414,763 60
1867	695,491,937 37	227,583,631 74	463,908 305 83	4 44	20,686,328 74
1868	690,230,628 91	227,583,631 74	462,663,997 17	4 44	20,512,414 67
1869	683,110,310 61	227,583 631 74	435,326,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 35	227,583,631 74	454,030,393 59	4 46	20,249,733 53
1871	746,133,983 50	227,583,631 74	518,592,334 76	4 43	22,973,641 28
1872	757,037,313 96	219,939,631 74	517,077,882 22	4 43	23,009,965 73
1873	1,045,038,333 61	221,339,266 69	823,689,088 02	5 91	32,206,245 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823 470,223 78	5 91	32,197,683 80
1875	1,044,300,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	5 91	32,186 768 41
1876	1,035,498,367 44	221,369,266 69	832,129,500 75	5 91	32,336,233 63
1877	1,134,330,640 62	221,369,266 69	913,181,318 93	9 32	33,796,710 02
1878	1,234 487,248 91	221,369,266 69	1,033,117,982 22	3 83	39,773,042 31
1879	1,173,333,948 91	221,369,266 69	1,034,180,082 22	3 86	41,691,603 83
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207,394,782 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,403,148 91	221,369 276 69	1,222,038,882 22	3 69	43,093,234 73
1882	1,393,096,318 91	221,369,266 69	1,371,727,081 22	3 62	49,636,320 37
1883	1,761,706,818 91	221,369,266 69	1,543,337,582 22	3 67	36,640 139 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,632,782 22	3 67	36,762,137 10
1885	1,772,048,948 71	221,369,266 69	1 330,679 682 22	3 67	36 909,944 33
1886	1,901,670,848 91	308,082,366 69	1 393,388,282 22	3 66	38,323,331 11
1887	1,913,846,373 91	308,303,441 69	1,607,343,132 22	3 33	33,843,994 92
1888	1,927,361,473 91	308,303,441 69	1,619,038,032 22	3 33	34 238,441 07
1889	1,973,068,873 91	308,303,441 69	1,664,363,432 22	3 33	33,762,941 97
1890	2,006,364 173 91	308,303,441 69	1,698,060,732 22	3 36	37,034,840 60

kapitalen verwezenlijk van 1830 tot 1910 (vervolg).

Werkelijk kapitaal (1).	Interestbedrag overeenkomende met het wer- kelijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal der te gelde gemaakte titels en het werkelijk kapitaal.	Bedrag van de kapitalen aan den spoorweg geleend als buitengewone verrichting volgens de Thesaurie.		Interestbedrag toegepast op de kapitalen in de verslagen.
			Per dienstjaar.	Totaal op het einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
363,914,023 05	4 78	55,427,165 72	4,725,611 20	194,678 417 76	P e 4 52
556,945,609 55	4 78	55,090,727 75	6,019,162 27	200,697,580 05	4 52
519,682,698 41	4 79	52,771,787 70	6,653,950 60	207,331,510 65	4 55
512,109,721 58	4 80	52,577,712 05	5,245,280 96	212,596,791 39	4 55
594,258 292 25	4 76	51,517,016 85	9,035 905 59	221,650,696 98	4 55
585,708,087 85	4 77	59,915,525 42	14,126,666 49	256,077,565 47	4 55
459,815,219 01	4 75	29,095,086 82	8,458,016 02	244,515,579 49	4 52
455,855 147 50	4 75	28 851 849 87	5,239,084 04	248,776,565 55	5 52
426,881,330 95	4 76	28,615,547 92	4,752,672 25	255,528,055 81	4 54
425,549,614 57	4 76	28,480,779 22	9,075,266 02	262,601,501 85	4 54
480,152,757 65	4 70	29,459,597 15	26,411,628 18	289,015,950 01	4 50
487 075,056 46	4 72	20,402,815 76	40,110,582 79	529,126,512 80	4 51
727,429,575 56	4 45	91,259,515 56	89,764,517 02	425,891,029 82	4 29
727,215,098 26	4 45	96 256,227 52	51,565,724 50	457,256,754 12	4 29
726,958,085 88	4 15	96,255,022 16	17,568,155 72	474 624,907 84	4 29
755,905,508 87	4 22	96 225,991 88	75,844,255 85	548,469,461 69	4 29
817,148,947 85	4 58	96 032,451 10	29,400 958 44	577,870 100 15	4 26
917,299,257 25	4 55	115,818,654 97	55 218,548 51	651,098,645 64	4 25
938,551,715 70	4 55	115,651 968 52	59,752,520 55	670,851,165 97	4 25
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 55	50,219,832 84	721,081,016 81	5 96
1,114,476,808 60	4 04	107,562,075 62	64,815,005 72	785,894,022 55	5 96
1,240,599,166 48	4	151,527,915 74	61,551,875 55	847,445,898 08	5 94
1,418,585,175 81	5 99	124 951,406 41	29,724,775 51	877,175,675 59	5 95
1,421,960,657 71	9 99	124,685,144 51	19,556,125 21	896,529,798 60	5 95
1,426,155,742 90	5 99	124,525,959 52	11,654,405 07	908,164,199 67	5 95
1,470,515,220 62	5 96	125,245,061 60	99,456,701 62	1,007,600,901 29	5 91
1,484,655 529 82	5 65	122,687,802 40	12,890,682 55	1,020,401,583 82	5 57
1,496,654,428 86	5 62	122,403,005 56	15,124,255 66	1,055,615,017 48	5 57
1,542,994,028 51	5 61	121,571,403 71	14,777,468 15	1,048,595,285 61	5 56
1,577,204,665 55	5 62	120,856,068 69	17,254,698 97	1,065,627,984 58	5 57

(1) Opbrengsten der uitgaven van leeningen, na afrekening der sommen besteed aan de aflossingen en aan de terugbetalingen.

Geconsolideerde schuld. — Toestand der

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop. 1	Kapitalen ambtshalve ingeschreven of tot stand gebracht ter vervanging van andere schulden. 2	Kapitaal der te gelde gemaakte titels. 3	Gemiddeld bedrag der interesten betaald op het normaal kapitaal. 4	Interesten overeenkomend met dit gemiddeld bedrag. 5
1891	2,001,038,423 91	308,503,441 69	1,753,154,982 22	3 33	58,730,021 00
1892	2,127,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 54	60,753,166 5
1893	2,169,730,203 93	309,979 621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,971,547 03	309,920,464 83	1,893,050,882 22	3 »	63,103,194 37
1895	2,226,520,447 03	309,920,464 83	1,916 008,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 03	309,920,464 83	1,008,576,857 22	3 »	59,937,303 71
1897	2,370,594,773 57	309,920,343 33	2,060,474,432 22	3 »	61,814,232 96
1898	2,605,787,173 57	309,920,343 33	2,205,866,852 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 33	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,630,898,150 57	309,920,343 33	3,340,977,807 22	3 »	70,229,334 21
1901	2,778,051 350 57	309,920,343 33	2,468,131,007 22	3 »	74 043,930 21
1902	2,879,594,030 57	309,920,843 33	2,569,473,707 22	3 »	77,084,211 21
1903	2,988,081,750 57	309,920,343 33	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 21
1904	3,116,872,918 12	309,920,140 90	2,806,932,807 22	3 »	84 208,584 21
1905	3 220,908,448 12	309,920,140 90	2,910,088,507 22	3 »	87,529,649 21
1906	3,282,467,030 56	309,869,768 34	2,973,597,282 22	3 »	89,267,918 46
1907	3,364,611,330 56	309,869,768 34	3,054,741,782 22	3 »	91,642,233 40
1908	3,436,917,850 56	309,869,768 34	3,129,048,082 22	3 »	93,811,442 46
1909	3,580,839,750 56	309,869,768 34	3,270,989,082 22	3 »	98,129,699 46
1910	3,703,445,693 57	308,909,111 15	3,394,494,582 22	3 »	101,834,837 46

kapitalen verwezenlijk van 1830 tot 1910 (vervolg).

Werkelijk kapitaal (1). 6	Interestbedrag overeenko- mende met het wer- kelijk kapitaal. 7	Verschil tusschen het nomi- maal kapitaal der te gelde gemaakte titels en het werkelijk kapitaal. 8	Bedrag van de kapitalen aan den spoorweg geleend als buitengewone verrichting volgens de Thesaurie.		Interestbedrag toegepast op de kapitalen in de verslagen. 11
			Per dienstjaar. 9	Totaal op het einde van elk dienstjaar. 10	
1,685,845,088 90	5 60	121,291,001 28	17,140,270 42	1,082,768,264 9	5 55
1,696,828,061 53	5 58	122,129,017 89	18,528,475 79	1,101,296,737 79	5 54
1,758,078,115 48	5 56	121,672,466 74	15,752,972 14	1,115,049,709 93	5 52
1,775,947,971 17	5 56	121,101,911 05	25,575,245 27	1,138,622,935 20	5 52
1,795,618,461 53	5 20 ²	120,990,520 72	17,732,719 17	1,156,355,672 57	5 16
1,878,469,746 44	5 18 ⁸	120,107,110 78	40,322,537 28	1,106,678,029 65	5 16
1,940,962,512 92	5 18 ⁵	119,512,119 50	225,977,389 83	1,422,655,410 48	5 15
2,174,862,454 58	5 16 ⁴	119,004,357 64	40,325,879 50	1,462,981,289 78	5 13
2,178,520,217 91	5 16 ⁴	118,941,089 51	77,205,897 32	1,540,185,187 10	5 13
2,219,501,706 54	5 16 ⁴	121,476,100 83	51,137,128 00	1,591,522,515 70	5 13
2,542,547,185 49	5 16 ¹	125,585,821 75	66,864,911 52	1,658,187,227 22	5 13
2,445,210,074 15	5 15 ⁵	127,254,029 09	65,869,881 72	1,722,057,108 94	5 12 ⁵
2,552,178,565 59	5 14 ⁹	126,585,041 65	62,401,710 46	1,784,458,819 40	5 12
2,690,048,146 12	5 14 ²	126,905,061 10	69,016,259 80	1,855,475,079 20	5 11 ⁵
2,785,719,425 25	5 15 ⁷	127,268,843 99	70,559,464 08	1,924,054,545 88	5 11
2,847,974,209 41	5 15 ⁴	127,625,072 01	55,045,07 08	1,979,079,630 06	5 11
2,925,506,164 96	5 15 ³	129,255,617 26	98,285,058 61	2,075,562,669 57	5 10 ⁸
2,994,220,165 16	5 15 ³	132,827,017 06	98,916,711 58	2,174,279,381 15	5 10 ⁹
5,129,442,909 46	5 15 ⁶	141,547,072 76	67,607,541 75	2,241,886,922 88	5 11 ³
5,245,800,179 71	5 15 ⁹	150,694,402 51	68,754,746 08 (2)	2,510,641,068 96	5 11 ⁷

(1) Opbrengsten der uitgaven van leeningen, na afrekening der sommen besteed aan de aflossingen en aan de terugbetalingen.

(2) Voorloopig cijfer.

Jaarlijksche uitkomsten der exploitatie van het

JAREN.	Gemiddelde lengte der geëxploiteerde lijnen.	NUTTIG KAPITAAL. — Totaal.	Kosten, per kilometer, van de lijnen en van het materieel toebehoorende aan den Staat.	VOOR HET NET I			
				Tonnemaat.	Vervoerde reizigers.	Bruto'ontvangst.	Exploitatieuitgaven, pensioenen inbegrepen.
1	2	3	4	5	6	7	8
1835	13.5	1,929,767 55	94,596	»	421,439	269,362 50	168,847 44
1836	35.7	5,815,416 34	132,169	»	,871,307	825,594 01	431,135 67
1837	90.8	18,253,149 31	127,644	»	4,384,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1838	202.6	35,587,228 51	139,013	5,300	2,238,303	3,098,267 66	2,768,616 64
1839	273.3	49,740,247 90	160,972	34,356	1,952,731	4,282,886 86	3,082,994 23
Gemiddelde vijf-jaarlijksche cijfers.	123.2	22,265,161 92	130,879	»	1,373,671	1,978,797 24	1,528,316 54
1840	324.7	62,144,182 97	186,172	104,892	2,199,319	5,355,946 48	3,077,994 08
1841	340.5	75,578,614 73	199,943	176,722	2,639,744	6,281,809 09	4,469,387 95
1842	398.5	95,266,341 49	217,503	192,910	2,724,104	7,501,862 49	4,496,399 13
1843	485.5	136,998,807 07	244,726	359,140	3,085,349	9,028,821 87	5,393,854 52
1844	559.8	144,108,050 52	257,408	560,906	2,381,529	11,247,460 75	5,977,105 03
Gemiddelde vijf-jaarlijksche cijfers.	421.8	102,818,997 98	221,150	278,914	2,806,009	7,883,180 11	4,682,948 54
1845	559.8	148,918,230 62	266,020	691,288	3,470,678	12,420,850 21	6,307,111 15
1846	559.8	155,190,997 45	277,126	778,897	3,700,111	13,599,571 22	7,154,541 78
1847	569.6	159,065,142 39	282,123	1,005,677	3,746,390	14,776,388 10	9,292,275 09
1848	594.9	162,284,076 61	385,649	876,515	3,638,965	12,302,826 29	9,856,280 47
1849	624.6	165,100,439 36	290,484	1,034,842	3,924,006	13,291,528 53	8,166,026 73
Gemiddelde vijf-jaarlijksche cijfers.	581.8	158,111,777 28	280,300	887,444	3,696,030	13,278,232 87	7,955,847 04
1850	624.6	166,046,582 »	292,097	1,261,155	4,488,614	15,099,030 77	9,198,980 39
1851	624.6	196,470,852 62	292,862	1,271,403	4,355,755	16,338,291 49	8,614,755 94
1852	624.6	167,530,501 57	294,666	1,479,544	4,451,304	17,408,068 15	8,500,672 18
1853	631.4	168,651,076 04	295,782	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	10,018,687 08
1854	636.6	172,296,859 37	301,895	2,345,892	4,905,814	22,748,574 52	11,297,729 49
Gemiddelde vijf-jaarlijksche cijfers.	628.4	168,203,174 32	295,460	1,639,820	4,517,349	18,267,975 40	9,526,164 62

Spoorwegwet van den Belgischen Staat sedert het begin

ZIJN GEHEEL	PER GEËXPLOITEERDEN KILOMETER				SALDO				Coëfficiënten der exploitatiekosten (1).
	rekening houdende van de geldelijke lasten, van de huurprijzen en aandelen der maatschappijen.								
					Voor gansch het net.		Per geëxpl. kilom.		
Bruto winst.	Tonnelmaat.	Bruto ontvangsten.	Exploitatie- uitgaven.	Bruto winst.	Zuivere winsten.	Zuiver verlies.	Zuivere winsten.	Zuiver verlies.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	
100,515 06	»	19,953 »	12,507 »	7,446 »	»	23,373 74	»	1,731 40	62 68
394,458 34	»	23,126 »	12,077 »	11,049 »	»	24,202 93	»	677 90	52 22
227,886 46	»	15,615 »	13,106 »	2,509 »	»	687,913 66	»	7,567 20	83 93
329,651 02	30	15,292 »	13,665 »	1,627 »	»	1,488,972 06	»	5,868 60	89 36
1,199,892 63	126	15,672 »	11,281 »	4,391 »	»	1,026,376 66	»	3,755 50	71 98
450,480 70	»	16,064 »	12,407 »	3,657 »	»	590,467 81	»	4,791 »	77 23
2,277,952 30	323	16,495 »	9,480 »	7,015 »	»	1,487,665 34	»	3,657 70	57 47
1,812,421 14	519	18,448 »	13,125 »	5,323 »	»	2,830,930 60	»	8,314 »	71 15
3,005,463 36	484	18,825 »	11,283 »	7,542 »	»	2,827,762 02	»	7,096 »	59 94
3,634,976 35	740	18,597 »	11,110 »	7,487 »	»	3,104,212 08	»	6,394 80	59 74
5,270,353 72	1,003	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	1,666,814 19	»	2,997 50	53 14
3,200,227 57	614	18,689 »	11,102 »	7,587 »	»	2,323,476 85	»	5,508 50	59 40
6,113,739 06	1,236	21,188 »	11,267 »	10,921 »	»	1,114,975 38	»	1,991 70	50 78
6,445,029 14	1,379	24,294 »	12,781 »	11,513 »	»	1,048,230 96	»	1,872 50	52 »
5,484,113 01	1,767	25,942 »	16,314 »	9,628 »	»	2,317,595 67	»	4,068 80	59 94
3,443,545 82	1,475	20,680 »	14,892 »	5,788 »	»	4,692,599 65	»	7,888 »	69 94
5,125,501 80	1,658	21,280 »	13,074 »	8,206 »	»	3,308,070 25	»	5,296 30	60 09
5,322,385 83	1,503	22,825 »	13,676 »	9,149 »	»	2,496,295 78	»	4,291 10	58 55
5,900,050 38	2,021	24,174 »	14,728 »	9,446 »	»	2,702,990 42	»	4,327 60	59 93
7,723,538 55	2,027	26,158 »	13,792 »	12,366 »	»	919,159 05	»	1,471 60	51 28
8,907,395 97	2,371	27,871 »	13,610 »	14,261 »	186,346 77	»	298 30	»	47 46
9,727,224 98	2,917	32,273 »	15,867 »	16,406 »	777,424 91	»	1,231 30	»	49 57
11,450,845 03	3,688	35,734 »	17,747 »	17,987 »	2,407,371 »	»	3,781 68	»	48 52
8,711,810 78	2,607	20,072 »	15,160 »	14,912 »	»	50,201 36	»	79 90	51 35

(1) Niet medegerekend de kosten der voltooiingswerken genomen op de gewone begroting van 1846 tot 1886.

Jaarlijksche uitkomsten der exploitatie van het

JAREN.	Gemiddelde lengte der geëxploiteerde lijnen.	NUTTIG KAPITAAL. — Totaal.	Kosten, per kilometer, van de lijnen en van het materieel toehorende aan den Staat.	VOOR HET NET IN			
				Tonnemaat.	Vervoerde reizigers.	Bruto ontvangst.	Exploitatieuit- gaven, pensioenen inbegrepen.
1		3	4	5	6	7	8
1855. . . .	652.4	177,190,648 66	306,775	2,716,559	5,288,216	24,546,265 20	13,063,045 70
1856. . . .	713.1	180,453,200 01	308,952	2,618,658	5,962,706	24,612,160 59	14,645,613 67
1857. . . .	744.6	197,091,779 41	320,965	2,859,325	6,458,424	25,743,498 07	14,542,307 79
1858. . . .	745.7	200,181,714 41	325,322	3,271,634	6,640,948	27,074,124 47	14,989,021 94
1859. . . .	745.7	200,870,981 23	326,324	3,398,860	7,140,640	28,417,469 40	14,533,542 13
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	720.3	191,157,661 75	317,668	2,972,895	6,298,187	26,097,301 89	14,354,700 25
1860. . . .	747.2	203,188,282 07	329,128	3,770,615	7,412,361	29,044,505 28	14,300,787 50
1861. . . .	748.6	207,913,923 27	336,363	4,203,671	7,849,594	32,991,957 22	14,655,562 37
1862. . . .	748.6	213,932,718 04	345,503	4,374,995	8,131,685	32,703,236 82	15,241,905 36
1863. . . .	748.6	219,429,926 33	353,846	4,572,454	8,818,952	33,976,414 31	15,824,280 70
1864. . . .	748.6	223,429,834 11	359,847	5,352,305	9,421,632	36,329,916 90	17,416,526 45
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	748.3	213,578,936 76	344,937	4,454,808	8,326,845	33,129,206 13	15,487,812 32
1865. . . .	749.2	230,457,459 82	369,448	6,006,195	18,677,963	38,493,962 92	19,815,804 54
1866. . . .	789.8	239,505,337 47	378,825	6,648,366	11,637,417	37,889,919 66	23,473,179 07
1867. . . .	862.7	251,541,340 95	376,935	6,661,064	12,616,991	40,352,035 00	24,324,343 65
1868. . . .	862.7	252,254,840 40	377,988	6,787,898	12,824,334	42,001,675 09	23,154,570 05
1869. . . .	862.7	254,132,508 68	380,967	7,248,814	12,577,016	43,534,642 84	24,759,763 77
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	825.4	245,578,297 46	376,833	6,670,467	12,266,730	40,394,447 10	23,305,536 21
1870. . . .	868.7	258,845,254 61	387,021	7,767,488	14,134,356	45,366,359 22	25,558,032 87
1871. . . .	1,422.2	300,886,733 96	394,842	11,204,691	18,282,037	66,185,030 56	35,397,142 06
1872. . . .	1,469.6	335,517,030 83	422,547	13,261,731	23,197,623	68,590,317 51	42,720,305 65
1873. . . .	1,871.1	528,327,639 35	472,301	16,285,822	29,101,509	72,867,366 73	55,082,274 29
1874. . . .	1,925.1	565,619,822 30	488,636	16,137,240	32,444,823	88,222,555 26	60,678,815 07
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	1,511.3	397,767,296 22	433,069	12,931,994	23,432,069	68,246,325 86	43,887,313 99
1875. . . .	1,966.5	581,219,556 40	497,123	14,383,841	34,961,012	87,742,148 76	58,908,463 59
1876. . . .	2,053.2	652,428,671 14	508,812	14,572,956	36,913,707	90,614,686 14	58,074,620 91
1877. . . .	2,144.7	878,023,405 96	463,299	14,554,854	37,421,220	90,549,290 91	55,580,080 29
1878. . . .	2,435.3	922,781,268 11	417,787	16,022,800	40,391,240	94,473,169 17	56,479,678 37
1879. . . .	2,552.0	974,878,519 33	408,525	17,345,255	40,926,427	99,913,197 86	58,853,554 71
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	2,230.3	801,786,284 19	459,109	15,375,941	38,122,721	92,658,498 57	57,579,281 38

spoorwegnet van den Belgischen Staat sedert het begin (vervolg).

ZIJN GEHEEL.	PER GEËXPLOITEERDEN KILOM.				SALDO				Coefficients der exploitatiekosten.
					rekening houdende van de geldelijke lasten, van de huurprijzen en aandelen der maatschappijen				
	Tonnemaat.	Bruto ontvangsten.	Exploitatie-uitgaven.	Bruto winst.	Voor gansch het net.		Per geëxploiteerden kilometer		
Zuivere winsten.					Zuiver verlies.	Zuivere winsten.	Zuiver Verlies.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
11,483,249 50	4,166	37,625 »	20,023 »	17,602 »	1,936,886 54	»	2,968 80	»	51 71
9,966,546 92	3,672	34,514 »	20,558 »	13,076 »	4,750 84	»	6 70	»	58 02
11,201,182 28	3,843	34,574 »	19,520 »	15,044 »	394,653 31	»	530 »	»	54 53
12,418,402 53	4,394	36,754 »	20,101 »	16,653 »	1,306,583 58	»	4,752 20	»	53 25
13,643,926 97	4,562	37,787 »	19,490 »	18,297 »	2,366,308 68	»	5,173 30	»	50 07
41,742,601 64	4,127	36,231 »	19,929 »	16,302 »	1,201,836 59	»	1,668 50	»	53 52
45,343,747 78	5,047	39,674 »	19,139 »	20,535 »	3,977,080 94	»	5,322 60	»	47 57
48,336,394 85	5,619	44,072 »	10,577 »	24,495 »	6,609,930 89	»	8,829 70	»	43 74
47,461,334 56	5,849	43,686 »	20,361 »	23,325 »	5,482,062 19	»	7,323 10	»	45 80
48,452,133 64	6,443	45,387 »	21,138 »	24,249 »	5,718,551 02	»	7,639 »	»	46 11
48,913,390 75	7,455	48,530 »	23,265 »	26,265 »	5,996,150 99	»	8,009 80	»	47 70
47,641,393 71	5,957	44,271 »	20,697 »	23,574 »	5,556,755 21	»	7,425 60	»	46 18
48,378,158 38	8,019	50,980 »	26,449 »	24,531 »	5,015,279 82	»	6,694 20	»	51 39
44,416,740 59	8,424	47,974 »	29,720 »	18,254 »	»	87,487 54	»	110 80	60 78
46,027,691 35	7,727	46,774 »	28,196 »	18,578 »	711,086 95	»	824 30	»	60 29
47,847,085 04	7,874	48,686 »	27,999 »	20,687 »	1,938,901 93	»	2,247 50	»	57 36
48,774,879 07	8,360	50,463 »	28,700 »	21,763 »	2,733,844 41	»	3,168 90	»	56 30
47,088,910 89	8,079	48,938 »	28,235 »	20,703 »	2,062,319 12	»	2,498 50	»	57 22
49,808,326 35	8,940	52,223 »	29,421 »	22,802 »	3,550,384 72	»	4,087 »	»	55 66
30,787,888 50	7,879	46,537 »	24,889 »	21,648 »	7,423,203 14	»	5,219 50	»	52 41
25,870,011 86	9,029	46,673 »	29,069 »	17,604 »	86,551 04	»	58 90	»	60 57
17,785,092 44	8,704	38,944 »	29,439 »	9,505 »	»	12,828,264 79	»	6,856 »	72 50
27,543,740 19	8,383	45,828 »	31,520 »	14,308 »	»	9,064,436 84	»	5,708 60	69 09
24,359,011 87	8,587	45,156 »	29,039 »	16,117 »	»	2,166,512 55	»	1,433 50	62 04
28,833,685 47	7,316	41,618 »	29,936 »	14,662 »	»	9,211,972 03	»	4,684 50	65 75
32,540,056 23	7,998	44,133 »	28,285 »	15,848 »	»	7,406,659 34	»	3,607 40	63 83
34,969,210 62	6,788	42,220 »	25,915 »	16,305 »	»	7,845,545 52	»	3,658 10	61 25
37,993,490 80	6,580	38,793 »	23,492 »	15,601 »	»	6,616,241 27	»	2,746 80	59 66
44,059,643 15	6,796	39,451 »	23,062 »	16,089 »	»	5,820,573 38	»	2,280 80	58 68
35,079,217 49	6,917	41,544 »	25,816 »	15,728 »	»	7,380,498 31	»	3,311 60	61 83

Jaarlijksche uitkomsten der exploitatie van het

JAREN.	Gemiddelde lengte der geëxploiteerde lijnen.	NUTTIG KAPITAAL. Totaal.	Kosten, per kilometer, van de lijnen en van het materieel, toebe- hoorende aan den Staat.	VOOR HET NET IN ZIJN			
				Tonnemaat.	Vervoerde reizigers.	Bruto ontvangst.	Exploitatieuitgaven, pensioenen inbegrepen.
1	2	3	4	5	6	7	8
1880	2,724 0	1,027,665,575 15	410,153	10,085,786	45,052,882	115,909,951 12	68,850,660 40
1881	2,869 5	1,088,775,824 02	418,058	20,128,181	45,950,022	113,646,555 14	71,887,599 83
1882	3,004 0	1,155,423,569 65	418,850	21,709,587	47,906,157	119,434,741 59	75,025,958 52
1885	3,074 1	1,176,616,752 48	422,222	22,055,346	49,657,604	121,985,754 07	75,820,210 27
1884	3,129 0	1,198,020,661 40	422,756	21,617,575	50,475,945	120,328,619 15	72,721,550 77
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	2,960 1	1,129,500,452 54	418,401	20,920,455	46,998,517	117,860,720 17	72,458,911 92
1885	3,175 1	1,220,570,892 88	422,222	20,507,722	51,255,214	119,725,487 78	70,765,915 50
1886	3,199 0	1,229,059,988 28	424,142	21,146,950	51,657,584	117,581,464 06	66,208,281 15
1887	3,216 6	1,240,594,568 45	425,915	23,302,158	54,064,504	124,280,452 12	67,201,415 41
1888	3,228 8	1,255,555,171 27	428,150	25,475,057	57,885,610	151,450,288 55	70,571,452 66
1889	3,555 4	1,269,785,756 87	432,266	27,034,059	59,957,199	156,920,084 54	75,152,119 80
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	3,210 4	1,242,752,471 15	426,159	25,492,857	54,959,244	125,949,555 49	69,951,444 12
1890	3,218 6	1,294,667,478 58	454,008	27,177,116	64,228,892	141,231,819 07	84,510,102 46
1891	3,269 4	1,511,977,026 20	441,068	26,840,067	67,452,178	142,800,514 40	84,707,061 76
1892	3,275 8	1,528,525,789 50	445,596	28,584,525	68,515,978	140,855,451 95	82,989,724 76
1895	3,278 7	1,557,479,410 57	448,158	28,550,140	70,969,092	145,587,864 25	82,126,752 69
1894	3,288 6	1,561,547,509 41	454,259	29,611,186	74,775,172	152,975,875 98	85,689,171 42
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	3,272 2	1,526,599,402 81	444,600	27,708,727	69,184,042	144,697,865 12	84,040,565 22
1895	3,292 8	1,582,004,216 70	455,098	50,106,525	76,957,198	151,695,002 42	91,446,189 25
1896	3,502 1	1,451,690,905 82	451,441	51,908,887	82,676,592	160,456,450 85	92,266,558 18
1897	3,991 6	1,747,910,657 19	474,210	54,152,591	91,359,845	180,105,785 75	105,586,792 60
1898	4,005 9	1,788,885,096 85	480,804	56,405,580	101,957,551	188,111,915 16	108,905,690 68
1899	4,059 6	1,854,815,969 60	487,147	59,902,457	114,858,225	204,012,756 75	121,680,486 50
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	3,767 2	1,641,072,904 85	469,266	54,495,110	95,537,968	177,596,575 57	105,637,045 40
1900	4,060 1	6,907,511,256 49	495,674	41,552,210	125,710,016	209,162,095 80	141,954,099 59
1901	4,058 5	1,961,104,488 18	510,645	40,715,545	124,454,401	207,816,788 77	141,591,509 86
1902	4,049 5	2,018,778,405 21	524,991	45,118,501	127,169,684	215,605,720 80	156,265,515 59
1905	4,052 0	2,076,058,289 59	558,857	45,108,846	152,604,692	22,194,506 47	155,594,667 78
1904	4,056 0	2,125,171,910 06	555,759	46,161,956	156,409,599	252,785,182 12	159,728,997 92
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	4,049 2	5,017,720,871 91	524,781	45,551,412	128,857,684	218,118,458 79	158,947,518 09
1905	4,046 5	2,200,400,572 95	571,575	49,601,209	145,471,624	218,156,102 85	155,558,914 55
1906	4,064 1	2,245,867,105 55	579,501	52,874,940	152,257,941	259,550,570 55	165,607,006 51
1907	4,259 2	2,595,661,055 44	588,057	55,602,755	161,184,555	269,756,668 26	184,580,760 74
1908 (eindeijfer) .	4,500 8	2,494,151,071 45	602,851	51,601,656	160,519,594	269,561,759 56	182,590,770 51
1909 (nabijkomend) .	4,519 4	2,545,457,607 18	613,170	54,682,255	161,915,242	(1) 281,552,166 98	190,540,125 5
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	4,194 2	2,375,822,057 65	590,987	52,552,559	156,225,587	265,665,409 55	175,691,516 94
1910 (raming) . .	4,522 9	2,608,800,000 5	628,112	58,600,000	174,700,000	508,661,000 5	205,901,000 5
Algemeen totaal.	150,550 5	62,781,978,558 81	29,511,155	1,295,556,751	5,427,814,051	7,667,764,758 54	4,519,175,595 51
Algemeen gemid- deld cijfer.	1,980 9	826,078,665 25	585 675	17,046,799	45,102,816	92,996,904 45	56,851,257 81

(1) Met inbegrip van het saldo der zuivere opbrengsten van de exploitatie der lijnen van de naamlooze maatschappijen West-Vlaanderen en Dendermonde-Sint-Nicolaas voor rekening van den Staat, respectievelijk fr. 27,927.87 en fr. 124,817.87.

spoorwegnet van den Belgischen Staat sedert het begin (vervolg).

GEHEEL.		PER GEEXPLOITEERDEN KILOMETER.				SALDO rekening houdende van de geldelijk lasten, van de huurprijzen en aandelen der maatschappijen.				Coefficients der exploitatiekosten. (1)
Bruto winst.	Tonnemaat.	Bruto ontvangst.	Exploitatie- uitgaven.	Bruto winst.	Voor gansch het net.		Per geëxploiteerden kilometer			
					Zuivere winsten.	Zuiver verlies.	Zuivere winst.	Zuiver verlies.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
45,059,290 72	7.006	41.817 »	25 276 »	16,541 »	»	5,207,015 50	»	1,177 50	60 05	
41,779,155 29	7,015	59.605 »	25,045 »	14,560 »	»	9,240,405 38	»	3,257 60	62 79	
44,408,804 07	7,227	59.759 »	24,975 »	14,784 »	»	8,668,790 78	»	2,885 70	62 59	
48,154,515 80	7.177	59,682 »	24.017 »	15,664 »	»	6 861,596 44	»	2,252 10	60 26	
47,607,298 56	6.918	58,456 »	25,241 »	15,215 »	»	8,277,755 14	»	2,645 50	60 16	
45,401,808 25	7,069	59,816 »	24.478 »	15,558 »	»	7,261,112 21	»	2,455 »	61 17	
48,961,374 28	6.465	57,751 »	22,501 »	15,450 »	»	6,762,245 81	»	2,131 10	58 96	
51,115,185 51	7,160	56,685 »	20,709 »	15 974 »	»	5,025,595 55	»	945 50	56 92	
57,079,008 71	7,225	58,657 »	20,892 »	17,745 »	5,459,605 41	»	1,075 50	»	54 07	
61,067,855 80	7,895	40,754 »	21.808 »	18,926 »	6,900,270 14	»	2,158 40	»	55 51	
61,767,954 54	8.556	42 519 »	23,220 »	19,091 »	6,955,818 86	»	2,145 10	»	54 89	
55,997,911 57	7.424	59,252 »	21,780 »	17,445 »	1,501,170 65	»	467 00	»	55 54	
56,741,716 61	8,567	45.481 »	26,014 »	17,467 »	1,038,570 71	»	519 70	»	59 85	
58,115,249 64	8,210	45,684 »	25,909 »	17,775 »	1,899,855 41	»	581 10	»	59 51	
57,765,727 17	8,056	42 998 »	25,554 »	17,664 »	1,558,685 54	»	414 80	»	59 27	
65,461,114 51	8,705	44,404 »	25,049 »	19,555 »	6,170,227 78	»	1,881 90	»	56 40	
67,108,704 56	9,005	46,517 »	26,111 »	20,406 »	9,141,255 02	»	2,779 70	»	56 15	
60 657 501 90	8,468	44,220 »	25,685 »	18,557 »	5 921,725 65	»	1,198 50	»	58 08	
65,248,815 17	9,125	46,894 »	27,724 »	19 175 »	8,204,551 98	»	2,487 10	»	59 20	
68,190,572 65	9,582	45,817 »	26,546 »	19,471 »	11,675,287 99	»	3,555 20	»	57 51	
70,118,991 15	10,219	45,121 »	26,051 »	19,070 »	9,721,159 90	»	2,455 40	»	61 02	
79,206,222 48	9,092	46,982 »	27,200 »	19,782 »	11,271 549 61	»	2 815 10	»	56 07	
82,952,250 45	9,878	50,652 »	50,122 »	20,550 »	12,961,847 17	»	3,208 70	»	60 47	
75,959,529 97	9.579	47,145 »	27,416 »	19,627 »	10,766,455 55	»	2,857 90	»	58 57	
67,207,896 41	10,254	51,516 »	54,965 »	16,555 »	»	4,980,415 13	»	1,226 70	67 86	
66,352,278 91	10,057	51,559 »	54,925 »	16,414 »	»	7,688,259 49	»	1,809 »	68 05	
79,540,405 50	10,648	55,245 »	55,652 »	19,595 »	2,070,988 98	»	755 70	»	65 23	
89,799,858 69	11,152	55,576 »	55,414 »	22,162 »	11,256,876 50	»	2,775 17	»	60 12	
95,054,184 28	11 458	57,677 »	54,621 »	25,056 »	12,098,571 25	»	2,997 66	»	60 05	
79,170,940 70	10,702	55,867 »	54,515 »	19,532 »	2,727,556 58	»	675 61	»	65 70	
92,707,178 50	12,109	61 521 »	58,588 »	22,955 »	9,452,429 57	»	2,555 95	»	62 60	
95,945,564 04	15,018	65,864 »	40,749 »	25 115 »	8,174,298 76	»	2,011 54	»	65 81	
85,155,907 52	15,099	64,915 »	44,909 »	20,008 »	»	6,965,941 84	»	1,448 61	69 18	
86,970,969 02	12,047	62 855 »	42 568 »	20,270 »	»	7,044,405 55	»	1,672 90	67 74	
90,992,045 98	12,660	65,145 »	44,111 »	21,052 »	»	6,027,850 75	»	1,441 70	67 71	
89,971,892 61	12,581	65,651 »	42,180 »	21,451 »	»	482,295 96	»	115 90	66 20	
104,765,000 00	15,417	71 402 »	47,168 »	24,254 »	4,517,000 »	»	1,044 90	»	66 06	
2,748,589,145 05	»	5,059,114 »	1,808,171 »	1,250,945 »	197,807,977 08	168,555,287 11	»	»	»	
56,165,646 64	8,605	46 916 »	28,689 »	18,257 »	578,551 19	»	195 65	»	64 11	

TABLE I. — Geldelijke uitkomsten der exploitatie van de Staatsspoorwegen
van 1879 tot 1910.

JAREN.	Bruto ontvangsten.	UITGAVEN.			Zuivere ontvangst.	Verhooging of vermindering op het vorige jaar.
		Exploitatiekosten, pensioenen inbegrepen.	Aandeelen der maatschappijen en huurprijzen voor de lijnen Spa naar de grens en van Antwerpen naar Rotterdam	Te zamen.		
1	2	3	4	5	6	7
1878	94,475,169 17	56,479,678 37	5,961,485 65	60,441,163 »	34,029,007 17	»
1879	99,915,197 86	58,855,551 71	4,120,424 41	62,975,970 12	36,959,218 74	+ 2,910,211 57
1880	115,909,951 12	64,850,660 40	5,502,802 39	74,155,462 79	39,756,488 33	+ 2,817,269 59
1881	115,616,555 14	71,867,599 85	5,888,591 85	77,455,790 68	36,190,744 46	— 5,565,745 87
1882	119,451,741 39	75,025,958 52	5,208,516 28	80,254,484 60	39,200,256 79	+ 3,009,512 33
1885	121,985,754 07	75,829,210 27	5,281,159 51	79,110,599 58	42,875,354 49	+ 3,675,097 70
1884	120,528,619 15	72,721,520 77	5,156,596 97	77,857,917 74	42,470,701 59	— 402,655 10
1885	119,725,487 78	70,765,915 50	4,918,798 44	75,682,711 91	44,042,775 81	+ 1,572,074 45
1886	117,581,464 66	66,268,281 15	4,822,182 90	71,090,464 05	46,291,000 61	+ 2,248,224 77
1887	121,280,452 12	67,201,445 41	5,052,554 75	72,253,978 14	52,026,475 98	+ 5,755,475 37
1888	151,459,288 55	70,571,452 66	5,127,824 45	75,499,257 09	55,940,051 46	+ 5,915,557 48
1889	156,926,084 51	75,152,149 80	5,585,706 11	80,555,855 94	56,584,228 40	+ 441,196 94
1890	141,251,819 07	84,510,102 49	5,575,915 55	90,084,017 99	51,167,811 08	— 5,216,427 52
1891	142,820,514 40	84,707,064 76	5,651,457 91	90,558,552 67	52,461,781 75	+ 1,295,980 65
1892	140,855,451 95	82,989,724 76	5,495,028 91	88,482,755 67	52,570,698 26	— 91,085 47
1893	145,587,864 25	82,127,752 69	5,787,056 27	87,915,808 96	57,674,055 27	+ 5,505,557 01
1894	152,975,875 98	85,869,171 42	5,797,197 50	91,666,568 72	61,509,507 26	+ 5,655,451 99
1895	154,695,002 42	91,418,189 25	5,800,915 98	97,217,105 25	57,447,899 19	— 5,861,608 07
1896	160,456,450 85	92,266,058 18	6,007,480 55	98,275,558 51	62,182,892 52	+ 4,754,995 15
1897	180,105,785 75	105,086,792 60	5,512,507 09	109,489,099 69	70,616,684 04	+ 8,455,791,72
1898	188,111,915 16	108,905,690 68	5,540,155 56	114,215,821 21	75,866,058 92	+ 5,249,404 88
1899	204,612,756 75	121,680,486 50	5,749,948 14	127,450,154 14	77,182,592 20	+ 5,516,215 57
1900	209,162,095 80	141,954,099 39	4,945,448 56	146,899,547 95	62,262,547 81	— 14,919,754 44
1901	207,846,788 77	141,594,509 86	4,815,166 56	146,209,676 42	61,637,112 55	— 625,455 50
1902	215,605,720 80	156,265,515 50	4,882,994 75	141,148,510 25	74,457,410 57	+ 12,820,298 22
1903	225,191,506 47	155,594,607 78	5,007,411 97	140,402,109 75	84,792,596 72	+ 10,334,986 15
1904	252,785,182 12	159,728,997 92	5,255,222 07	141,984,219 99	87,798,962 15	+ 3,006,565 41
1905	248,156,102 85	155,558,924 85	5,544,808 14	160,685,752 47	87,452,570 56	— 546,591 77
1906	259,550,570 55	165,607,006 51	5,629,142 96	171,256,149 27	88,514,221 08	+ 801,850 72
1907	269,756,668 26	184,580,760 74	5,742,625 65	190,525,586 59	79,415,281 87	— 8,900,959 21
1908	269,581,759 56	182,590,770 54	5,756,407 54	188,127,177 68	81,254,561 68	+ 1,821,279 81
1909	(1) 281,552,166 98	190,510,125 »	5,886,168 02	196,426,291 02	85,105,875 96	+ 5,871,514 28
1910(*)	508,664,000 »	205,901,000 »	6,502,000 »	210,105,000 »	98,261,000 »	+ 15,155,124 04
Fr. 98,261,000 »						+ 102,162,229 58
54,029,007 17						— 57,950,256 75
Fr. 64,231,992,85						+ 64,251,992 85

(*) Nabijkomende cijfers.

(1) Met inbegrip van het saldo der zuivere opbrengsten van de exploitatie der lijnen van de naamlooze maatschappijen West-Vlaanderen en Dendermonde-Sint-Nicolaas voor rekening van den Staat, respectievelijk fr. 27,927.87 en fr. 124,817.87.

TABEL II. — *Tabel waarin per jaar zijn opgegeven, eenerzijds, de kapitalen besteed aan het dekken der oprichtingskosten van den spoorweg en, anderzijds, de toeneming van de lasten der Staatsschuld voortvloeiende uit de interesten en de aflossing van die kapitalen en uit de betaling van de annuïteiten.*

TABEL II. — Tabel waarin per jaar zijn opgegeven eenerzijds, de kapitalen besteed van de lasten der Staatsschuld voortspruitende uit de interesten en de

Jaren.	Kapitalen besteed aan de oprichtingskosten van den spoorweg. (Bijlage 3.)	Lasten der besteede kapitalen.			Annuititeiten voor de naasting van concessiën	
		Interesten.	Aflossing.	Totaal.	Verhoogen.	Verminderen.
1879 .	59,752,520 55	1,812,159 22	247,619 88	2,089,759 10	24,784 58	„ „
1880 .	50,249,852 84	(¹) 15,858,69	214,560 40	228,419 09	„ „	24,709 58
1881 .	64,815,005 72	2,264,199 „	252,549 21	2,516,748 21	900 „	„ „
1882 .	61,551,875 55	2,084,597 58	305,815 15	2,388,412 75	„ „	515 „
1883 .	29,727,775 51	1,562,082 16	505,146 20	1,865,208 56	695 „	„ „
1884 .	19,556,125 21	797,562 50	216,768 50	1,014,150 69	„ „	625 „
1885 .	11,654,405 07	455,508 55	192,156 59	625,464 92	„ „	568,900 „
1886 .	99,456,701 62	5,525,786 11	174,755 92	5,700,542 05	„ „	5,485,025 „
1887 .	12,890,682 55	(²) 2,889,000 40	445,405 49	2,445,594 91	„ „	8,075 „
1888 .	15,124,255 66	275,875,17	197,069 58	472,942 75	„ „	50 „
1889 .	14,777,468 15	207,015 86	205,682 56	410,698 22	„ „	50 „
1890 .	17,254,698 97	464,118 50	214,752 55	678,870 83	„ „	50 „
1891 .	17,140,279 42	207,801 18	228 566 77	456,567 95	„ „	5 700 „
1892 .	18,528,475 79	218,051 07	255,140 55	453,191 60	„ „	5,075 „
1895 .	15,752,972 14	245,478 25	216,559 51	491,857 57	„ „	25 „
1894 .	25,575,245 27	424,428 16	259 425 59	665,851 75	575 „	„ „
1895 .	17,752,719 17	(³) 5,200,504 16	276,067 15	2,924,257 05	„ „	650 „
1896 .	40,322,557 28	998,854 56	266,827 50	1,265,682 12	575 „	„ „
1897 .	225,977,580 85	6,615,864 51	512,601 51	6,956,465 85	5,429,455 96	„ „
1898 .	40,325,879 50	627,817 22	909,844 41	1,557,661 05	101,555 54	„ „
1899 .	77,205,897 52	1,728,548 07	580,185 24	2,108,535 51	„ „	482,817 50
1900 .	51,157,128 60	1,566,750 52	502,224 85	2,068,975 17	955,552 69	„ „
1901 .	66,864,911 52	1,548,672 55	459,091 51	1,987,763 86	94,625 „	„ „
1902 .	65,869,881 72	1,658,854 88	499,447 57	2,158,282 25	2,787 50	„ „
1903 .	62,404,710 46	1,568,085 62	505,445 71	2,073,531 55	„ „	4,452 50
1904 .	69,016,259 80	1,627,228,57	516,204 59	2,143,452 96	1,457 50	„ „
1905 .	70,559,464 68	1,752,555 24	551,554 57	2,284,087 61	15,462 50	„ „
1906 .	55,045,087 08	1,578,881 55	572,709 98	2,151,591 55	2,115,615 „	„ „
1907 .	96,285,058 61	1,446,042 72	545,548 17	1,989,590 89	127,460 50	„ „
1908 .	98,916,711 58	5,085,452 84	685,562 46	5,768,795 50	175 „	„ „
1909 .	67,607,541 75	2,275,415 85	711,764 57	2,985,178 20	„ „	2,418 50
1910 .	68,754,746 08	1,960,005 20	612,651 59	2,602,656 89	8,167 50	„ „
	1,679,545,025 52	58,491,540 51	12,257,081 86	50,748,602 17	6,955,758 27	4,585,118 08
					2,550,620 19	

aan het dekken der oprichtingskosten van den spoorweg en, anderzijds, de toeneming aflossing van die kapitalen en uit de betaling van de annuïteiten.

Bedrag, per jaar, van de nieuwe lasten gedragen door de Staatsschuld.	Zuivere ontvangsten van den spoorweg.		Overschotten.		Toelichtingen.
	Verhooging.	Vermindering.	van de ontvangsten des spoorwegs.	van de uitgaven.	
7,114,545 68	2,910,211 57	»	795,667 89	» »	(1) Omzetting der schuld 4 1/2 t. h.
205,709 51	2,817,269 59	»	2,813,560 08	» »	
2,517,648 21	»	5,585 745 87	» »	6,085,592 08	
2,387,897 73	5,009,512 53	»	621,614 60	» »	
1,865,903 56	3,675,097 70	»	1,807,194 54	» »	
1,015,505 60	»	402,655 10	» »	1,416,158 70	
56,584 92	1,572,074 45	»	1,513,509 55	» »	
215,517 03	2,248,221 77	»	2,032,707 74	» »	
2,455,669 94	5,735,475 57	»	8,189,145 28	» »	(2) Omzetting der schuld 4 t. h.
472,892 75	5,915,357 48	»	5,440,664 75	» »	
410,648 22	444,190 04	»	55,548 72	» »	
678,820 85	»	5,216,427 52	» »	5,895,248 15	
452,667 95	1,205,980 65	»	861,512 70	» »	
450,116 60	»	91,085 47	» »	541,200 07	
491,812 57	5,505,557 01	»	4,813,544 44	» »	
684,426 75	5,655,451 99	»	2,969,025 24	» »	
2,924,887 03	»	5,861,608 07	» »	936,721 04	(3) Omzetting der schuld 3 1/2 t. h.
1,266,237 12	4,734,993 15	»	5,468,756 01	» »	
10,585,919 81	8,455,791 72	»	» »	1,932,128 09	
1,099,215 17	3,249,404 88	»	1,550,189 71	» »	
1,625,715 81	5,516 213 57	»	1,690,497 56	» »	
5,022,507 86	»	14,919,754 44	» »	17,942,262 30	
2,082,388 86	»	625,455 50	» »	2,707,824 36	
2,161,069 75	12,820,298 22	»	10,639,228 47	» »	
2,069,098 85	10,554,986 15	»	8,203,887 52	» »	
2,144,870 46	5,006,565 41	»	861,694 95	» »	
2,299,550 11	»	546,591 77	» »	2,616,141 88	
4,265,206 55	861,850 72	»	» »	5,405,355 61	
2,116,851 59	»	8,900,939 21	» »	11,017,790 60	
5,768,968 50	1,821,279 81	»	» »	1,947,688 49	
2,982,759 70	5,871,314 28	»	888,554 58	» »	
2,610,744 09	15,155,124 01	»	10,544,579 95	» »	
55,099,222 36	102,102,229 58	57,950,256 75	67,622,681 84	56,489,911 57	
	64,231,992 85				
Overschot der zuivere ontvangsten.			11,132,770 47		