
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 MARS 1906

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1906 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Votre section centrale a décidé, vu le peu de temps qui pourrait être consacré à la discussion du budget des chemins de fer, de se borner à l'examen du budget et à l'examen de la discussion en sections et section centrale.

1° EXAMEN DU BUDGET.

Le projet de budget du Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes pour l'exercice 1906 s'élève à 182,131,839 francs, se subdivisant :

Dépenses ordinaires, 1^{re} section, 182,041,839 francs.

Dépenses exceptionnelles, 2^e section, 90,000 francs.

Les dépenses exceptionnelles comprennent une somme de 90,000 francs, destinée à l'acquisition d'un bateau-pilote pour Flessingue.

Il n'a pas été tenu compte des dépenses exceptionnelles dans les comparaisons des budgets de 1904 et de 1905. Il n'y a donc pas lieu d'en faire état ici, cela fausserait la comparaison.

Les dépenses ordinaires, 1^{re} section, du projet de budget de 1906 sont en augmentation de 8,994,632 francs sur le budget voté de 1905, alors que l'augmentation de 1905 sur 1904 était de 5,163,912 francs.

C'est là, certes, une augmentation considérable et il importe de se rendre particulièrement compte des points sur lesquels elle porte.

(1) Budget, n° 41^x.

(2) La Section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. Golfs, Belleputte, Renkin, Van Cauwenbergh, Vandervelde et Hubert.

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

CHAPITRES.	BUDGET		Augmentation.
	de 1905 (dépenses ordin ^{res})	de 1906 (dépenses ordin ^{res}).	
Chapitre II. — Chemin de fer. . .	140,261,059	146,661,944	6,400,885
— III. — Postes, télégraphes et téléphones. . .	23,661,700	24,718,746	1,057,046
— IV. — Marine.	7,576,959	7,590,224	13,265
— V, VI, VII, VIII et X. — Ser- vices divers . . .	»	»	23,100
— IX. — Subsidés. Caisse des ouvriers	927,109	2.427,445	1,500,336
Total . . . fr.			8,994,632

Si on tient compte des crédits supplémentaires qui seront sollicités pour l'exercice 1905 et dont le montant est évalué à 13,000,000 de francs, il y aurait une diminution des dépenses pour l'exercice 1906, par rapport à celles de l'exercice 1905, de 4,105,368 francs, mais des crédits supplémentaires seront assurément demandés pour 1906.

Le tableau ci-après renseigne les différences par service entre les deux budgets.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	BUDGET DE 1905 (dépenses ordinaires)		PROJET DE BUDGET DE 1906 (dépenses ordinaires)		DIFFÉRENCES ENTRE LE BUDGET DE 1905 ET CELUI DE 1906.				Observations.
	par section.	par service.	par section.	par service.	Diminution		Augmentation		
					partielle.	totale.	partielle.	totale.	
1 ^o Administration centrale.	»	306,380	»	306,380	»	»	»	»	Le tableau ci-contre ne comprend que les dépenses ordinaires, 1 ^{re} section, des budgets de 1905 et de 1906. Les dépenses exceptionnelles de 1906, 2 ^e section, article 58, s'élevaient à 90,000 francs. Ce crédit est sollicité pour la construction d'un bateau-pilote pour la station de Flessingue, en remplacement d'une goélette-pilote. (1) Y compris une somme de 6,000,000 de francs pour renouvellement du matériel de traction (locomotives et tenders).
2 ^o Chemin de fer.	1 ^{re} section: services communs.	1,920,377	»	2,008,565	»	»	88,188	»	
	2 ^e — voies et travaux .	28,286,426	»	28,629,789	»	»	343,363	»	
	3 ^e — traction et matériel.	71,593,387	»	77,479,154	»	»	5,885,767	»	
	4 ^e — transports . . .	35,996,501	»	36,068,497	»	»	71,696	»	
	5 ^e — perception des recettes et contrôles.	2,464,368	»	2,476,239	»	»	11,871	»	
		140,261,059		146,661,044				6,400,885	
3 ^o Postes, télégraphes et téléphones.	1 ^{re} section: services communs.	707,652	»	744,637	»	»	36,985	»	
	2 ^e — postes . . .	15,382,194	»	16,144,433	»	»	762,239	»	
	3 ^e — télégraphes et téléphones . . .	7,571,854	»	7,829,676	»	»	257,822	»	
		23,661,700		24,718,746				1,057,046	
4 ^o Marine	»	7,576,959	»	7,590,224	»	»	»	13,265	
5 ^o Services divers(chap.V,VI,VII,VIII etX.)	»	314,000	»	337,100	»	»	»	23,100	
6 ^o Subside à la caisse des ouvriers . . .	»	927,109	»	2,427,445	»	»	»	1,500,336	
		173,047,206	»	182,041,839	»	»	»	8,994,632	
Augmentation fr.					8,994,632				
Si l'on tient compte des crédits supplémentaires à solliciter pour 1905 et évalués approximativement à fr.					13,100,000				
le budget de 1906, tel qu'il est arrêté dans le projet de loi, présente, par rapport à celui de 1905, une réduction de					— 4,105,368				
Les crédits supplémentaires à solliciter se chiffrent approximativement comme suit :									
Insuffisance sur crédits de 1905. Dépenses ordinaires fr.					11,531,200 (1)				
Dépenses relatives aux exercices antérieurs					1,568,800				
Total: . . . fr.					13,100,000				

Afin de permettre un examen plus approfondi entre le budget de 1903 et
été subdivisées suivant leur nature

LIBELLÉ DES CRÉDITS.	CHAPITRE II. — Chemins de fer.						
	1 ^{re} SECTION. Services communs.		2 ^e SECTION. Voies et travaux.	3 ^e SECTION. Traction et matériel.	4 ^e SECTION. Transports.		5 ^e SECTION. Perception des recettes.
	Augmen- tation.	Diminu- tion.	Augmen- tation.	Augmen- tation.	Augmen- tation.	Diminu- tion.	Augmen- tation.
Traitements et indemnités	1,600	»	135,315	37,426	266,048	»	1,960
Salaires	»	1,712	101,907	1,573,504	241,197	»	9,911
Imprimés.	78,300	»	»	»	»	»	»
Secours exceptionnels aux ouvriers, etc.	10,000	»	»	»	»	»	»
Outils, utensiles, etc.	»	»	106,141	»	»	»	»
Primes d'économie	»	»	»	76,391	»	»	»
Combustible et autres objets de con- somption pour la traction des convois.	»	»	»	1,061,000	»	»	»
Entretien, réparation, etc., du matériel.	»	»	»	3,137,446	»	»	»
Primes de régularité	»	»	»	»	8,701	»	»
Primes pour constatation de fausses déclarations de chargement de wa- gons	»	»	»	»	5,000	»	»
Frais d'exploitation	»	»	»	»	»	16,250	»
Publicité commerciale	»	»	»	»	»	33,000	»
Pertes et avaries	»	»	»	»	»	400,000	»
Matériel	»	»	»	»	»	»	»
Traitements de disponibilité	»	»	»	»	»	»	»
Subside, caisse des ouvriers	»	»	»	»	»	»	»

le budget de 1906, les augmentations de chaque service ont elles-mêmes dans le tableau ci-après :

Chap. III. — Postes, télégr. et téléphones.			HAP. IV.	CHAP. VI	CHAP. IX.	TOTAUX.		Observations.
1 ^{re} SECTION. Services communs. — Augmen- tation.	2 ^e SECTION. Postes. — Augmen- tation.	3 ^e SECTION. Télégraphes et téléphones. — Augmen- tation.	Marine. — Augmen- tation.	Traitements de disponibilité. — Augmen- tation.	Subside à la caisse des courriers. — Augmen- tation.	Augmenta- tion.	Diminution.	
1,400	(1) 206,245	190,630	13,265	»	»	1,318,583	»	(1) Traitements et indem- nités des fonctionnaires et employés.
13,885	(2) 464,994	67,192	»	»	»	2,005,884	»	
»	»	»	»	»	»	78,300	»	(2) Traitements et indem- nités des facteurs, etc.
»	»	»	»	»	»	10,000	»	
»	»	»	»	»	»	106,141	»	
»	»	»	»	»	»	76,391	»	
»	»	»	»	»	»	1,061,000	»	
»	»	»	»	»	»	3,137,446	»	
»	»	»	»	»	»	8,701	»	
»	»	»	»	»	»	5,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	16,250	
»	»	»	»	»	»	»	33,000	
»	»	»	»	»	»	»	400,000	
22,000	91,000	»	»	»	»	113,000	»	
»	»	»	»	23,100	»	23,100	»	
»	»	»	»	»	1 500.336	1,500,336	»	
						9,443,882	449,250	
Solde général. . . .						8,994,632		

Il ressort du tableau qui précède que les augmentations de dépenses portent sur quatre postes principaux : 1^o augmentation de traitements et salaires, environ 30 p. c.; 2^o augmentation d'objets de consommation, 10 p. c.; 3^o réparation du matériel, 30 p. c., et 4^e subside à la caisse des ouvriers, 30 p. c.

Toutes ces augmentations se justifient. En ce qui concerne les salaires, on pourrait même souhaiter une augmentation de dépenses, vu les nombreuses réclamations souvent justifiées. L'augmentation du prix du combustible dépend de l'état du marché. Les frais de réparations de matériel sur frais d'exploitation doivent aussi être augmentés et, comme nous le verrons plus tard, il y a un nouveau crédit de 6 millions demandé pour 1905.

Enfin, il faut féliciter M. le Ministre d'avoir élevé de 1,500,000 francs le subside à la caisse des ouvriers. C'est là une œuvre excellente.

Nous publions aux annexes (1) le montant approximatif des recettes pour 1905.

Il s'ensuit que l'augmentation des recettes pour les chemins de fer dépassent de 13,500,000 francs celles de 1904, qui dépassaient de 7,200,000 francs celles de 1903. Mais nous verrons plus loin que l'augmentation des dépenses a été en croissant plus rapidement encore.

Les recettes des postes, télégraphes, téléphones, marine, suivent une notable progression, et on peut être très rassuré sur l'évaluation des péages dans notre budget des voies et moyens de 1905, elle sera considérablement dépassée.

Pour faciliter les recherches à ceux de nos collègues qui désirent en faire, la section centrale a prié le rapporteur de mettre à jour et de publier en annexes les tableaux statistiques et diagrammes qui figuraient dans son rapport de l'an dernier.

2^e RÉUNION EN SECTIONS.

L'examen en sections a été, comme d'habitude, assez sommaire.

La première section réclame la facilitation des relations avec le reste du pays, pour le Tournaisis, Turnhout et les cantons de Thuin, Beaumont et Chimay; l'amélioration des relations par chemin de fer dans le Luxembourg.

Un membre demande où en est la question de la réduction du transport des matières agricoles dans le Luxembourg.

Un membre demande l'abaissement de l'abonnement au réseau téléphonique.

Un membre propose la création d'une ligne de chemin de fer de Paris à Ostende par Arras et Armentières; un autre membre fait observer que cette ligne aurait peu d'utilité.

Un membre demande pour la ligne de Chimay des abris pour voyageurs et dit que provisoirement il se contenterait de vieux wagons.

(1) Voir Annexe I, tableaux 1, 2, 3, 4 et 5.

Un membre critique le projet du nouveau paiement de la taxe d'abonnement au téléphone.

Plusieurs membres proposent simplement la diminution du prix de l'abonnement et une taxe par communication; d'autres membres demandent une taxe uniforme pour tout le pays.

Le budget est adopté par 9 voix, 2 abstentions et 1 non.

Dans la deuxième section, un membre fait des observations sur les relations entre les chemins de fer vicinaux et les tramways. Les premiers semblent vouloir envahir les agglomérations réservées aux tramways.

Un membre fait remarquer que les lois de création des deux organismes sont peu claires. Il est d'accord avec la conception du membre, mais la distinction a été peu respectée autrefois, et il est parfois difficile de bien mettre au point. On doit s'en tenir aux solutions empiriques.

Le budget est adopté par 14 voix et 1 abstention.

La troisième section est unanime à faire observer que le budget augmente de 9 millions, dont 3 millions pour les salaires. Elle estime qu'il faudrait intéresser le personnel à faire disparaître les avaries.

Un membre estime que le service Ostende-Douvres laisse un déficit de 2 millions et que notre service est mal organisé; il dit que l'on a préconisé des réformes dans les brochures.

Un membre voudrait que les annotateurs deviennent des employés; actuellement, ils sont classés comme ouvriers au Chemin de fer et patentés comme employés par les Finances.

Un membre demande ce qui s'oppose à l'abaissement du prix de l'abonnement téléphonique.

Le budget est voté à l'unanimité.

Dans la quatrième section, un membre demande où en sont les travaux pour l'amélioration des gares de Châtelineau et Jumet et ceux de la mise à double voie de Givet à Châtelineau.

Un membre signale que beaucoup de travaux se font sans que le Parlement en soit averti et puisse obtenir des renseignements. Il faudrait que les plans soient communiqués pour les travaux ayant une influence considérable sur les communications.

Un membre demande quand sera achevé le déplacement de la ligne de ceinture sur le territoire de Schaerbeek? Il y a un demi-siècle qu'on l'attend, alors que le Département dépense 3 millions pour un seul voyageur qui ne paie pas sa place : tunnel reliant le palais à la ligne.

Un autre membre se plaint qu'il y a d'autres travaux sur lesquels il n'est pas possible d'obtenir des renseignements. Ce sont les lignes en projet autour de Bruxelles. Il voudrait savoir la différence entre le coût du camionnage, tel qu'il est organisé actuellement et celui qui fonctionnait autrefois. Il demande la raison de la dépense exagérée faite pour la gare provisoire de Tour-et-Taxis.

Il demande un tarif spécial pour la correspondance des aveugles : prix des imprimés.

Il demande la réforme de la situation des messagers classeurs.

Enfin, il demande l'amélioration de la situation des gardes-cabine.

Un membre demande s'il est vrai que la gare de Tour-et-Taxis sera réservée aux abonnés ouvriers. Cette décision enlèverait aux abonnements ouvriers presque toute leur valeur. Il demande aussi que les ouvriers puissent prendre tous les trains et descendre à toutes les gares.

La section demande que cette question soit mise à l'étude.

Un membre demande l'amélioration de la situation des employés inférieurs de la marine.

Le budget est adopté par 8 voix et 2 abstentions.

La cinquième section adopte le budget, sans observation, par 8 voix et 3 abstentions.

Dans la sixième section, un membre demande que l'on modifie le système de repos, pour les gardes-convoi, appelé « interruption de service », et qu'on en revienne à l'ancien système de « service continu » ; il reconnaît que la chose est difficile à organiser, mais il y a de trop longues interruptions de service.

Plusieurs membres demandent qu'on adopte le nouveau tarif pour les téléphones. De nombreux membres protestent contre le tarif exagéré (1 franc) pour les abonnements à grande distance, très préjudiciable et au téléphone et aux intéressés.

Le budget est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Voici la façon dont se sont répartis les votes :

1 ^{re} section :	9	oui,	2	abstentions,	1	non.
2 ^e —	11	—	1	abstention.		
3 ^e —	15	—				
4 ^e —	8	—	2	abstentions.		
5 ^e —	10	—	5	—		
6 ^e —	9	—	1	abstention.		

Total : 62 oui, 9 abstentions, 1 non.

3^e RÉUNIONS EN SECTION CENTRALE.

Au moment où la section se réunit pour la première fois, le compte rendu des opérations du chemin de fer pour l'année 1904 n'a pas paru encore. La section est unanime à regretter ce retard et elle émet le vœu que le compte rendu de l'année écoulée paraisse au plus tard dans le second trimestre de l'année suivante ; et à nouveau, elle demande qu'il paraisse dans une forme résumée, donnant les résultats de l'année sous forme d'un bilan industriel, en indiquant les augmentations de recettes et de dépenses et leur cause.

La section centrale a soulevé en premier lieu une question très intéressante et d'une importance considérable : celle du remplacement du matériel *sur compte d'exploitation*.

L'administration des chemins de fer n'a pas de compte spécial et annuel d'amortissement de son matériel.

Elle amortit toute sa dette, et par conséquent le matériel qui y est compris, à raison de 0.438 p. c. par an; elle amortit ensuite complètement son matériel à bout de course et d'un coup, en remplaçant un moteur ou un véhicule mis hors d'usage par un moteur ou un véhicule de valeur équivalente et ce sur frais d'exploitation.

Mais ces frais d'achat de matériel nouveau, sur budget ordinaire, étant mélangés avec les frais d'entretien et de réparation, d'un autre côté, les fournitures de matériel commandé n'étant pas toujours faites à date fixe, les années chevauchent les unes sur les autres, il est très difficile de se rendre un compte exact.

Sur la proposition du rapporteur, la section a décidé de demander à M. le Ministre la valeur du matériel en 1884, les sommes dépensées de 1885 à 1904 sur crédit extraordinaire, c'est-à-dire en augmentation de matériel et, enfin, la valeur du matériel en 1904. Si celle-ci égale la valeur du matériel de 1884, augmentée des sommes dépensées sur budget extraordinaire, c'est la démonstration que le matériel mis hors d'usage, pendant ces vingt années, a été réellement remplacé sur frais d'exploitation.

Voici les questions et les réponses :

PREMIÈRE QUESTION.

1^o Quelle était, en 1884, la valeur du matériel de chemin de fer :

a) Nombre de locomotives et tenders, leur puissance, leur valeur?

b) Nombre de voitures à voyageurs, nombre de places offertes. Valeur?

c) Nombre de wagons à marchandises, leur capacité, leur valeur?

2^o Les mêmes résultats pour 1904.

RÉPONSE.

Ci-après les renseignements demandés par le § a des 1^o et 2^o :

	1884	1904
a) Nombre de locomotives.	1,753	5,188
Nombre de tenders.	1,172	2,170
Chevaux-heures utiles développés.	265,895,478	658,267,717
Valeur du matériel de traction (locomotives et tenders).	95,471,555	211,513,190

Il résulte de ce tableau que le nombre de locomotives a augmenté de 81.7 p. c.;

Les chevaux-heures utiles développés de 146.2 p. c.;

Et la valeur du matériel de traction de 126,2 p. c.

	1884	1904
b) Nombre de voitures à voyageurs.	2,981	6,557
Nombre de véhicules assimilés (fourgons, boxes, wagons-vitesse, etc.).	1,212	2,080
Total. . .	4,193	8,637

	1884	1904
Nombre de places offertes.	119,580	501,404
Valeur des voitures à voyageurs.	20,450,018	95,855,000
Valeur du matériel assimilé.	6,062,085	15,521,325
Total. . .	26,512,103	111,354,525
c) Nombre de wagons à marchandises.	40,109	67,087
Nombre de wagons pour services divers (y compris les fourgons pour trains de marchandises).	1,787	2,815
Total. . .	41,896	69,900
Tonnage des wagons à marchandises.	411,742	811,782
Valeur des wagons à marchandises.	107,502,160	184,893,199
Valeur des wagons pour services divers (y compris les fourgons pour trains de marchandises).	7,802,425	10,070,704
Total. . .	115,104,385	194,963,905

Il résulte de ce tableau que :

1° Pour le matériel à voyageurs :

Le nombre de voitures à voyageurs a augmenté de 119.9 p. c.;

Le nombre de places offertes de 152.5 p. c. et la valeur des voitures à voyageurs de 368.6 p. c.

2° Pour le matériel à marchandises :

Le nombre de wagons à marchandises a augmenté de 67.3 p. c.;

Leur tonnage de 97.2 p. c. ;

Et leur valeur de 72.3 p. c.

DEUXIÈME QUESTION.

Prière d'indiquer les sommes qui annuellement ont été consacrées sur les budgets extraordinaires à l'augmentation en matériel de chemins de fer (locomotives, tenders et wagons à voyageurs et à marchandises) de 1885 à 1904 inclus.

RÉPONSE.

Valeur du matériel fourni en extension pendant chacune des années envisagées :

1885 . . . fr.	2,587,968
1886	1,572,191
1887	1,655,900
1888	5,789,988
1889	5,809,241
1890	7,419,972
1891	5,386,345

A reporter. . . 28,221,605

Report . . .	28,221,605
1892 . . .	5,295,300
1893 . . .	1,475,110
1894 . . .	5,616,550
1895 . . .	5,065,027
1896 . . .	7,818,705
1897 . . .	14,227,955
1898 . . .	15,651,890
1899 . . .	12,094,035
1900 . . .	30,959,519
1901 . . .	37,086,378
1902 . . .	38,063,700
1903 . . .	36,011,025
1904 . . .	29,593,840

Total . . fr. 267,160,639

non compris une somme de 22 millions
289,287 francs représentant la valeur du
matériel repris aux Compagnies (Grand
Central Belge, Liège-Maestricht, Gand-
Eecloo et Gand-Anvers).

Au total . . fr. 289,449,926

Remarquons, en passant, l'énorme accroissement de matériel qui a eu lieu depuis 1897 (plus de 200 millions), dû à une augmentation parallèle des transports sur le réseau ; si des mesures aussi importantes n'avaient pas été prises, nous aurions eu en Belgique une crise des transports sans précédent et des pertes incalculables.

Ces tableaux nous donnent donc les résultats suivants :

	Bilan de 1884.	Bilan de 1904.
Moteurs. fr.	93,471,555	211,513,190
Voitures à voyageurs	26,512,103	111,354,325
Wagons à marchandises	115,104,585	194,965,903
Total . . fr.	235,088,243	517,833,418

A ajouter le montant des dépenses

sur budget extraordinaire . fr. 289,449,926

Total . . fr. 524,538,169

Moins . . . 517,833,418

Différence fr. 6,704,751

Il s'ensuit donc qu'il y aurait un retard apparent de remplacement d'environ 7 millions, mais comme il y a inscrit au budget ordinaire des dépenses pour 1905 un crédit supplémentaire de 6 millions, la différence est déjà comblée à l'heure actuelle, mais elle l'était déjà bien avant cela, ou plutôt il n'y a jamais eu de retard, car le mode de procéder que nous avons employé, parce qu'il était le seul que nous avons à notre disposition, pré-

sente l'inexactitude de ne pas tenir compte de ce que les véhicules et moteurs remplacés l'ont été par les véhicules et moteurs construits dans de meilleures conditions avec tous les derniers perfectionnements et ayant une autre valeur d'utilisation; de ce chef, la différence doit être considérée comme compensée. Et, enfin, pour ceux qui veulent une démonstration mathématique de l'amortissement réel d'un matériel aussi considérable, il ne faut pas oublier que, comme nous le disions plus haut, dans ses comptes, l'administration, outre le remplacement sur budget ordinaire dont il vient d'être parlé, amortit, à raison de 0,438 p. c., sa dette, y compris le matériel. Et en supposant que la valeur moyenne du matériel ait été de 550 millions dans les vingt dernières années, c'est une somme annuelle de 1,500,000 francs, soit au total 30 millions qui ont été portés en compte d'amortissement.

Il n'y a donc aucune critique à élever sur l'amortissement du matériel.

La section centrale a ensuite décidé de poser les questions suivantes, que nous publions avec les réponses :

5^e QUESTION.

M. le Ministre ne pourrait-il pas décréter la gratuité de la pension pour le personnel ouvrier moyennant la retenue effectuée actuellement ?

RÉPONSE.

Ainsi que le Gouvernement l'a exposé dans la note préliminaire du projet de budget pour 1906 (Document parlementaire n° 4, IX, p. 16), les pensions d'ouvriers sont, en fait, supportées par l'Etat, les cotisations des ouvriers n'étant pas même suffisantes pour couvrir les autres charges de l'institution (pensions de veuves et d'orphelins, secours en cas de maladie, gratuité des soins médicaux, etc.).

L'augmentation de 1,100,231 francs, pétitionnée à l'article 56 du projet de budget précité, a notamment pour but de mettre la subvention allouée par l'Etat à la Caisse de retraite et de secours en rapport avec la charge effective supportée par cette institution du chef des pensions des ouvriers.

Puisqu'en fait l'Etat supporte tous les excédents de dépenses, il serait bon de décréter le principe de la gratuité de la pension moyennant les retenues actuelles. Comme cela, l'avenir serait assuré.

6^e QUESTION.

Quelle est la différence du coût du camionnage entre le système adopté l'an dernier et le système antérieur ?

RÉPONSE.

La question semble mal posée. Il s'agit, sans doute, de l'adjudication du camionnage dans l'agglomération bruxelloise, car c'est la seule adjudication im-

7^e QUESTION.

Comment M. le Ministre compte-t-il répartir les augmentations de traitement que l'on dit devoir être accordées sous peu aux agents des postes.

8^e QUESTION.

Ne serait-il pas possible d'accorder une réduction de taxe à la correspondance et aux livres forcément volumineux et lourds des aveugles, ainsi qu'à leur propre transport par chemin de fer ?

portante qui ait eu lieu au cours de l'année dernière.

Le système adopté l'année dernière est le même que le système antérieur ; la différence de coût que l'on désire connaître est apparemment celle qui existe entre l'entreprise actuelle et la précédente qui a pris fin le 31 juillet dernier.

Pour les mois d'août à décembre 1904, il a été payé une somme de fr. 120,702.10 pour une prestation totale de 352,512 heures-cheval. Pour la même période, en 1905, il a été payé une somme de fr. 176,910.48 pour une prestation de 536,972 heures.

RÉPONSE.

Les crédits sollicités à l'article 34 du projet de budget pour 1906 (traitements et indemnités des fonctionnaires et employés) sont en augmentation de 227,550 francs sur ceux alloués pour 1905.

Cette augmentation qui résulte d'extensions de cadre, transformations d'emplois, etc., se décompose comme l'indique le tableau ci-joint (1).

A l'article 39 (matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, etc.), j'ai prévu une augmentation de 38,000 francs dans le but d'accorder aux sous-percepteurs et aux agents de dépôt une indemnité annuelle leur permettant de couvrir les dépenses de chauffage et d'éclairage qu'ils ont, jusqu'ici, dû supporter personnellement.

RÉPONSE.

Cette demande est en opposition avec une des dispositions essentielles de la loi postale du 30 mai 1879.

Du moment qu'il s'agit de communications manuscrites individuelles, quel que soit le genre d'écriture adopté pour les confier au papier, elles rentrent dans la catégorie des lettres ou des cartes postales. Lors même que l'écriture pointillée

(1) Voir Annexe 3.

serait assimilée à l'impression, il faudrait encore, pour pouvoir admettre les envois en question au tarif des imprimés, qu'ils n'eussent pas le caractère d'une correspondance individuelle. L'article 17, lettre B, de la loi précitée est formel sur ce point.

Or, les agents des postes manquent absolument du moyen de vérifier si les communications pointillées présentent ou non ce caractère.

Dans cette situation, afin de faciliter autant que possible les communications de l'espèce, on les a assimilées aux imprimés dont le caractère de généralité est douteux, c'est-à-dire qu'on les admet au tarif réduit à la condition qu'il en soit expédié en même temps vingt exemplaires identiques.

Quant aux livres à l'usage des aveugles, ils doivent nécessairement être affranchis au tarif ordinaire des imprimés; ce tarif (2 centimes par 50 grammes) est, d'ailleurs, fort modéré.

En ce qui concerne les coupons de voyage pour les aveugles, c'est aux administrations de bienfaisance qu'il appartient d'intervenir pour faciliter leur déplacement.

10^e QUESTION.

Quand aura lieu l'agrandissement du bureau central des postes de Mons ?

RÉPONSE.

L'agrandissement du bureau central des postes, des télégraphes et des marchandises de Mons est subordonné à l'expropriation judiciaire, qui se poursuit en appel, d'un immeuble nécessaire à cette fin.

Il n'est pas possible de prévoir quand un arrêt sera rendu en la cause.

11^e QUESTION.

1^{re} Annexe.

Les résultats de la ligne d'Ostende-Douvres sont-ils en progression ou en décroissance ?

N'y aurait-il pas lieu de changer les

RÉPONSE.

Je ne crois pouvoir mieux répondre à la première partie de la question ci-contre qu'en présentant le diagramme du mouvement des passagers sur la ligne d'Os-

horaires pour lutter plus avantageusement contre la concurrence des lignes étrangères?

tende-Douvres de 1860 à 1905 inclus (1).

Les horaires des bateaux de la ligne Ostende-Douvres sont établis en vue des communications, non seulement avec l'Allemagne via Cologne, mais aussi avec l'Alsace-Lorraine, la Suisse et l'Italie via Luxembourg.

Des diverses études auxquelles on s'est livré, il résulte que ce double but ne pourrait être atteint dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui. Les trains avec lesquels les correspondances sont établies à Cologne, d'une part, à Luxembourg et à Bâle, d'autre part, sont les plus rapides et en même temps les plus commodes qui puissent être atteints à la fois dans les deux directions.

(1) Voir Annexe 2.

Un membre fait observer que l'horaire des trains est bon, mais que celui des malles pourrait être amélioré.

Il est certain que, dans ces derniers temps, les chemins de fer ont rapporté au Trésor des recettes importantes.

Comme il a été dit déjà, le chemin de fer est un service public qui ne doit, en règle générale, exiger que la rémunération du service rendu et n'être pas une source d'impôt déguisé. Lors donc qu'il a couvert ses frais, l'intérêt et l'amortissement du capital engagé calculé de façon à n'avoir pas de déboires, le surplus doit retourner en amélioration du service, réduction des tarifs et amélioration des traitements et salaires, en commençant par ceux qui sont les moins élevés.

Nous recommandons donc tout particulièrement ceux-ci à la bienveillance de M. le Ministre des Chemins de fer.

En fait de réduction de tarifs, nous signalons les produits agricoles pondéreux et de faible valeur et les minerais de fer; en ce qui concerne les premiers, de nombreux collègues ont fait valoir les considérations qui militent en faveur de cette mesure; en ce qui concerne les seconds, il y a lieu de faire remarquer que la fabrication de la fonte en Belgique est en situation difficile par suite de la cherté du coke. Il importe de ne pas voir périliter en Belgique une industrie qui est la base de la production de l'acier; en second lieu, aucune réduction n'a été accordée à ces produits depuis bien de nombreuses années. Mais il y aurait un moyen pour l'État d'arriver à ce résultat aisément, ce serait de faire le petit tronçon de Doische-Beauraing, qui raccourcirait très sensiblement la distance séparant les minerais du Luxembourg de Charleroi. Cette mesure aurait, en outre, l'avantage de décharger

la ligne si congestionnée de Namur à Charleroi-Marchienne, en envoyant les minerais par Châtelineau et ceux destinés à Marchienne par Berzée, après avoir fait la prolongation si nécessaire, jusque Hanzinne, du chemin de fer de Berzée à Laneffe.

Téléphone.

La section centrale estime que la situation actuelle des tarifs téléphoniques ne peut perdurer. Il existe une injustice criante pour les petits réseaux. Elle avait prié M. le Ministre de lui dire quand l'application des tarifs nouveaux aurait lieu. Celui-ci fait connaître que cette application dépend de l'achèvement du réseau souterrain d'Anvers, auquel on travaille énergiquement, mais que, suivant toute probabilité, il ne sera pas terminé avant dix-huit mois.

Dans ces conditions, la section voudrait qu'on fusionnât au plus tôt les petits réseaux les plus déshérités et recommande tout particulièrement à M. le Ministre le réseau de Chimay-Couvin qui, adossé à la frontière, n'a plus aucune possibilité d'extension, qui n'a qu'un chiffre inférieur à 125 abonnés, qui réclament depuis si longtemps leur fusion avec le réseau de Charleroi.

M. le rapporteur a reçu un nombre très grand de demandes de presque toutes les catégories d'employés et d'ouvriers demandant une amélioration de position.

Parmi celles-ci, les plus nombreuses émanent des agréés, dont la situation est très intéressante. L'agréé est d'abord ouvrier, puis, après un stage de deux ans, peut passer son examen. Il en est un assez grand nombre qui ne sont chargés que de fonctions peu importantes, quoiqu'ils soient les chevilles ouvrières du mouvement, et qui ont peu de responsabilité, mais dans les gares les plus importantes et dans certaines haltes qui sont gérées par les agréés, il n'en est plus de même; leurs fonctions exigent des aptitudes et une responsabilité qui ne sont pas en relation avec leurs traitements.

Ils demandent à ce que l'on crée un cadre d'agréé principal et de chef agréé. La section renvoie cette demande à M. le Ministre en l'appuyant.

Elle préconise aussi la création d'un examen plus pratique que théorique qui permettrait à l'agréé de devenir commis d'ordre.

Un certain nombre de places de commis d'ordre seraient réservées chaque année pour l'examen des agréés; de cette façon, celui qui ne pourrait pas s'élever ne pourrait s'en prendre qu'à lui-même.

C'est une mesure de ce genre que la section préconise pour l'amélioration de la situation des serre-freins, à qui l'on réserverait un certain nombre de places de gardes-convois à créer moyennant un examen démontrant les connaissances pratiques suffisantes.

De bien nombreuses ménagères des hommes de métier se recommandent à l'attention de la section centrale pour obtenir une augmentation de salaires pour leur mari. C'est là une pensée trop naturelle pour que la section ne la transmette pas à M. le Ministre. La galanterie bien connue de ce dernier l'engagera à y donner satisfaction dans la mesure du possible.

La section recommande également à l'attention de M. le Ministre la demande des sous-chefs de station, les chefs-gardes et gardes-convois qui, dans des lettres ouvertes, font valoir leurs desiderata.

Les machinistes et chauffeurs, ces agents d'élite, qui tiennent la vie des voyageurs dans leurs mains, réclament aussi une augmentation de salaire qui paraît justifiée.

Les surveillants, classeurs, huissiers, messagers et les ouvriers de la voie ont aussi adressé une requête à la section, qui ne peut que la transmettre à M. le Ministre en la lui recommandant.

La section recommande particulièrement tous les anciens agents du Grand Central : ouvriers ou fonctionnaires ; il en est envers qui n'a pas été tenue la promesse faite que la reprise du chemin de fer du Grand Central ne nuirait à aucun de ses employés.

La section centrale, vivement frappée de l'augmentation des dépenses pendant l'exercice 1905, où l'augmentation des recettes, environ 15 millions, a été absorbée par l'augmentation égale des dépenses, a posé la question suivante :

12° QUESTION.

Quelles sont les raisons qui ont fait monter le coefficient d'exploitation de 59.62 qu'il était en 1904 à 61.97 en 1905 ?

RÉPONSE.

Dans le calcul du coefficient d'exploitation pour 1905 est comprise une somme exceptionnelle de 6 millions de francs (crédit supplémentaire) pour acquisition de matériel en renouvellement à charge de l'exploitation.

Il n'en est pas moins vrai que le coefficient d'exploitation est beaucoup trop élevé. Certes, l'État ne peut pas exploiter à prix aussi réduit que les compagnies. Il faut aussi, pour être juste, tenir compte de ce que l'augmentation de trafic a pris un tel essor que la plupart de nos installations sont devenues insuffisantes et ne permettent pas une exploitation très économique.

D'un autre côté, le nombre d'abonnements ouvriers va en augmentant de façon énorme. Le nombre d'ouvriers transportés par jour au tarif si minime que l'on connaît s'élève à 187,000 sur un total de 400,000.

Quoi qu'il en soit, quand le trafic va en augmentant comme les dernières années, le coefficient devrait aller en diminuant, et il faut bien constater que cela n'a pas eu lieu, au contraire.

La section attire à nouveau l'attention de M. le Ministre sur ce point d'une importance capitale.

Par 6 voix contre 1, elle vote le projet de budget et vient en proposer l'adoption.

Le Rapporteur,
L. HUBERT.

Le Président,
A. HARMIGNIE.

ANNEXES

ANNEXE 1.

TABEAU 1. — *Etat indiquant les recettes approximatives faites par les divers services du Département des chemins de fer, postes et télégraphes pendant l'année 1905.*

SERVICES.		RECETTES approximatives de 1905.
Chemins de fer	fr.	242,279,000
Postes	Part Taxes des correspondances en général. . . fr.	17,767,700
	— sur les mandats et bons de poste. . . »	525,400
	du — sur les abonnements. »	68,000
	Trésor — sur les effets de commerce . . . »	4,450,000
	— sur les permis de pêche »	8,410
	Part du fonds communal	fr. 12,711,940
Télégraphes et téléphones.		12,231,000
Marine	Produit du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres. . . »	1,293,000
	— du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre »	111,700
	— des actes des commissariats maritimes. »	178,000
	— des droits de pilotage »	3,915,000
	— des droits d'écluse. »	7,600
		292,246,150

L'augmentation probable des recettes pour le chemin de fer, en 1905, est donc d'environ 13 1/2 millions plus élevée qu'en 1904; en 1904, l'augmentation avait été sur 1903 de 7,200,000 francs.

**TABLEAU II. — Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État
en 1904 et 1905.**

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES. (État et sociétés concessionnaires)		RECETTES au profit du Trésor.	
	1904	1905	1904	1905

Onze premiers mois (1).

Voyageurs	69,217,775.40	75,340,000 »	67,667,148.24	73,712,000 »
Bagages	1,919,029.33	2,080,000 »	1,879,318.95	2,039,000 »
Marchandises, finances, etc. . .	139,919,291.25	147,812,000 »	136,866,227.39	144,772,000 »
Produits extraordinaires . . .	2,904,973.57	2,441,000 »	2,887,172.78	2,419,000 »
Recettes totales . . .	213,961,069.55	227,673,000 »	209,299,867.36	222,942,000 »
	13,711,930.45		13,642,132.64	

Décembre (approximation).

Voyageurs et bagages.	5,417,340.24	5,859,000 »	5,296,450.73	5,742,000 »
Marchandises et produits extraor- dinares	12,936,357.59	13,872,000 »	12,682,827.22	13,595,000 »
Total des recettes . . .	18,353,697.83	19,731,000 »	17,979,277.95	19,337,000 »
Différences en 1905 . . .	1,377,302.17		1,357,722.05	
Totaux pour les 12 mois.	232,314,767.38	247,404,000 »	227,279,145.31	242,279,000 »
Différences en 1905 . . .	15,089,232.62		14,999,854.69	

(1) La recette du mois de novembre 1905 n'est pas définitivement arrêtée.

TABLEAU III.

ADMINISTRATION DES POSTES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1905.

Recettes.

Part du Trésor.	fr. 19,518,910	
Part du fonds communal	12,711,940	
Montant global des recettes.	fr.	32,230.850

Dépenses.

La dépense s'élèvera, en 1905, à la		
somme de	fr. 15,663,441	
à laquelle doit être ajoutée la quote-part		
des postes dans les frais généraux d'admi-		
nistration, fixée, pour 1905, à	494,316	
La dépense totale s'élève donc à	fr.	16,159,757

TABLEAU IV.

ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1905

Recettes.

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie effectuées au profit du Trésor, en 1905, s'élèveront à. fr. 12,231,000

Dépenses.

La dépense s'élèvera, en 1905, à la
 somme de fr. 7,664,424
 à laquelle doit être ajoutée celle de . . . 308,075
 qui représente 45 p. c. du total (684,612) des
 dépenses (163,300 + 207,812 + 313,500)
 imputées sur les articles 31, 32 et 33 (ser-
 vices communs).

La dépense totale s'élève donc à fr. 7.972,499

TABLEAU V.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1905.

Recettes.

La recette totale effectuée, en 1905, pour les divers services de la marine s'élèvera à . . . fr. 5,505,500

Dépenses.

Les dépenses ordinaires, articles 47, 48, 49, 50 et 51 de la première section du budget de 1905, s'élèvent à . . . fr. 7,872,200

Et les dépenses exceptionnelles, article 58, de la 2^e section, à . . . fr. 2,666,213

Soit au total à . . . fr. 10,538,413

Diagramme figurant le mouvement des passagers
sur la ligne d'OSTENDE à DOUVRES de 1860 à 1905 inclus.

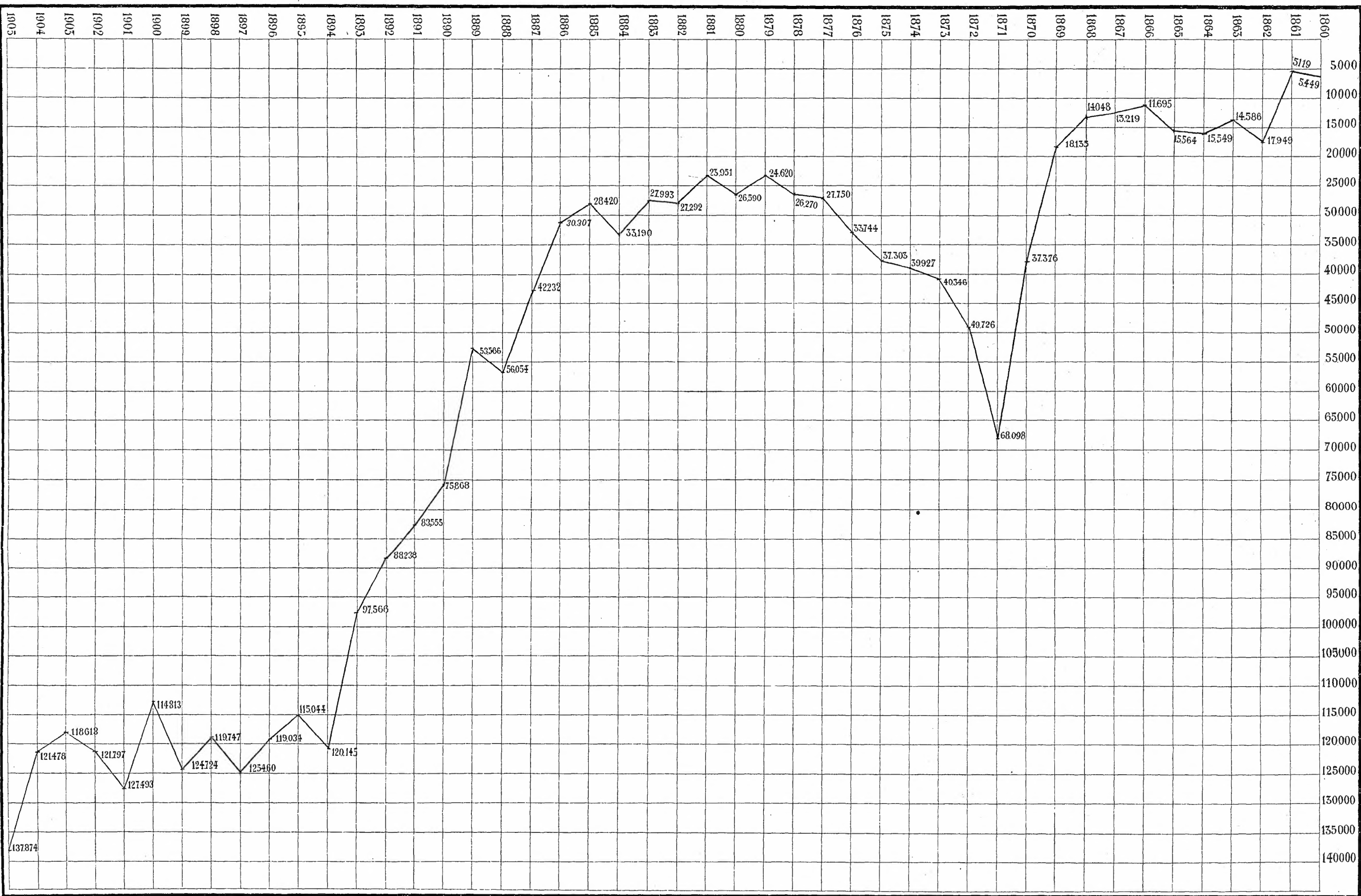
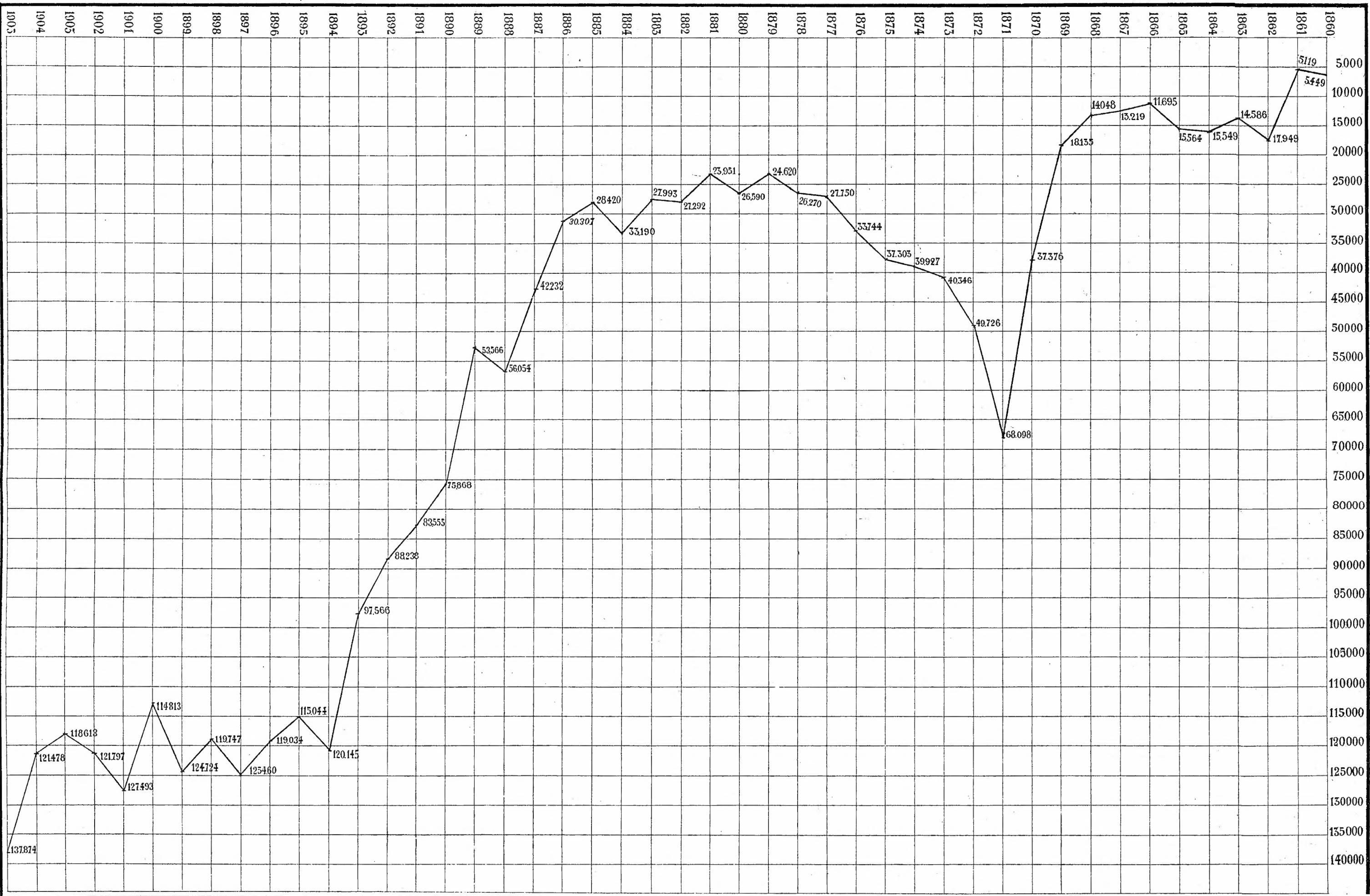


Diagram van der passagiersdienst
op de lijn OOSTENDE-DOVER van 1860 tot en met 1905.



**ART. 34 (TRAITEMENTS ET INDEMNITÉS DES FONCTIONNAIRES
ET EMPLOYÉS).**

Budget de 1905 fr.	6,503,803
Budget de 1906	6,510,048
Augmentation fr.	<u>206,245</u>

En tenant compte des transferts de 2.450 francs à l'article 22, 8,197 francs à l'article 33, 10,573 francs à l'article 41 et 83 francs à l'article 56, *l'augmentation réelle est de 227,550 francs.*

Cette augmentation se décompose comme suit :

A. — Extensions déjà réalisées ou dépenses autorisées en 1905.

1° Extensions, transformations, etc., pour lesquelles la moitié des crédits a été inscrite au budget de 1905 :

a) Recrutement de 50 commis et de 20 commis d'ordre . fr.	51,250
b) Transformation de 6 emplois de commis-chef en emploi de chef de bureau	3,500
c) Transformation d'un emploi de contrôleur en emploi de contrôleur principal et d'un emploi de chef de bureau en emploi de chef de bureau principal	1,375
d) Transformation de 20 emplois de commis d'ordre en emplois de commis.	8,000
e) Création et transformation de bureaux.	5,600
f) Relèvement de la classe de certaines perceptions . . .	10,700
2° Relèvement de la perception de Herstal de la 3 ^e à la 2 ^e classe	850
3° Relèvement d'une perception de la 2 ^e classe à la 1 ^{re} , d'une de la 3 ^e classe à la 2 ^e et d'une de la 4 ^e classe à la 3 ^e	2,650
4° Supplément de crédit pour création de l'Agence Bruxelles n° 48	100
5° Classification des sous-perceptions	2,000
<i>A reporter</i>	<u>83,825</u>

B. — *Besoins nouveaux.*

	<i>Report.</i>	85,825
1°	Extension de 40 commis et de 35 commis d'ordre	75,000
2°	Extension d'un emploi de contrôleur	5,700
3°	Transformation de 4 emplois de commis-chef en emplois de chef de bureau et de 8 emplois de commis en emplois de commis-chef	7,600
4°	Création et transformation de bureaux	26,500
5°	Transformation d'un emploi de percepteur de 1 ^{re} classe en emploi de percepteur principal	750
6°	Relèvement de la classe de certaines perceptions	8,500
7°	Relèvement de la classe de certaines sous-perceptions. .	7,675
8°	Frais variables	18,000
		235,550
A déduire : le montant des économies résultant de suppres- sions et de transformations d'emplois.		8,000
	Augmentation réelle . . . fr.	227,550

Recettes et Dépenses approximatives de l'exercice 1905.

Recettes et dépenses approxi

ANNÉES.	RECETTES BRUTES de l'exploitation recettes diverses comprises	DÉPENSES d'exploitation.	RECETTES NETTES de l'exploitation.	PART des compagnies.	PART du Trésor.
1	2	3	4	5	6
1885	119,773,906 23	70,054,673 50	49,719,232 73	5,020,998 44	44,698,234 29
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	4,724,382 90	45,888,575 61
1887	124,137,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	4,712,696 88	52,735,443 98
1888	134,612,616 45	69,971,328 50	64,641,287 95	4,645,499 12	56,997,788 83
1889	136,920,084 34	74,714,532 80	62,205,551 54	4,886,353 61	57,319,197 93
Moyennes quinquennales.	125,794,772 »	69,469,338 »	56,325,434 »	4,797,586 »	51,527,848 »
1890	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	5,076,115 53	52,130,180 08
1891	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	5,153,667 91	53,438,373 15
1892	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	4,995,228 91	52,550,692 13
1893	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 38	5,289,256 27	58,727,225 11
1894	152,974,889 18	86,537,469 39	66,437,419 79	5,299,397 30	61,138,022 49
Moyennes quinquennales.	144,535,922 »	83,776,290 »	60,759,632 »	5,162,733 »	55,596,899 »
1895	154,467,350 51	90,436,312 18	64,031,038 33	5,303,113 98	58,727,924 35
1896	162,931,764 88	91,537,285 30	71,374,479 58	5,509,690 33	65,864,799 25
1897	188,137,185 83	109,904,349 56	78,232,836 27	5,723,068 07	72,509,768 20
1898	191,584,178 70	112,902,678 62	78,681,500 08	5,340,133 56	73,341,366 52
1899	201,229,218 83	118,661,088 59	82,568,130 24	5,749,948 14	76,818,182 10
Moyennes quinquennales.	179,669,939 75	104,692,342 85	74,977,596 90	5,525,188 82	69,452,408 08
1900	209,194,311 34	140,428,194 93	68,766,116 41	4,945,448 56	63,820,667 85
1901	207,768,557 31	139,587,582 85	68,180,974 46	4,815,166 56	63,365,807 90
1902	215,465,647 22	135,478,385 56	79,987,261 66	4,882,994 73	75,104,266 93
1903	225,161,463 31	134,234,111 81	90,927,351 50	5,007,441 97	85,919,909 53
1904	232,757,740 10	138,381,322 02	94,376,418 08	5,255,222 07	89,121,196 01
Moyennes quinquennales.	218,069,543 86	137,621,919 44	80,447,624 42	4,981,254 78	75,466,369 64
1905 (approximativement).	247,847,000 »	153,590,019 »	94,256,981 »	5,344,600 »	88,912,381 »
Moyenne annuelle pour la période de 1885 à 1905.	170,866,566 18	101,494,736 75	69,371,829 43	5,127,543 56	64,244,285 87

matives de l'exercice 1905.

ANNEXE 4.

CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissement.)	BONI OU MALI du compte d'exploitation.	MONTANT des pensions allouées aux fonctionnaires et employés du chemin de fer.	BONI OU MALI en tenant compte des pensions.	Longueur moyenne exploitée.	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen du combustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
7	8	9	10	11	12	13	14
51,014,545 04	6,316,310 75	309,240 »	6,625,550 75	Kilom. 3,173	58 35	5 65	131 »
51,533,600 38	5,645,024 77	351,731 »	5,996,755 77	3,200	56 56	5 10	129 46
46,192,386 04	6,543,057 94	353,876 »	6,189,181 04	3,217	53 72	4 70	108 »
46,607,693 82	10,390,095 01	386,182 »	10,003,913 01	3,227	53 16	5 74	115 65
47,168,740 49	10,150,457 44	437,617 »	9,712,840 44	3,235	54 57	6 68	115 52
48,503,393 »	3,024,455 »	367,729 »	2,656,726 »	3,210	55 27	5 57	119 93
47,805,730 67	4,324,449 41	464,579 »	3,859,870 41	3,249	59 50	10 96	132 50
48,556,660 99	4,881,712 16	482,550 »	4,399,162 16	3,269	58 97	10 26	154 »
49,326,397 92	3,224,294 21	509,296 »	2,714,998 21	3,276	58 90	7 52	139 50
49,756,076 99	8,971,148 12	533,238 »	8,437,910 12	3,279	56 04	6 40	131 »
50,449,400 64	10,688,621 85	561,209 »	10,127,412 85	3,289	56 57	6 89	126 48
49,178,854 »	6,418,045 »	510,174 »	5,907,871 »	3,272	58 »	8 41	136 70
51,146,077 61	7,581,846 74	615,012 »	6,966,834 74	3,299	58 55	7 33	125 29
54,025,199 39	11,839,599 86	675,629 »	11,312,744 24	3,330	56 57	7 42	121 71
60,778,475 24	11,731,292 96	724,113 »	9,109,083 07	3,340	59 90	8 26	118 69
61,496,469 61	11,844,896 91	764,366 »	11,080,530 91	4,004	59 13	9 16	117 50
63,193,567 59	13,624,614 51	809,395 »	12,815,219 51	4,040	58 97	11 15	127 50
58,127,957 89	11,324,450 19	717,703 »	10,256,882 49	3,602	58 62	8 67	124 14
65,480,815 22	1,660,147 37	919,620 »	2,579,767 37	4,060	57 13	17 91	127 50
63,335,714 10	30,093 80	906,299 »	876,205 20	4,048	67 18	17 44	127 64
65,137,519 43	9,966,747 50	960,367 »	9,006,380 50	4,049	62 88	12 29	131 08
67,007,887 55	18,912,021 98	1,170,789 »	17,741,232 98	4,053	59 62	12 24	129 88
68,742,802 92	20,378,393 09	1,256,390 »	19,122,003 09	4,037	59 45	12 25	131 63
65,910,947 81	9,525,121 80	1,042,693 »	8,482,728 80	4,049	63 11	14 43	129 55
70,590,357 »	18,322,024 »	1,346,390 »	16,975,634 »	4,037	61 97	12 »	127 50
56,159,338 98	8,081,946 89	692,280 38	7,392,666 51	3,596.9	59 10	9 41	127 10

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
1830	632,804 23	»	632,804 23	6 »	37,968 24
1831	46,838,458 83	»	46,838,458 83	5 01	2,348,235 97
1832	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 ' »	4,989,574 10
1833	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,530 25
1834	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1835	96,250,396 97	»	96,250,396 97	5 »	4,812,519 85
1836	125,008,782 96	»	125,008,782 96	4 76	5,950,439 15
1837	123,381,502 44	»	123,381,502 44	4 76	5,872,571 93
1838	172,544,213 65	»	172,544,213 65	4 24	7,316,903 79
1839	171,457,028 72	1,466,666 67	169,990,362 05	4 24	7,207,591 35
1840	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 73	4 50	11,443,354 65
1841	252,317,683 52	1,435,242 43	250,882,441 09	4 50	11,289,709 80
1842	277,999,246 74	1,418,110,51	276,581,136 23	4 56	12,612,098 16
1843	672,036,284 49	398,441,752 84	273,594,531 65	4 52	12,366,472 80
1844	595,667,597 35	229,109,525 93	366,558,071 42	4 40	16,128,555 12
1845	592,965,829 59	228,749,330 52	364,216,499 07	4 40	16,025,525 96
1846	589,179,658 78	228,300,700 87	360,878,957 91	4 41	15,914,762 05
1847	584,773,575 66	227,812,790 45	356,960,785 21	4 40	15,706,274 57
1848	616,180,730 02	227,583,631 74	388,597,098 28	4 47	17,370,290 28
1849	612,000,094 05	227,583,631 74	384,416,462 31	4 47	17,183,415 85
1850	606,619,472 90	227,583,631 74	379,035,841 16	4 48	16,980,805 68
1851	600,993,620 88	227,583,631 74	373,409,989 14	4 48	16,728,967 51
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	1 51	17,476,444 88
1853	609,196,669 84	227,583,631 74	381,613,038 10	4 52	17,248,909 32
1854	624,378,403 88	233,567,408 01	390,810,995 87	4 35	17,000,278 33
1855	618,469,512 07	231,932,739 53	386,636,772 54	4 36	16,857,363 26
1856	612,651,630 43	230,285,423 41	382,366,207 02	4 36	16,671,166 63
1857	606,446,520 88	228,556,440 57	377,890,080 31	4 34	16,400,429 47
1858	600,237,550 38	227,583,631 74	372,653,918 64	4 34	16,173,180 04
1859	593,792,646 68	227,583,631 74	366,209,014 94	4 35	15,930,092 15
1860	631,975,321 66	227,583,631 74	404,391,689 92	4 37	17,671,916 85

capitaux réalisés de 1830 à 1905.

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
632,804 23	6 »	»	»	»	4 p. c.
46,838,158 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 91	6 76	26,018,844 13	»	»	»
72,691,169 88	6 78	25,919,435 08	»	»	»
71,543,891 84	6 81	25,897,200 19	10,000,000 »	10,000,000 »	»
70,364,846 76	6 84	25,885,550 21	»	10,000,000 »	»
96,490,498 64	6 17	28,518,284 32	14,524,163 74	24,524,163 74	»
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	9,066,448 57	33,590,612 31	»
129,027,048 64	5 67	43,517,165 01	23,200,807 82	56,791,420 13	»
126,741,395 04	5 69	43,248,967 01	11,031,262 85	67,822,682 98	»
206,385,990 99	5 55	47,910,778 74	57,130,903 30	124,953,586 28	»
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	»	124,953,586 28	»
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	19,438,725 56	144,392,311 84	»
227,241,124 78	5 44	46,353,406 87	898,203 15	145,290,514 99	»
324,054,203 31	4 98	42,503,868 11	»	145,290,514 99	»
321,917,109 92	4 98	42,299,389 15	12,019,480 95	157,309,995 04	»
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	3,559,737 50	160,869,732 99	»
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	»	160,869,732 99	»
348,475,847 55	4 98	40,121,250 73	5,508,626 32	166,378,359 31	»
344,945,072 77	4 98	39,471,389 54	461,089 74	166,839,449 05	»
340,356,322 01	4 99	38,679,519 15	1,061,133 78	167,900,582 83	»
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	505,078 63	168,405,661 46	»
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	705,913 57	169,111,575 03	»
345,031,619 39	5 »	36,581,418 71	980,632 61	170,092,207 64	»
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,333,035 29	173,425,242 93	»
350,217,307 99	4 81	36,418,967 55	5,011,753 87	178,436,996 80	»
346,454,801 40	4 81	35,911,405 62	3,876,345 84	182,313,342 64	»
342,514,104 55	4 79	35,375,975 76	4,287,192 20	186,600,534 84	»
337,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,216,752 83	189,817,287 67	»
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	1,067,425 16	190,884,712 83	»
370,600,802 14	4 77	33,790,887 78	2,292,466 81	193,177,179 64	»

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

Dettes consolidées. — 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	227,583,631 74	397,341,188 87	4 38	17,403,544 08
1862	617,618,068 84	227,583,631 74	390,034,437 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,037,517 97	227,583,631 74	382,453,886 23	4 38	16,751,480 21
1864	602,071,065 35	227,683,631 74	374,487,433 61	4 39	16,439,998 31
1865	653,138,940 84	227,583,631 74	425,555,309 10	4 41	18,766,980 13
1866	644,207,245 01	227,583,631 74	416,623,613 27	4 42	18,414,763 69
1867	693,491,937 57	227,583,631 74	465,908,305 83	4 44	20,686,328 74
1868	690,250,628 91	227,583,631 74	462,666,997 17	4 44	20,542,414 67
1869	683,110,510 61	227,583,631 74	455,526,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 33	227,583,631 74	454,030,393 59	4 46	20,249,755 53
1871	746,175,986 50	227,583,631 74	518,592,354 76	4 43	22,973,641 28
1872	737,037,513 96	219,959,631 74	517,077,882 22	4 45	23,009,965 75
1873	1,045,058,355 61	221,369,266 69	823,689,088 92	3 91	32,206,243 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823,470,225 78	3 91	32,197,685 80
1875	1,044,560,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	3 91	32,186,768 41
1876	1,053,498,567 44	221,369,266 69	832,129,300 75	3 91	32,536,255 63
1877	1,134,550,645 62	221,369,266 69	913,181,378 93	3 92	35,796,710 02
1878	1,254,487,248 91	221,369,266 69	1,033,117,982 22	3 85	39,775,042 31
1879	1,275,555,948 91	221,369,266 69	1,054,186,682 22	3 86	44,691,605 93
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207,394,782 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,408,148 91	221,369,266 69	1,222,038,882 22	3 69	45,093,234 75
1882	1,593,096,348 91	221,369,266 69	1,371,727,082 22	3 62	49,656,520 37
1883	1,764,706,848 91	221,369,266 69	1,543,337,582 22	3 67	56,640,489 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,652,782 22	3 67	56,762,157 10
1885	1,772,048,948 91	221,369,266 69	1,550,679,682 22	3 67	56,909,944 33
1886	1,901,670,848 91	308,082,566 69	1,593,588,282 22	3 66	58,325,331 12
1887	1,915,846,573 91	308,503,441 69	1,607,343,132 22	3 35	53,845,994 92
1888	1,927,561,473 91	308,503,441 69	1,619,058,032 22	3 35	54,238,444 07
1889	1,973,068,873 91	308,503,441 69	1,664,565,432 22	3 35	55,762,941 97
1890	2,006,564,173 91	308,503,441 69	1,698,060,732 22	3 36	57,054,840 60

capitaux réalisés de 1830 à 1905 (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
363,914,023 05	4 78	33,427,163 72	4,579,770 26	197,756,949 90	4 p. c.
356,943,709 35	4 78	33,090,727 75	5,910,013 89	203,666,963 79	»
349,682,098 44	4 79	32,771,787 79	6,334,615 »	210,001,578 79	»
342,109,721 58	4 80	32,377,712 03	5,823,405 98	215,824,984 77	»
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	10,434,939 37	226,259,924 14	»
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	15,201,925 12	241,461,849 26	—
436,815,219 01	4 73	29,093,086 82	9,072,579 77	250,534,429 03	—
433,835,147 30	4 73	28,831,849 87	4,464,038 22	254,998,467 25	—
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,843,974 83	259,842,442 80	—
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,003,102 95	268 845,545 03	—
489,152,757 63	4 70	29,439,597 13	27,130,815 19	295,976,360 22	—
487,675,036 46	4 72	29,402,845 76	30,782,138 50	326,758,498 72	—
727,429,573 36	4 43	96,259,515 56	96,050,899 18	422,809,397 90	—
727,213,998 26	4 43	96,256,227 52	33,188,625 60	455,998,023 50	—
726,938,085 86	4 43	96,253,022 16	17,220,443 66	473,218,467 16	—
735,903,308 87	4 42	96,225,991 88	23,997,148 26	497,215,615 42	—
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	100,160,017 39	597,375,632 81	—
917,299,327 25	4 33	115,818,654 97	52,993,113 52	650,368,746 33	—
938,551,713 70	4 33	115,634,968 52	38,977,803 99	689,346,550 32	—
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 53	51,593,533 70	740,940,084 02	—
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	57,468,935 14	798,409,019 16	—
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	60,950,967 17	859,359,986 33	—
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 41	39,046,247 96	898,406,234 29	—
1,421,969,637 71	3 99	124,683,144 51	14,532,401 59	912,938,635 88	—
1,426,153,742 90	3 99	124,523,939 32	14,719,162 93	927,657,798 81	—
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	14,060,765 »	941,718,563 81	—
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	14,188,368 17	955,906,931 98	3 50 p. c.
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,977,548 24	969,884,480 22	—
1,542,994,028 51	3 61	121,571,403 71	15,368,860 88	985,253,341 10	—
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,378,975 55	1,002,632,316 65	—

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

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
1891	2,061,638,423 91	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 35	58,730,021 90
1892	2,127,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 34	60,753,166 54
1893	2,169,730,203 93	309,979,621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,971,347 05	309,920,464 83	1,895,050,882 22	3 33	63,105,194 37
1895	2,226,529,447 05	309,920,464 83	1,916,608,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 05	309,920,464 83	1,998,576,857 22	3 »	59,957,305 71
1897	2,370,394,775 57	309,920,343 35	2,060,474,432 22	3 »	61,814,232 96
1898	2,603,787,175 57	309,920,343 35	2,293,866,832 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,650,898,150 57	300,920,343 35	2,340,977,807 22	3 »	70,229,334 21
1901	2,778,051,350 57	309,920,343 35	2,468,131,007 22	3 »	74,043,930 21
1902	2,879,394,050 57	309,920,343 35	2,569,473,707 22	3 »	77,084,211 21
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 21
1904	3,116,872,948 12	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 21
1905	3,220,908,448 12	309,920,140 90	2,910,988,307 22	3 »	87,329,649 21

capitaux réalisés de 1830 à 1905 (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
1,631,843,080 96	3 60	121,291,901 26	17,201,942 26	1,019,834,258 91	—
1,696,828,064 33	3 58	122,129,017 89	18,922,549 91	1,038,756,808 82	—
1,738,078,115 48	3 56	121,672,466 74	14,165,760 90	1,052,922,569 72	—
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	17,624,462 72	1,070,547,032 44	—
1,795,618,461 55	3 20 ²	120,990,520 72	17,150,429 50	1,087,697,461 94	—
1,878,469,746 44	3 18 ³	120,107,110 78	25,561,847 06	1,113,259,309 »	—
1,940,962,312 92	3 18 ⁵	119,512,119 30	50,251,720 46	1,163,511,029 46	3 25 p. c.
2,174,862,454 58	3 16 ¹	119,004,377 64	238,445,693 51	1,401,956,722 97	—
2,178,220,217 91	3 16 ¹	118,941,089 31	60,357,566 59	1,462,314,289 56	3 25 p. c.
2,219,501,706 34	3 16 ¹	121,476,100 88	58,535,245 60	1,520,869,535 16	»
2,342,547,185 49	3 16 ¹	125,583,821 73	67,306,146 66	1,588,175,681 82	3 p. c.
2,443,219,678 13	3 15 ⁵	126,254,029 09	63,688,200 42	1,651,863,882 24	»
2,552,178,365 59	3 14 ⁰	126,583,041 63	62,283,108 32	1,714,146,990 56	»
2,680,047,146 12	3 14 ²	126,905,661 10	68,068,737 16	1,782,215,727 72	»
2,783,719,423 23	3 13 ⁷	127,268,883 99	73,900,417 89	1,856,116,145 61	»

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

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL utile. — Total.	CAPITAL par kilomètre.	POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Depenses d'exploitation.
1	2	3	4	5	6	7	8
1835.	15.5	1,932,224 70	144,610	»	421,439	269,362 50	168,847 44
1836.	35.7	5,939,077 03	166,561	»	871,307	825,594 01	451,135 67
1837.	90.8	18,698,755 52	205,655	»	1,384,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1838.	202.6	56,524,192 89	80,277	5,500	2,258,503	5,098,267 66	2,768,616 64
1839.	275.5	51,024,165 40	186,697	54,556	1,952,751	4,282,886 86	5,082,994 25
Moyennes quinquennales.	125.2	22,827,682 28	176 775	»	1,375,671	1,978,797 24	1,528,516 54
1840.	324.7	65,647,398 17	106,019	104,892	2,199,519	5,555,946 38	5,077,994 08
1841.	340.5	77,589,100 85	227,281	176,722	2,639,744	6,281,809 09	4,469,587 95
1842.	598.5	97,867,175 80	245,589	192,910	2,724 104	7,501,862 49	4,479,474 31
1843.	485.5	142,086,049 83	292,659	559,140	5,085,549	9,028,821 87	5,595,854 52
1844.	539.8	149,526,555 54	266,749	560,906	5,381,529	11,247,480,75	5,977,027 05
Moyennes quinquennales.	421.8	106,065,211 24	245,659	278,914	2,806,009	7,885,170 11	4,679,547 58
1845.	559.8	154,221,255 52	275,495	691,288	5,470,678	12,420,880 21	6,506,285 15
1846.	559.8	160,578,220 91	286,671	778,897	5,700,111	15,599,571 22	7,153,278 78
1847.	569.6	164,822,837 65	280,061	1,005,677	5,746,590	14,776,388 10	6,501,485 42
1848.	594.9	167,775,158 15	282,024	876,515	5,658,965	12,502,826 29	8,857,512 47
1849.	624 6	170,651,915 59	275,186	1,051,842	5,924,006	15,291,528 55	8,164,106 75
Moyennes quinquennales.	581.8	165,545,875 16	279,487	587,444	5,696,050	15,278 252 87	7,996,553 71
1850.	624.8	171,590,915,71	274 721	1,261,155	4,188,614	15,106,596 54	9,194,867 39
1851.	624.6	172,044,229 41	275,447	1 271,405	4,555,756	16,558,291 49	8,608,922 94
1852.	624 6	173,095 717 06	277,151	1,479,544	4,451,504	17,408,068 15	8,495,517 18
1853.	651.4	174,222,585 79	275,950	1,841,107	4 685,259	19,745,912 06	10,015,560 08
1854.	656.6	177,895,526 16	279,445	2,545,892	4,905,814	22,748,574 52	11,292,448 49
Moyennes quinquennales.	628 4	173,769,551 42	276,554	1,659,820	4,517,549	18,269,488 54	9,520,983 21

Réseau de l'État Belge depuis l'origine.

ANNEXE 6.

Pénétrée brut. 9	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières et des pensions accordées au personnel.				COEFFICIENTS des frais d'exploitation. 18
	Tonnage. 10	Recettes brutes. 11	Dépenses d'exploitation 12	Bénéfice brut. 13	Pour tout le réseau		Par kilomètre exploité.		
					Bénéfices nets. 14	Pertes sèches. 15	Bénéfices nets. 16	Pertes sèche s. 17	
100,515 06	»	19,933 »	12,507 »	7,446 »	66,999 05	»	4,962 90	»	62 68
394,458 54	»	23,126 »	12,076 »	11,050 »	258,121 57	»	7,330 30	»	32 22
227,888 46	»	15,615 »	15,103 »	2,510 »	»	182,494 55	»	2 009 90	83 91
329,681 02	50	15,292 »	15,663 »	1,627 »	»	716,367 59	»	3,536 80	88 69
1,199,892 63	126	15,672 »	11,281 »	4,391 »	»	421,283 47	»	1,541 50	71 89
450,480 70	»	16,061 66	12,405 16	3,656 50	»	993 224 99	»	1,615 »	77 23
2,277,952 30	323	16,495 »	9,479 »	7,016 »	51,799 96	»	139 50	»	57 47
1,812,421 14	319	18,448 »	13,126 »	5,322 »	»	863,450 47	»	2,541 70	71 15
3,022,388 18	484	18,823 »	11,241 »	7,584 »	»	411,897 32	»	1,033 60	39 71
3,634,967 35	740	18,507 »	11,110 »	7,487 »	»	1,011,448 93	»	2,083 30	59 73
5,270,433 72	1,005	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	614,324 17	»	1,097 40	53 14
3 203,632 31	614	18,689 »	11,094 »	7,595 »	»	2,831,320 95	»	1,352 »	59 36
6,114 565 06	1,256	22,188 »	11,263 »	10,923 »	»	54,463 81	»	97 30	50 07
6,446,292 44	1,379	24,294 »	12,778 »	11,516 »	64,690 88	»	115 60	»	52 14
3,274,902 68	1,767	25,942 »	16,681 »	9,261 »	»	1,402,864 41	»	2,462 90	61 36
5,443,515 82	1,475	20,680 »	14,889 »	5,791 »	»	3,511,099 52	»	3,902 »	69 95
5,127,421 80	1,638	21,280 »	15,071 »	6,209 »	»	2,115,374 98	»	3,386 60	60 07
5,281,699 16	1,503	22,823 »	13,743 »	9,078 »	»	7,019,011 84	»	2,413 »	60 22
6,911,729 15	2,021	21,186 »	14,721 »	6,465 »	»	1,519,621 42	»	2,452 90	59 88
7,729,568 55	2,027	26,158 »	13,785 »	12,373 »	247,768 13	»	396 70	»	51 24
8,912,750 97	2,371	27,871 »	13,601 »	14,270 »	1,588,975 52	»	2,223 80	»	47 42
9,752,551 98	2,917	31,275 »	15,839 »	15,434 »	1,977,408 20	»	3,131 80	»	49 55
11,456,126 03	3,688	33,754 »	17,738 »	17,996 »	3,341,513 86	»	3,249 »	»	48 50
8.748,505 33	2,617	29,073 »	18,151 »	15,922 »	5,436,044 29	»	1,730 »	»	52 11

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL utile. — Total.	CAPITAL par kilomètre.	POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.
1	2	3	4	5	6	7	8
1835	632.4	182,855 758 00	280,248	2,710,500	5,288,216	24,925,645 11	15,038,256 70
1836	713 1	184,707,965 55	239,021	2,618,658	5,962,707	24,705,088 82	14,638,288 67
1837	744.6	202,775,799 78	272,528	2,850,525	6,458,424	25,598,944 74	14,320,858 79
1838	745.7	203,887,837 58	276,100	3,271,034	6,640,048	27,580,806 51	14,961 971 94
1839	745.7	206,585,850 08	277,035	3,598,860	7,140,640	28,177,569 10	14,505,769 45
Moyennes quinquennales .	720.5	196,357,815 89	272,046	2,972,895	6,298,187	26,097,270 41	14,357,029 04
1840	747 2	208,929,464 41	279,616	3,770,615	7,412,561	29,685,019 55	14,272,624 50
1841	743.6	215,715,416 59	283,487	4,203,671	7,849,504	55,755,191 06	15,563,895 81
1842	748 6	219,812,555 65	295 651	4,374,995	8,151,085	52,661,721 57	15,201,556 56
1843	748 0	224,951,507 69	500,475	4,572,454	8,818,952	55,976,414 51	15,782,965 70
1844	748.6	228,918,015 19	505,795	5,552,505	9,421,652	56,529,916 90	17,573,116 15
Moyennes quinquennales .	748 5	219 261,911 50	295,000	4 454,808	8,526,845	55,277,452 76	15,600,051 50
1845	749.2	255,995,154 17	511,995	6,006,195	10,677,965	58,425,646 98	19,761,285 54
1846	789.8	245,125,455 99	510,564	6,648,566	11,657,417	58,506,956	25,400,115 07
1847	862.7	257,608,556 54	298 607	6,661 064	12,616,961	40,166,558 67	24,241,407 65
1848	862.7	258,544,542 51	299 460	6,787,898	12,824,554	41,987,825 56	24,074,064 05
1849	862.7	260,562,731 06	500,061	7,248 814	15,377,016	45,509,529 65	21,680 572 77
Moyennes quinquennales .	825.4	251,486,847 05	504,697	6,670,467	12,266,758	40,478,898 97	25,251,419 01
1850	868.7	264,850,589 11	504,856	7,767,488	14,154,556	45,574,674 58	25,954,105 42
1851	1,422.2	508,210,585 19	216,714	11,204,691	18,282,057	66,970,757 76	35,505,985 06
1852	1,469.6	545,645,022 69	255,849	15,264,751	25,197,625	69,857,270 50	42,628,106 65
1853	1 871.4	557,542,607 28	287,287	16,285,822	29,101,509	85 975,964 84	62,957,578 71
1854	1,925 1	575,865,946 69	299,156	16,157,240	32,444,825	87,286,512 19	60,575,564 07
Moyennes quinquennales .	1,511.5	406,018,950 19	268 569	12,951,994	25,452,069	71,089,045 17	45,479,787 98
1855	1,966.5	591,705,546 95	500,892	14,585,841	34,961,012	89,295,955 80	58,407,009 68
1856	2,055.2	665,287,678 83	525,051	14,572,956	56,915,707	90,629,658 26	57,046,882 91
1857	2,144.7	892,020,546 02	416,198	11,554,854	57,421,220	90,415,561 85	57,456,159 29
1858	2,435.5	937,241,988 58	581,857	16,022,800	40,591,240	95,795,895 60	57,755,156 45
1859	2,552.0	980,881,567 29	587,885	17,545,255	49,926,427	100,190,870 55	59,446,768 82
Moyennes quinquennales .	2,250.5	814,947,025 53	562,570	15,575,941	58,122,721	95,265,145 92	57,794,387 45

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

		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières et des pensions accordées au personnel.				COEFFICIENTS des frais d'exploitation.
						Pour tout le réseau		Par kilomètre exploité.		
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation	Bénéfice brut.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
11,565,686 41	4,166	57,744 »	20,016 »	17,728 »	2,937,824 22	»	4,555 70	»	51 69	
10,066,800 13	5,672	54,645 »	20,528 »	14,117 »	1,061,039 50	»	1,487 90	»	57 99	
11,078,085 93	5,815	54,579 »	19,501 »	14,878 »	1,165,059 95	»	1,561 90	»	54 44	
12,418,854 57	4,594	56,718 »	20,064 »	16,654 »	2,291,788 27	»	5,075 50	»	55 15	
15,671,799 97	4,562	57,787 »	19,455 »	18,554 »	5,581,816 71	»	4,555 10	»	49 97	
41,760,241 57	4,127	56,251 »	19,904 »	16,527 »	10,855,508 45	»	5,014 »	»	54 94	
15,415,295 05	5,047	59,729 »	19,101 »	20,628 »	5,071,465 41	»	6,787 50	»	47 48	
18,569,295 85	5,619	45,062 »	20,524 »	24,558 »	7,718,692 75	»	10,510 90	»	44 88	
17,435,165 01	5,840	45,630 »	20,516 »	25,514 »	6,599,100 97	»	8,815 20	»	45 70	
18,195,450 61	6,115	45,587 »	21,085 »	21,504 »	6,891,551 78	»	9,205 70	»	45 99	
18,957,800 75	7,155	48,550 »	25,206 »	25,524 »	7,265,177 05	»	9,702 40	»	47 58	
17,677,401 46	5,937	44,471 »	20,847 »	25,624 »	55,515,785 84	»	8,966 »	»	46 88	
18,662,561 44	8,019	51,290 »	26,577 »	24,909 »	9,609,695 07	»	8,822 50	»	51 25	
14,906,820 95	8,424	48,502 »	29,628 »	18,874 »	1,956,182 05	»	2,478 80	»	60 59	
15,925,151 02	7,727	46,559 »	28,099 »	18,460 »	1,987,451 41	»	2,505 80	»	60 08	
17,915,759 51	7,874	48,670 »	27,905 »	20,765 »	5,558,517 94	»	4,101 90	»	57 16	
18,829,156 88	8,560	50,454 »	28,608 »	21,826 »	4,551,707 05	»	5,252 90	»	56 12	
17,247,449 96	8,079	49,041 »	28,146 »	20,895 »	18,625,551 55	»	4,512 »	»	57 59	
19,440,569 16	8,940	52,255 »	29,854 »	22,579 »	5,155,856 91	»	5,912 10	»	56 49	
51,666,772 70	7,879	47,795 »	24,824 »	22,266 »	10,537,142 89	»	7,268 40	»	52 27	
27,209,169 85	9,029	47,521 »	29,007 »	18,514 »	3,911,974 07	»	2,661 50	»	60 44	
25,018,586 15	8,704	45,949 »	55,647 »	12,502 »	»	8,969,975 24	»	4,795 95	72 82	
26,711,178 12	8,585	46,511 »	51,460 »	15,875 »	»	7,576,692 40	»	5,851 80	68 97	
25,609,255 19	8,587	47,058 »	50,093 »	16,945 »	5,058,506 25	»	402 »	»	65 58	
50,888,025 91	7,516	45,408 »	29,701 »	15,708 »	»	4,854,556 58	»	2,458 50	65 15	
52,682,775 35	7,998	44,141 »	28,225 »	15,918 »	»	4,014,297 62	»	1,935 10	65 69	
54,977,222 54	6,788	42,157 »	25,848 »	16,509 »	»	4,965,841 41	»	2,515 40	61 09	
58,060,757 17	6,580	59,556 »	25,708 »	15,628 »	»	4,058,907 59	»	1,666 70	60 04	
40,744,101 51	6,796	59,260 »	25,294 »	15,966 »	»	2,930,887 72	»	1,456 50	58 89	
55,470,756 49	6,917	41,817 »	25,915 »	15,904 »	»	20,824,470 02	»	1,867 »	61 97	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL utile. — Total.	CAPITAL par kilomètre.	POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.
1	2	3	4	5	6	7	8
1880	2,724 0	1,058,404,494 22	387,446	19,083,786	43,052,882	113,874,074 41	68,637,314 40
1881	2,869.5	1,116,864,922 71	389,219	20,128,181	43,950,022	113,497,486 98	71,064,534 85
1882	3,004.0	1,185,856,539 34	393,734	21,709,587	47,906,137	119,546,452 78	74,808,908 52
1883	3,074.1	1,203,173,403 46	392,042	22,053,346	49,637,604	121,948,759 77	73,421,071 37
1884	3,129.0	1,226,758,614 89	392,061	21,647,575	50,463,945	120,193,486 55	71,824,791 77
Moyennes quinquennales .	2,960.1	1,137,607,994 92	390,904	20,920,455	46,998,517	177,772,014 09	72,075,528 14
1885	3,173.1	1,249,582,765 15	393,805	20,507,722	51,253,224	119,773,906 23	70,054,675 50
1886	3,199.9	1,238,990,174 40	393,417	21,146,930	51,637,884	116,529,508 66	68,916,530 15
1887	3,216.6	1,269,802,741 20	394,765	25,502,437	54,064,304	124,137,746 12	66,689,605 26
1888	3,226.8	1,283,043,016 »	397,628	25,475,037	57,883,610	131,612,616 43	69,971,328 50
1889	3,235.4	1,299,297,353 20	401,888	27,034,059	59,957,199	156,920,084 54	74,714,552 80
Moyennes quinquennales .	3 210 4	1,272,145,210 »	396,240	23,492,837	54,959,244	123,794,772 36	69,469,338 04
1890	3,248.6	1,324,773,539 89	407,767	27,177,116	64,228,802	141,251,819 07	84,045,523 46
1891	3,260.4	1,341,243,043 04	410,212	26,840,667	67,452,178	142,816,535 82	84,224,514 76
1892	3,275.8	1,358,999,386 19	414,533	26,584,523	68,515,978	140,026,349 80	82,480,428 76
1893	3,278.7	1,368,270,626 79	417,321	28,530,140	70,969,992	143,609,996 07	81,595,514 69
1894	3,288.6	1,392,564,084 37	423,452	29,611,186	74,773,172	152,974,889 18	86,537,469 59
Moyennes quinquennales .	3,272.2	1,357,170,540 05	414,667	27,708,727	69,184,042	144,533,921 99	85,776,290 21
1895	3,298.8	1,415,037,545 55	428,333	30,106,323	76,937,198	154,467,530 51	90,436,512 18
1896	3,502 1	1,484,904,933 08	424,004	*31,608,887	* 82,676,592	162,931,764 88	91,557,283 30
1897	3,991.6	1,768,731,351 66	445,113	*34,132,301	* 91,359,845	188,137,185 83	109,904,349 56
1898	4,005.9	1,810,431,538 42	432,167	36,405,380	101,937,734	191,584,178 70	112,902,678 62
1899	4,039.6	1,856,486,377 64	439,572	39,902,437	114,838,225	201,229,218 83	118,661,088 59
Moyennes quinquennales .	3,767.2	1,666,722,536 87	441,442	34,495,110	95,537,918	179,689,959 73	104,692,342 83
1900	4,060.1	1,929,580,353 12	475,205	41,552,210	123,710,046	209,194,311 34	140,428,194 95
1901	4,048.5	1,983,143,009 93	489,856	40,715,543	124,434,401	207,768,537 31	159,587,582 85
1902	4,049.5	2,041,100,937 84	504,063	45,118,501	127,109,684	213,465,647 22	153,478,383 56
1903	4,035.0	2,099,116,837 60	517,916	43,108,846	132,604,692	225,161,463 51	154,254,111 81
1904	4,037.0	2,148,674,662 99	532,243	46,161,936	136,409,399	232,757,740 10	158 581,322 02
Moyennes quinquennales .	4,019.5	2,040,283,444 30	503,837	43,331,412	128,857,684	218,089,545 86	137,621,919 44
1905 (approximativement).	4,037 0	2,213,674,000 »	548,316	48,014,150	144,140,000	247,847,000 »	155,390,019 »
Total général	129,288.4	31,453,703,240 21	»	1,023,808,038	2,616,125,157	3,703,145,330 33	3,392,606,441 49
Moyennes générales . . .	1,821.0	724,728,242 81	397,991	14,419,832	36,846,833	80,354,162 68	47,783,189 32

(*) Non compris le tonnage des marchandises transportées et le nombre de voyageurs embarqués sur les lignes reprises en 1896 et 1897.

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

Bénéfice brut.	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières et des pensions accordées au personnel.				COEFFICIENTS des frais d'exploitation.
	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kilomètre exploité		
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets	Pertes sèches.	
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
45,210,760 01	7,006	41,804 »	25,203 »	16,529 »	»	1,734,764 10	»	636 80	59 88
41,832,932 11	7,015	39,535 »	24,975 »	14,578 »	»	8,036,322 59	»	2,807 60	62 56
44,557,524 46	7,227	39,729 »	24,005 »	14,826 »	»	7,423,362 20	»	2,471 90	62 42
48,527,668 40	7,177	39,670 »	23,884 »	15,786 »	»	5,460,567 20	»	1,776 50	59 94
48,568,691 76	6,918	38,415 »	22,035 »	15,458 »	»	6,836,295 »	»	2,191 20	59 49
45,696 715 95	7,069	39,786 »	21,349 »	18,437 »	»	29,553,711 09	»	1,995 »	61 20
40,719,232 75	6,465	37,747 »	24,023 »	13,724 »	»	6,623,550 75	»	2,088 »	58 35
50,612,938 51	7,100	39,417 »	20,629 »	15,788 »	»	3,900,735 77	»	1,874 »	56 56
57,448,140 80	7,223	38,395 »	20,735 »	17,860 »	6,189,181 94	»	1,924 10	»	53 72
61,641,287 93	7,893	40,787 »	21,684 »	19,103 »	10,003,915 01	»	3,100 30	»	53 16
62,203,351 54	8,356	42,319 »	23,093 »	19,226 »	9,712,840 44	»	3,002 »	»	54 57
56,525,454 52	7,424	39,184 »	21,638 »	17,546 »	13,283,628 87	»	827 »	»	55 22
57,206,293 61	8,567	45,481 »	25,871 »	17,610 »	5,839,870 41	»	1,188 20	»	59 50
58,592,041 06	8,210	43,683 »	22,761 »	19,922 »	4,599,162 16	»	1,545 60	»	58 97
57,543,021 04	8,050	42,746 »	25,179 »	17,567 »	2,714,998 21	»	828 80	»	58 90
64,016,481 38	8,705	44,411 »	24,886 »	19,586 »	8,457,910 12	»	2,573 30	»	56 04
66,457,419 79	9,005	46,317 »	26,314 »	20,203 »	10,127,412 85	»	3,079 30	»	56 57
60,759,651 78	8,468	44,171 »	25,602 »	18,569 »	29,559,553 75	»	1,803 »	»	57 96
64,051,058 53	9,125	46,823 »	27,415 »	19,410 »	6,966,834 74	»	2,111 90	»	58 55
71,574,479 58	9,582	46,524 »	26,144 »	20,380 »	11,163,970 86	»	3,187 80	»	56 26
78,232,836 27	10,219	47,135 »	27,554 »	19,599 »	11,007,179 96	»	2,737 60	»	58 79
78,681,500 08	9,092	49,397 »	20,091 »	20,303 »	11,080,530 91	»	2,767 45	»	59 13
82,568,450 24	9,878	49,814 »	29,678 »	20,136 »	12,815,219 51	»	3,172 40	»	58 97
74,977,596 90	9,579	47,693 »	27,790 »	19,903 »	55,053,733 98	»	2,813 55	»	58 27
68,766,116 41	10,234	51,525 »	34,968 »	16,557 »	»	2,579,767 37	»	635 39	67 13
68,160,974 46	10,057	51,320 »	34,712 »	16,608 »	»	876,203 20	»	216 45	67 18
79,987,261 66	10,618	53,211 »	33,468 »	19,743 »	9,006,380 50	»	2,224 18	»	62 88
91,927,331 30	11,150	53,551 »	33,146 »	22,408 »	17,741,232 98	»	4,377 31	»	59 62
91,576,418 08	11,433	57,636 »	34,307 »	23,329 »	10,122,003 90	»	4,736 99	»	59 45
80,447,624 42	10,700	55,851 »	33,983 »	19,866 »	42,413,644 »	»	2,094 18	»	63 11
94,236,981 »	11,894	61,305 86	38,043 58	23,348 28	10,975,634 »	»	4,203 01	»	61 97
1,312,539,108 81	»	2,725 443 »	1,503,268 »	1,132,175 »	261 129,172 53	95,609,919 40	168,864 58	61,003.17	4,156 23
52 670.073 56	7,019	44,126 39	20,210 08	17,886 31	2,351,237 09	»	1,280 76	»	59 47

TABLEAU I. — Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État, depuis 1879 jusqu'à 1905.

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.				RECETTE NETTE.	Augmentation ou diminution sur l'année précédente.
		Dépenses d'exploitation.	Part allouée aux compagnies dont l'État exploite les lignes.	Pensions payées aux anciens fonctionnaires et employés.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7	8
1878	95,795,895 60	57,755,136 45	5,964,485 65	188,150	61,887,750 06	55,908,145 54	
1879	100,190,870 55	59,146,768 82	4,120,421 41	195,161	65,760,554 23	56,450,516 10	+ 2,522,572 56
1880	115,874,074 41	68,637,514 40	5,004,122 30	195,546	75,834,782 70	40,019,291 62	+ 5,588,775 52
1881	115,497,186 06	71,664,554 85	5,208,265 19	202,845	77,075,665 04	56,421,825 92	— 5,597,467 70
1882	119,546,452 78	74,808,908 52	4,710,746 28	217,050	79,756,684 60	59,609,748 18	+ 5,187,924 26
1885	121,948,759 77	75,421,071 57	4,955,521 21	258,207	78,642,599 58	45,556,140 19	+ 5,726,592 01
1884	120,195,486 55	71,824,791 77	4 858,796 97	296,529	76,960,117 74	45,255,568 79	— 102,771 40
1885	119,775,906 25	70,054,675 50	5,020,098 44	509,240	75,584,911 94	44,588,094 20	+ 1,155,625 50
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	4,724,582 00	551,751	70,992,664 08	45,556,844 61	+ 1,147,850 52
1887	124,157,746 12	66,689,605 26	4,712,696 88	555,876	71,756,178 14	52,581,567 98	+ 6,844,725 57
1888	151,612,616 45	69,971,528 50	4,645,499 12	586,182	75,001,009 62	56,611,606 83	+ 4,250,058 85
1889	156,920,084 54	74,714,552 80	4,886,555 61	457,617	80,058,503 41	56,881,580 95	+ 269,974 10
1890	141,251,819 07	84,045,525 46	5,076,145 55	464,579	89,586,217 99	51,665,604 08	+ 5,215,979 85
1891	142,816,555 82	84,224,514 76	5,155,667 91	482,550	89,860,752 67	52,935,825 15	+ 1,290,222 07
1892	140,026,549 80	82,480,428 76	4,995,228 91	509,296	87,984,955 67	52,041,596 15	— 914,427 02
1895	145,609,996 07	81,595,514 69	5,289,256 27	555,258	87,419,008 96	58,193,987 11	+ 6,152,590 98
1894	152,974,889 18	86,557,469 59	5,299,597 50	561,209	92,398,075 69	60,576,815 40	+ 2,582,826 58
1895	154,467,550 51	90,456,512 18	5,505,115 98	615,022	96,554,458 16	58,112,912 35	— 2,465,901 14
1896	162,951,764 88	91,557,285 50	5,509,680 55	675,629	97,742,594 65	65,189,170 25	+ 7,076,257 90
1897	188,137,185 85	109,004,549 56	5,725,068 07	724,115	116,551,550 65	71,785,635 20	+ 6,596,464 95
1898	191,584,178 70	112,902,678 62	5,540,155 56	764,566	119,007,178 18	72,577,000 52	+ 791,545 32
1899	201,229,218 85	118,681,088 59	5,749,918 14	809,595	125,240,451 75	75,988,787 10	+ 5,411,786 58
1900	209,194,311 51	140,428,194 95	4,945,448 56	919,620	146,295,265 49	62,901,047 85	— 15,087,759 25
1901	207,768,557 51	159,587,592 85	4,815,166 56	906,299	145,509,048 41	62,459,508 90	— 441,558 95
1902	215,465,647 22	155,478,585 56	4,882,994 75	960,567	141,521,747 29	74,145,899 95	+ 11,684,591 05
1903	225,161,465 51	154,254,111 81	5,007,411 97	1,170,789	140,412,342 78	84,749,120 55	+ 10,605,220 60
1904	252,757,740 10	158,581,522 02	5,255,222 07	1,256,590	144,892,954 09	87,864,806 01	+ 5,115,685 48
* 1905	247,817,000	155,590,019	5,544,600	1,546,590	160,281,009	87,565,991	— 298,815 01
Recette nette de 1905 fr. 87,565,991 »							+ 79,780,487 78
— 1878 55,908,145 54							— 26,122,640 52
Augmentation de la recette nette . . fr. 55,657,847 46							+ 55,657,847 46

* Chiffres approximatifs.

TABLEAU II. — Tableau présentant par année, 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 de titres et du paiement des annuités et loyers.

**TABIEAU II. — Tableau présentant par année, d'une part, le capital nominal des
et, d'autre part, l'accroissement des charges de la Dette publique**

ANNÉES	CAPITAL NOMINAL des titres émis annuellement pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer	CHARGES		
		CORRESPONDANT AU CAPITAL NOMINAL ÉMIS		
		Intérêts.	Amortissement	Total.
1879	44,636,000 »	1,559,112 »	89,273 20	1,648,385 20
1880	49,854,700 »	1,994,188 »	99,709 40	2,093,897 40
1881	55,195,200 »	2,207,808 »	110,390 40	2,318,198 40
1882	70,420,900 »	2,290,728 »	140,841 80	2,431,569 80
1883	37,954,500 »	1,518,180 »	75,909 »	1,594,089 »
1884	44,204,700 »	568,188 »	28,409 40	596,597 40
1885	44,453,700 »	578,148 »	28,907 40	607,055 40
1886	(¹) 100,840,200 »	3,529,407 »	201,680 40	3,731,087 40
1887	13,808,600 »	483,301 »	27,617 20	510,918 20
1888	13,640,600 »	477,421 »	27,281 20	504,702 20
1889	15,081,000 »	527,835 »	30,162 »	557,997 »
1890	17,014,700 »	595,514 50	34,029 40	629,543 90
1891	17,446,900 »	528,930 »	34,893 80	563,823 80
1892	19,076,300 »	582,748 »	38,152 60	620,900 60
1893	13,985,500 »	427,118 »	27,971 »	455,089 »
1894	17,339,800 »	520,194 »	34,679 60	554,873 60
1895	17,057,800 »	511,734 »	34,115 60	545,849 60
1896	25,285,300 »	758,559 »	50,570 60	809,129 60
1897	(²) 52,384,600 »	1,571,538 »	104,769 20	1,676,307 20
1898	(³) 240,786,200 »	7,223,586 »	481,572 40	7 705,158 40
1899	() 89,501,900 »	2,685,057 »	179,003 80	2,864,060 80
1900	62,094,600 »	1,862,838 »	124,189 20	1,987,027 20
1901	69,531,100 »	2,085,933 »	139,062 20	2,224,995 20
1902	64,104,800 »	1,923,144 »	128,209 60	2,051,353 60
1903	62,470,500 »	1,874,115 »	124,941 »	1,999,056 »
1904	68,290 700 »	2,048,721 »	(⁴) 204,872 10	2,253,593 10
1905	() 73,900,400 »	2,217,012 »	221,701 20	2,438,713 20
Accroisement de la charge d'amortissement résultant de l'application aux capitaux émis de 1878 à 1903 de l'augmentation de la dotation annuelle (0 30 p. c. au lieu de 0 20 p. c.), soit $\frac{1\ 255\ 688,00 \times 0\ 10}{100} = 1\ 255\ 088\ 70$			1,255,088 70	1,255,088 70
	1,340,361,800 »	43,151,057 50	4,078,003 40	47,229,060 90

(1) Y compris 87,154,175 francs représentant le capital émis pour la conversion des titres de la Compagnie du chemin de fer du Luxembourg

(2) Annuités éteintes par suite de la conversion des titres de la Compagnie du Luxembourg

(3) Y compris le capital des titres de sociétés remboursées par le Trésor, savoir : 2,554,000 francs en 1897, 699,500 francs en 1898 et 29,412,850 francs en 1899 (Anvers-Gand, Lecloo Gand, Fongues-Bilsen, Ist-Bilge Anvers-Rotterdam et Liégeois Limbourgeois)

(4) Annuités destinées à faire face aux charges des obligations de diverses compagnies dont l'Etat a assumé le service

(5) Suppression du loyer de l'Anvers-Rotterdam (fr. 1,000,000) et extinction des annuités correspondantes aux obligations de sociétés remboursées par le Trésor et dont le capital est figuré dans la note (5) ci-dessus.

(6) Dotation d'amortissement de 0 30 p. c. à partir de 1904

(7) Chiffre approximatif.

titres émis pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer résultant des émissions de titres et du paiement des annuités et loyers.

Annuités pour rachat de concessions et loyer pour l'exploitation de la ligne d'Anvers à Rotterdam.		MONTANT par année des charges nouvelles supportées par le Budget de la Dette publique.	Observations.
Annuités et loyers nouveaux. 6	Extinctions ou réductions annuelles. 7		
+ 35,784 58	»	1,684,169 78	
+ 500,000 »	- 35,709 58	2,558,187 82	Le coût des lignes rachetées par l'Etat de 1878 à 1905, dont une partie a été rétrocédée aux Pays-Bas, a été entièrement imputé sur les Budgets des Dépenses extraordinaires et la dépense a été couverte par des émissions de titres de la Dette publique.
+ 500,900 »	»	2,819,098 40	
»	— 515 »	2,431,054 80	Ces émissions sont comprises dans les chiffres relevés dans la colonne 2 du tableau.
+ 695 »	»	1,594,784 »	
»	— 625 »	595,972 40	De 1881 à 1902, les Pays-Bas ont versé dans la Caisse de l'Etat le prix des sections de lignes qui leur ont été rétrocédées; ces versements, qui s'élèvent ensemble à fr. 31,321,356.83, ont été portées en <i>Recettes extraordinaires</i> .
»	(2) - 568,900 »	38,155 40	
»	(1) 3,483,925 »	247,162 40	
»	— 9,175 »	501,743 20	
»	— 50 »	504,652 20	
»	— 50 »	557,947 »	
»	— 50 »	629,493 90	
»	— 3,700 »	560,123 80	
»	— 3,075 »	617,825 60	
»	— 25 »	455,064 »	
+ 575 »	»	555,448 60	Il y a lieu de tenir compte pour établir le montant des charges qui incombent effectivement au chemin de fer du chef des émissions de titres faites pour payer les lignes rachetées. Il convient donc de déduire du chiffre de fr. 47,332,743 59 3.30 p. c. de fr. 31,321,356.83, soit en chiffre rond 1,034,000 » ce qui ramène à fr. 46,298,743 59
»	— 650 »	545,199 60	
+ 575 »	»	809,704 60	le montant des charges financières correspondant aux dépenses de premier établissement effectuées de 1878 à 1905.
(4)+3,429,503 96	— 50 »	5,105,761 16	
(4)+ 455,592 71	(5) - 1,294,039 37	6,866,711 94	
(4)+ 143,762 50	(5) - 626,580 »	2,381,243 30	
(4)+ 955,537 69	— 2,005 »	2,940,559 89	
(4)+ 96,187 50	— 1,562 50	2,319,620 20	
+ 3,047 50	— 260 »	2,054,144 10	
+ 835 »	— 5,267 50	1,994,623 50	
+ 3,292 50	— 1,855 »	2,255,030 60	
+ 17,580 »	— 2,117 50	2,454,175 70	
»	»	1,255,088 70	N. B. — Il est à remarquer que les intérêts dont le montant est indiqué dans la colonne 3 ont été calculés aux taux qui étaient réellement payés à l'époque de l'émission des titres (4 p. c., 3 1/2 p. c. et 3 p. c.), c'est-à-dire sans tenir compte des réductions qui ont été la conséquence des conversions effectuées ultérieurement.
+ 6,143,869 14	— 6,040,186 45	47,332,743 59	
+ 103,682 69			

Augmentation de la recette nette (TABLEAU I) fr. 33,657,897 46
 Accroissement des charges financières 46,298,743 59

Boni en recette nette . . . fr. 7,359,103 87

TABEAU III. — Charges financières du chemin de fer supportées annuellement par le Budget de la Dette publique, du chef des annuités afférentes au rachat de lignes ou de matériel et du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam.

ANNÉES.	Annuités payées pour rachat de lignes ou de matériel.			Loyer provisionnel de la ligne d'Anvers à Rotterdam	TOTAL des colonnes 4 et 5.
	Intérêts.	Amortissement.	Total.		
1879	12,815,688 36	1,042,033 22	13,857,721 58	»	13,857,721 58
1880	12,751,991 31	1,081,020 69	13,833,012 »	500,000 »	14,333,012 »
1881	12,708,249 70	1,125,662 30	13,833,912 »	1,000,000 »	14,833,912 »
1882	12,662,697 77	1,170,699 23	13,833,397 »	1,000,000 »	14,833,397 »
1883	12,615,318 26	1,218,773 74	13,834,092 »	1,000,000 »	14,834,092 »
1884	12,565,990 60	1,267,476 40	13,833,467 »	1,000,000 »	14,833,467 »
1885	12,514,686 04	749,880 96	13,264,567 »	1,000,000 »	14,264,567 »
1886	9,001,607 57	777,934 43	9,779,542 »	1,000,000 »	10,779,542 »
1887	8,961,831 93	809,635 07	9,771,467 »	1,000,000 »	10,771,467 »
1888	8,928,784 59	842,632 41	9,771,417 »	1,000,000 »	10,771,417 »
1889	8,894,382 74	876,984 26	9,771,367 »	1,000,000 »	10,771,367 »
1890	8,858,575 30	912,744 70	9,771,317 »	1,000,000 »	10,771,317 »
1891	8,818,250 82	949,366 18	9,767,617 »	1,000,000 »	10,767,617 »
1892	8,776,425 61	988,116 39	9,764,542 »	1,000,000 »	10,764,542 »
1893	8,736,060 58	1,028,456 42	9,764,517 »	1,000,000 »	10,764,517 »
1894	8,694,042 29	1,071,049 71	9,765,092 »	1,000,000 »	10,765,092 »
1895	8,650,275 93	1,114,166 07	9,764,442 »	1,000,000 »	10,764,442 »
1896	8,604,742 29	1,160,274 71	9,765,017 »	1,000,000 »	10,765,017 »
1897	11,094,792 74	2,099,678 22	13,194,470 96	1,000,000 »	14,194,570 96
1898	11,229,649 82	2,126,374 68	13,356,024 50	»	13,356,024 50
1899	10,878,885 39	1,994,321 61	12,873,207 »	»	12,873,207 »
1900	11,609,686 51	2,217,053 18	13,826,739 69	»	13,826,739 69
1901	11,591,108 50	2,330,256 19	13,921,364 69	»	13,921,364 69
1902	11,505,475 82	2,418,676 37	13,924,152 19	»	13,924,152 19
1903	11,416,577 95	2,503,141 74	13,919,719 69	»	13,919,719 69
1904	11,324,400 85	2,596,756 34	13,921,157 19	»	13,921,157 19
1905	11,237,951 58	2,698,668 11	13,936,619 69	»	13,936,619 69

TABLEAU IV.

ANNÉES.	Capitaux émis pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer.			
	3 %	3 1/2 %	4 %	TOTAL.
1879	22,635,200 »	»	22,001,400 »	44,636,600 »
1880	»	»	49,854,700 »	49,854,700 »
1881	»	»	55,195,200 »	55,195,200 »
1882	52,610,800 »	»	17,810,100 »	70,420,900 »
1883	»	»	37,954,500 »	37,954,500 »
1884	»	»	14,204,700 »	14,204,700 »
1885	»	»	14,453,700 »	14,453,700 »
1886	»	100,840,200 »	»	100,840,200 »
1887	»	13,808,600 »	»	13,808,600 »
1888	»	13,640,600 »	»	13,640,600 »
1889	»	15,081,000 »	»	15,081,000 »
1890	»	17,014,700 »	»	17,014,700 »
1891	16,342,300 »	1,104,600 »	»	17,446,900 »
1892	16,984,500 »	2,091,800 »	»	19,076,400 »
1893	12,474,900 »	1,510,600 »	»	13,985,500 »
1894	17,339,800 »	»	»	17,339,800 »
1895	17,057,800 »	»	»	17,057,800 »
1896	25,285,300 »	»	»	25,285,300 »
1897	52,384,600 »	»	»	52,384,600 »
1898	240,786,200 »	»	»	240,786,200 »
1899	89,501,900 »	»	»	89,501,900 »
1900	62,094,600 »	»	»	62,094,600 »
1901	69,531,100 »	»	»	69,531,100 »
1902	64,104,800 »	»	»	64,104,800 »
1903	62,470,500 »	»	»	62,470,500 »
1904	68,290,700 »	»	»	68,290,700 »
1905	73,900,400 »	»	»	73,900,400 »
	963,795,400 »	165,092,100 »	211,474,300 »	1,340,361,800 »

(46)

N°1

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

LA LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES

1 CENTIMÈTRE REPRÉSENTE 200 KIL^{ES}

LE CAPITAL UTILE TOTAL

1 CENTIMÈTRE REPRÉSENTE 100 MILLIONS

LE COÛT DU KILOMÈTRE

1 CENTIMÈTRE REPRÉSENTE 20.000 FRANCS

MOYENNE DU COÛT KILOMÉTRIQUE 397.991 FRANCS



TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT
DEPUIS L'ORIGINE POUR L'ENSEMBLE DES LIGNES DE L'ÉTAT BELGE

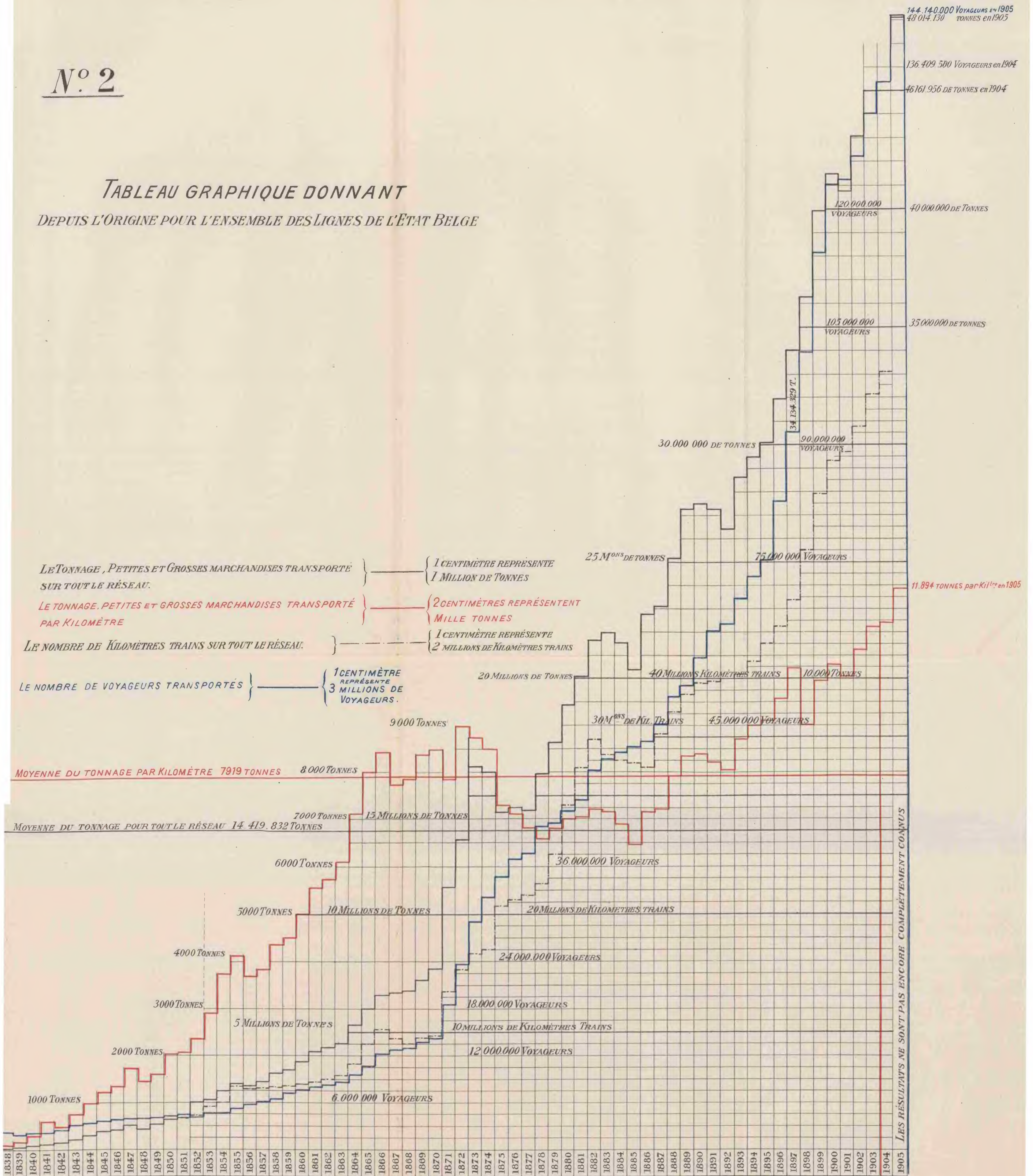
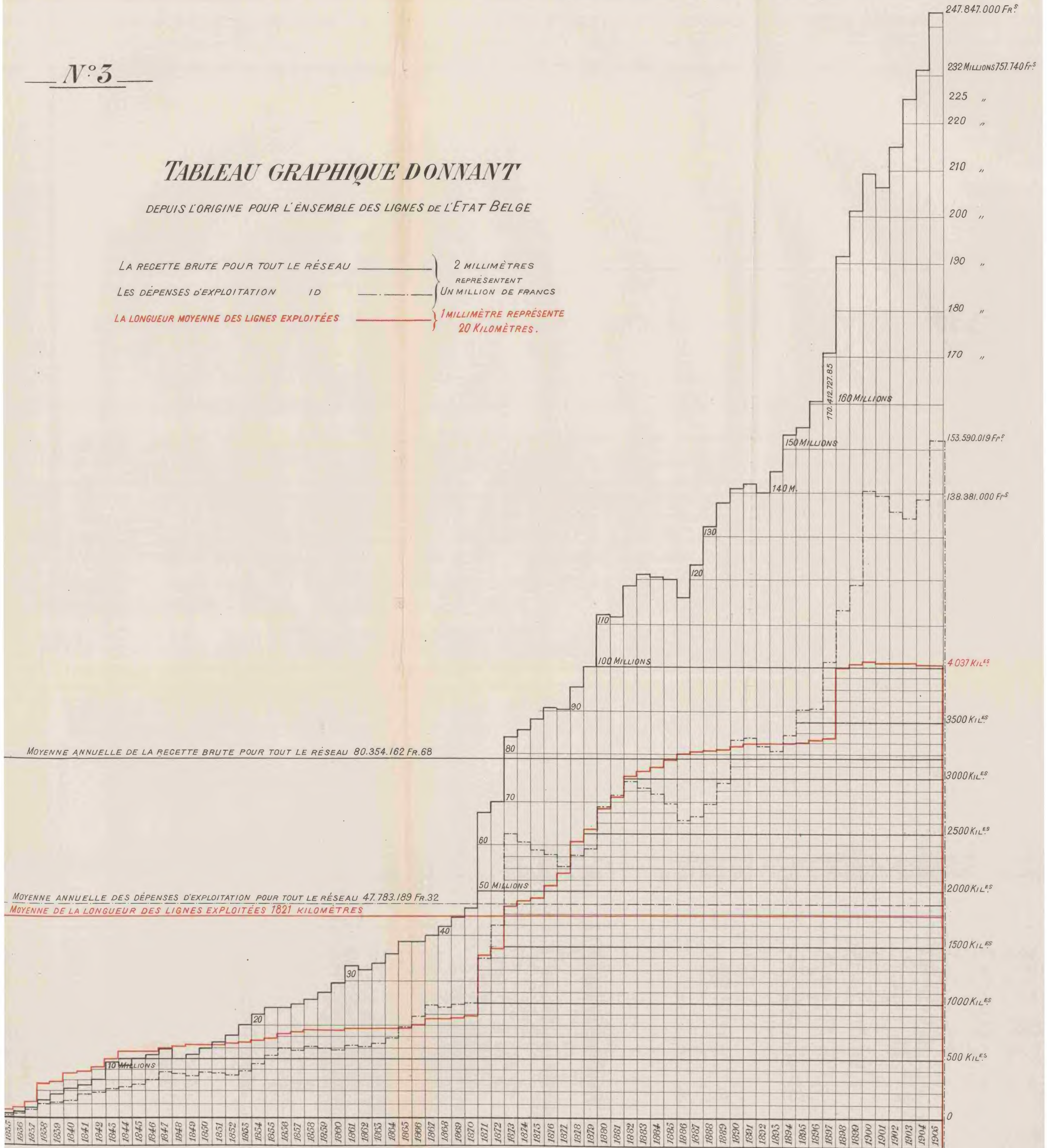


TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

DEPUIS L'ORIGINE POUR L'ENSEMBLE DES LIGNES DE L'ÉTAT BELGE

LA RECETTE BRUTE POUR TOUT LE RÉSEAU ——— 2 MILLIMÈTRES
 LES DÉPENSES D'EXPLOITATION 1D ———— REPRÉSENTENT
 UN MILLION DE FRANCS
 LA LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES ———— 1 MILLIMÈTRE REPRÉSENTE
 20 KILOMÈTRES.

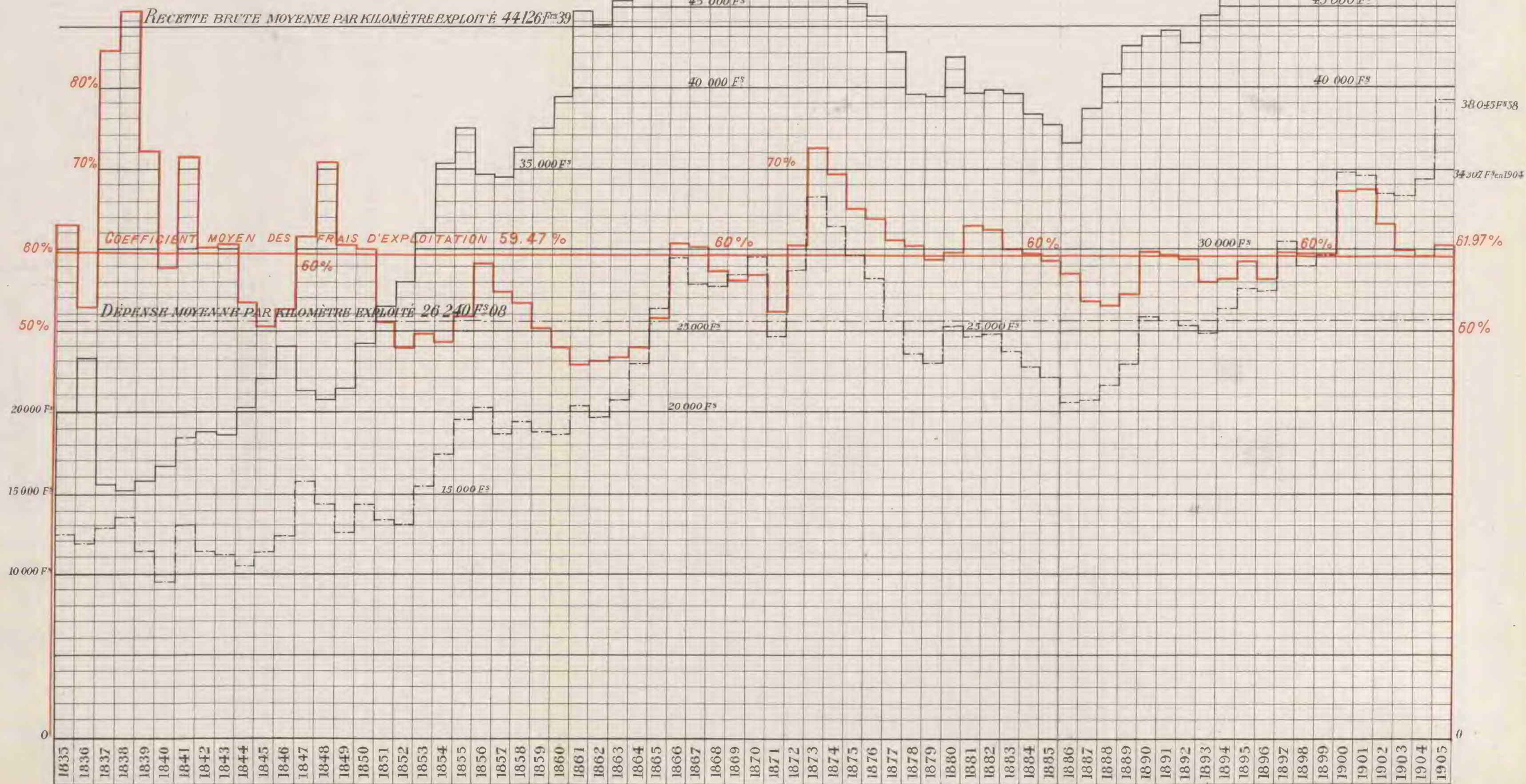


N°4

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT DEPUIS L'ORIGINE POUR L'ENSEMBLE DES LIGNES DE L'ÉTAT BELGE

LA RECETTE BRUTE PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ ———— } 1 CENTIMÈTRE
REPRÉSENTE
2000 FRANCS
LES DÉPENSES D'EXPLOITATION PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ ———— }

LE COEFFICIENT DES FRAIS D'EXPLOITATION }
2.5 MILLIMÈTRES REPRÉSENTENT 1%.



N°5

TABLEAU GRAPHIQUE

DONNANT DEPUIS L'ORIGINE, LES RÉSULTATS, BÉNÉFICES OU PERTES NETS, DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DE L'ÉTAT, C'EST-À-DIRE EN FAISANT

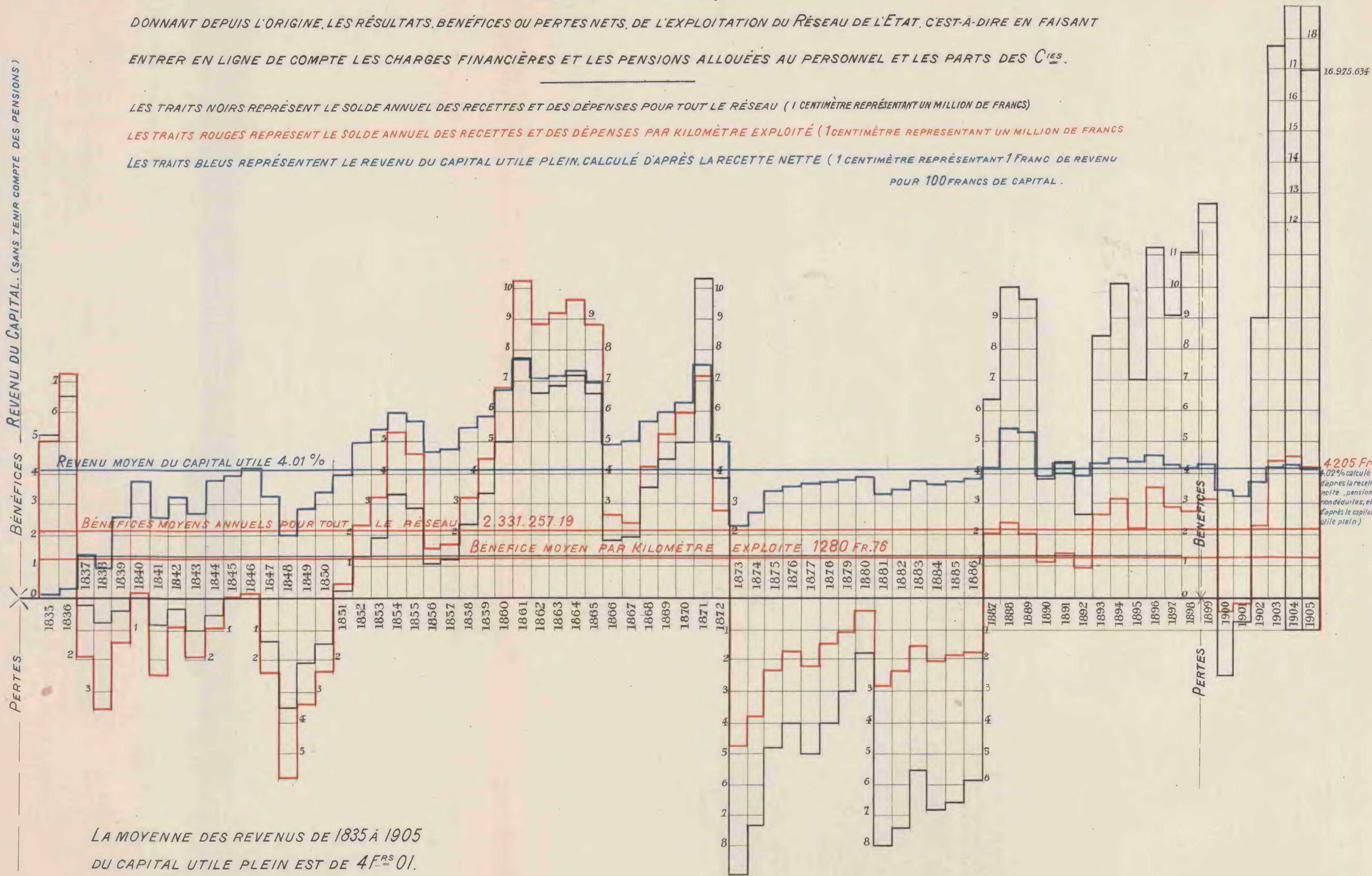
ENTRER EN LIGNE DE COMPTE LES CHARGES FINANCIÈRES ET LES PENSIONS ALLOUÉES AU PERSONNEL ET LES PARTS DES C^{IES}.

LES TRAITS NOIRS REPRÉSENT LE SOLDE ANNUEL DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR TOUT LE RÉSEAU (1 CENTIMÈTRE REPRÉSENTANT UN MILLION DE FRANCS)

LES TRAITS ROUGES REPRÉSENT LE SOLDE ANNUEL DES RECETTES ET DES DÉPENSES PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ (1 CENTIMÈTRE REPRÉSENTANT UN MILLION DE FRANCS)

LES TRAITS BLEUS REPRÉSENTENT LE REVENU DU CAPITAL UTILE PLEIN, CALCULÉ D'APRÈS LA RECETTE NETTE (1 CENTIMÈTRE REPRÉSENTANT 1 FRANC DE REVENU POUR 100 FRANCS DE CAPITAL).

BÉNÉFICES
REVENU DU CAPITAL. (SANS TENIR COMPTE DES PENSIONS)
PERTES



LA MOYENNE DES REVENUS DE 1835 À 1905
DU CAPITAL UTILE PLEIN EST DE 4FR^{RS} 01.

N.º6

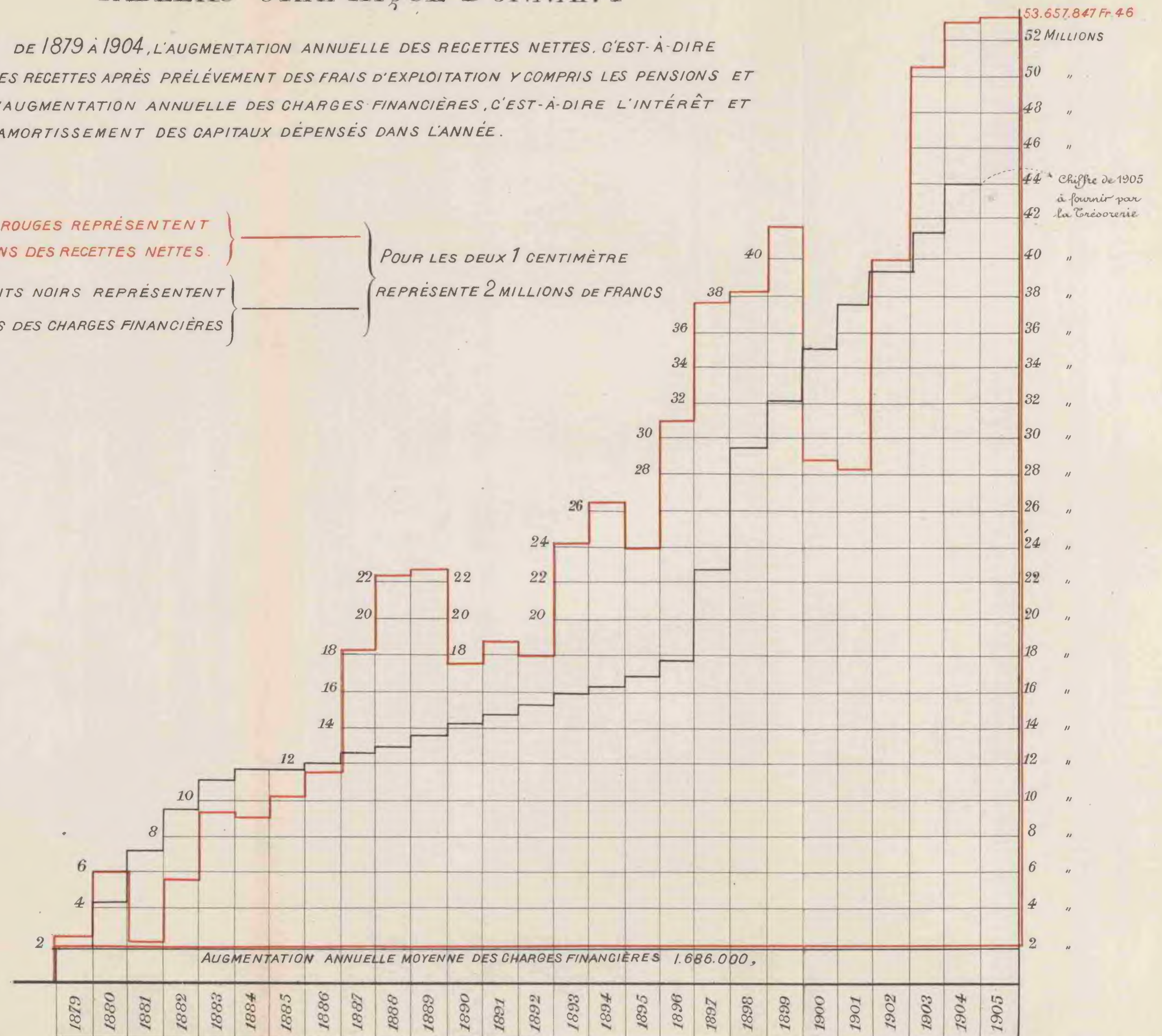
TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

DE 1879 À 1904, L'AUGMENTATION ANNUELLE DES RECETTES NETTES, C'EST-À-DIRE
DES RECETTES APRÈS PRÉLÈVEMENT DES FRAIS D'EXPLOITATION Y COMPRIS LES PENSIONS ET
L'AUGMENTATION ANNUELLE DES CHARGES FINANCIÈRES, C'EST-À-DIRE L'INTÉRÊT ET
L'AMORTISSEMENT DES CAPITAUX DÉPENSÉS DANS L'ANNÉE.

LES TRAITS ROUGES REPRÉSENTENT
LES AUGMENTATIONS DES RECETTES NETTES.

LES TRAITS NOIRS REPRÉSENTENT
LES AUGMENTATIONS DES CHARGES FINANCIÈRES

POUR LES DEUX 1 CENTIMÈTRE
REPRÉSENTE 2 MILLIONS DE FRANCS



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 23 FEBRUARI 1906.

Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen voor het dienstjaar 1906 (1).

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Gezien den korten tijd, die kan worden besteed aan het behandelen der Begrooting van Spoorwegen, heeft uwe Middenafdeeling beslist enkel de Begrooting en de besprekingen in de afdeelingen en in de Middenafdeeling te onderzoeken.

1^o ONDERZOEK VAN DE BEGROOTING.

Het ontwerp van Begrooting voor het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen voor het dienstjaar 1906 bedraagt 182,131,839 frank, onderverdeeld als volgt :

Gewone uitgaven, 1^e sectie, 182,041,839 frank.

Uitzonderlijke uitgaven, 2^e sectie, 90,000 frank.

Onder de uitzonderlijke uitgaven is eene som begrepen van 90,000 francs voor het aankopen van eene loodsboot voor Vlissingen.

Bij het vergelijken van de begrootingen van 1904 en 1905 werd er geen rekening gehouden met de uitzonderlijke uitgaven. Hier dient het dus niet te worden gedaan, want dat zou de vergelijking verbraken.

De gewone uitgaven, 1^e sectie, van het ontwerp van begrooting voor 1906, overtreffen met 8,994 632 frank die der begrooting van 1905, toen de verhooging 5,163,912 frank bedroeg.

Dat is voorwaar eene aanzienlijke verhooging en er dient vooral gelet te worden op de punten betreffende die verhooging.

(1) Begrooting, n^o 41X.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Harmignie, bestond uit de heeren Colfs, Helleputte, Reukin, Van Cauwenbergh, Vandervelde en Hubert.

De volgende tabel, opgemaakt naar dezelfde onderverdelingen als de begrooting, zal de verschillen gemakkelijker doen beseffen.

HOOFDSTUKKEN	BEGROOTING.		VERHOOGING.
	voor 1905 (gewone uitgaven).	voor 1906 (gewone uitgaven).	
Hoofdstuk II. — Spoorwegen. . .	140,261,059	146,661,944	6,400,885
— III. — Posterijen, telegraaf en telefoon. . .	23,661,700	24,718,746	1,057,046
— IV. — Zeewezen . . .	7,576,959	7,590,224	13,265
— V, VI, VII, VIII en X. — Verschillende diensten.	»	»	23,100
— IX. — Toelagen. Hulpkas der werklieden .	927,109	2,427,445	1,500,336
Totaal . . . fr.			8,994,632

Zoo men rekening houdt met de aanvullende kredieten, die aangevraagd zullen worden voor het dienstjaar 1905 en waarvan het bedrag op 13 miljoen frank wordt geraamd, is er op de uitgaven voor het dienstjaar 1906, vergeleken met die van het dienstjaar 1905, eene vermindering van 4,105,368 frank, doch voorzeker zullen voor 1906 aanvullende kredieten worden aangevraagd.

De volgende tabel doet uitschijnen het verschil per dienst tusschen de twee begrootingen

AANDUIDING VAN DE DIENSTEN.	BEGROOTING VOOR 1905. — (Gewone uitgaven.)		ONTWERP VAN BEGROOTING voor 1906. — (Gewone uitgaven.)		VERSCHILLEN tusschen de begrooting voor 1905 en die voor 1906.				OPMERKINGEN.
	Per sectie.	Per dienst.	Per sectie.	Per dienst.	Gedeeltelijke	Gezamenlijke	Gedeeltelijke	Gezamenlijke	
					verminderingen.		vermeerderingen.		
1° Hoofdbeheer	»	306,380	»	306,380	»	»	»	»	(1) Met inbegrip eener som van 6,000,000 frank, voor vernieuwing van het trekmaterieel (locomotieven en tenders).
2° Spoor- wegen.	1 ^{ste} afdeling, gemeenschappelijke diensten.	1,920,377	»	2,008,565	»	»	88,188	»	
	2° — wegen en werken.	28,286,426	»	28,629,789	»	»	343,363	»	
	3° — trekdienst en materieel . .	71,593,387	»	77,479,154	»	»	5,885,767	»	
	4° — vervoer	35,996,501	»	36,068,197	»	»	71,696	»	
	5° — heffing der ontvangsten en toezichtsdienst	2,464,368	»	2,476,239	»	»	11,871	»	
3° Posterijen, telegraaf en telefoon	1 ^{ste} afdeling, gemeenschappelijke diensten.	707,652	»	744,637	»	»	36,985	»	
	2° — posterijen	15,382,194	»	16,144,433	»	»	762,239	»	
	3° — telegraaf en telefoon . . .	7,571,854	»	7,829,676	»	»	257,822	»	
4° Zeewezen	»	23,661,700	»	24,718,746	»	»	1,057,046	»	
	»	7,576,959	»	7,590,224	»	»	13,265	»	
5° Verschillende diensten (hoofdst. V, VI, VII, VIII en X.).	»	314,000	»	337,100	»	»	23,100	»	
6° Toelage aan de pensioen- en hulpkas der werklieden .	»	927,109	»	2,427,445	»	»	1,500,336	»	
		173,047,206	»	182,041,839	»	»	8,994,632	»	
Verhooging . . . fr.					8,994,632				
Rekening gehouden met de aanvullende kredieten voor 1905 aan te vragen en nagenoeg geraamd op					13,100,000				
levert de ontworpen begrooting voor 1906, vergeleken met die van 1905, eene vermindering op van fr.					-4,105,368				
De aan te vragen bijkredieten bedragen nagenoeg :									
Ontoereikendheid van de kredieten voor 1905. — Gewone uitgaven fr.					11,531,200(1)				
Uitgaven voor vroegere dienstjaren fr.					1,568,800				
Totaal . . . fr.					13,100,000				

Opdat men de begrooting voor 1905 en de begrooting voor 1906
voor elken dienst zelf onderverdeeld naar

VOORWERP DER KREDIETEN.	HOOFDSTUK II. — Spoorwegen.						
	1 ^e SECTIE. Gemeenschappelijke diensten.		2 ^e SECTIE. Wegen en werken	3 ^e SECTIE. Trekdienst en materieel.	4 ^e SECTIE. Vervoer.		5 ^e SECTIE. Beëindig der ontfangsten.
	Verhoo- ging	Vermin- dering.	Verhoo- ging.	Verhoo- ging.	Verhoo- ging.	Vermin- dering.	Verhoo- ging
Jaarwedden en vergoedingen	1,600	»	135,315	37,426	266,048	»	1,960
Werkloon	»	1,712	101,907	1,573,504	241,197	»	9,911
Drukwerk	78,300	»	»	»	»	»	»
Uitzonderlijke onderstand aan werklie- den, enz.	10,000	»	»	»	»	»	»
Werktuigen, gereedschap, enz. . . .	»	»	106,141	»	»	»	»
Bezuinigingspremien	»	»	»	76,391	»	»	»
Brandstof en andere verbruiksvoorwer- pen voor den trekdienst der treinen .	»	»	»	1,061,000	»	»	»
Onderhoud, herstelling, enz., van het materieel	»	»	»	3,137,446	»	»	»
Regelmatigheidspremien	»	»	»	»	8,701	»	»
Premien voor het vaststellen van valsche aangiften van wagenladingen .	»	»	»	»	5,000	»	»
Exploitatiekosten	»	»	»	»	»	16,250	»
Adverteerkosten	»	»	»	»	»	33,000	»
Verlies en schade	»	»	»	»	»	400,000	»
Materieel	»	»	»	»	»	»	»
Jaarwedden van beschikbaarheid . .	»	»	»	»	»	»	»
Toelage, kas der werklieden	»	»	»	»	»	»	»

grondiger met elkander zou kunnen vergelijken, zijn de verhoogingen hunnen aard in de navolgende tabel :

Hoofds. III. — Poster., telegr. en telefoon			HOOFDS. IV	HOOFDS. VI	HOOFDS. IX	TOTALEN.		Opmerkingen.
1 ^{re} SECTIE. Gemeenschap- pelijke diensten. — Verhoo- ging.	2 ^e SECTIE. Pos- terijen. — Verhoo- ging.	3 ^e SECTIE. Telegraaf en telefoon. — Verhoo- ging.	Zeewezen. — Verhoo- ging.	Jaarwedden van beschik- baarheid. — Verhoo- ging.	Toelage aan de kas der werklieden. — Verhoo- ging.	Verhoo- ging.	Verminde- ring.	
1,400	(1) 206,245	190,630	13,265	»	»	1,318,583	»	(1) Jaarwedden van en ver- goedingen voor de amb- tenaren en beambten.
13,885	(2) 464,994	67,192	»	»	»	2,005,884	»	
»	»	»	»	»	»	78,300	»	(2) Jaarwedden van en ver- goedingen voor de brie- venbestellers, enz.
»	»	»	»	»	»	10,000	»	
»	»	»	»	»	»	106,141	»	
»	»	»	»	»	»	76,391	»	
»	»	»	»	»	»	1,061,000	»	
»	»	»	»	»	»	3,137,446	»	
»	»	»	»	»	»	8,701	»	
»	»	»	»	»	»	5,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	16,250	
»	»	»	»	»	»	»	33,000	
»	»	»	»	»	»	»	400,000	
22,000	91,000	»	»	»	»	113,000	»	
»	»	»	»	23,100	»	23,100	»	
»	»	»	»	»	1,500,336	1,500,336	»	
						9,443,882	449,250	
Algeheel totaal . . fr.						8,994,632		

Uit voorgaande tabel blijkt dat de verhoogingen vier hoofdposten betreffen : 1^o Jaarwedden en dagloonen, voor nagenoeg 30 t. h.; 2^o Verbruiksvoorwerpen, 10 t. h.; 3^o Herstelling van het materieel, 30 t. h., en 4^o Toelage aan de kas der werklieden, 30 t. h.

Al deze verhoogingen zijn gebillijkt. Zelfs ware het te wenschen dat de dagloonen werden verhoogd, gezien de talrijke vaak gerechtigde klachten. De verhooging van den prijs der brandstof hangt van den stand der markt af. Ook de kosten tot herstelling van materieel moeten worden verhoogd, en, zooals wij verder zullen zien, is daartoe een krediet van 6 millioen voor 1905 aangevraagd.

Men dient den heer Minister ook geluk te wenschen, omdat hij de toelage voor de kas der werklieden verhoogde met 1,500,000 frank. Dat is een uitnemend werk.

In de bijlagen (1) wordt het nabijkomend bedrag der ontvangsten voor 1905 afgekondigd.

Daaruit blijkt dat de verhooging der ontvangsten van den spoorweg 13,500,000 frank meer bedraagt dan in 1904, toen zij reeds 7,200,000 frank hooger waren dan in 1903. Doch verder zullen wij zien dat de uitgaven nog sneller toenamen.

De ontvangsten van posterijen, telegraaf en telefoon gaan merkkelijk vooruit, en men mag zeer gerust zijn aangaande de raming der vervoergelden op onze begrooting van 's lands middelen voor 1905; zij zal aanzienlijk worden overtroffen.

Ten einde de opzoekingen te vergemakkelijken voor diegenen onzer medeleden die er verlangen te doen, heeft de Middenafdeeling besloten de statistiek-tabellen en diagrammen, welke in het verslag van verleden jaar voorkwamen, te doen aanvullen en als bijlagen af te kondigen.

2^o ONDERZOEK IN DE AFDEELINGEN.

Als naar gewoonte, was het onderzoek in de afdeelingen tamelijk bondig.

De eerste afdeeling vraagt vergemakkelijking der betrekkingen van het Doorniksche, Turnhout en de kantons Thuin, Beaumont en Chimay met het overige des lands; betere spoorweggemeenschap in Luxemburg.

Een lid vraagt hoeverre het staat met de verlaging der vervoerkosten voor landbouwstoffen in Luxemburg.

Een lid vraagt verlaging van den abonnementsprijs op het telefoonnet.

Een lid stelt voor, een spoorlijn aan te leggen van Parijs naar Oostende, over Atrecht en Armentiers; een ander lid doet opmerken dat die lijn weinig nut zou opleveren.

Een lid vraagt op de lijn van Chimay beschuttingen voor reizigers en zou zich voorloopig vergenoegen met oude spoorwagens.

Een lid hekelt het nieuw ontwerp voor de betaling van het abonnement op de telefoon.

(1) Zie Bijlage 1, tabellen 1, 2, 3, 4 en 5.

Verscheidene leden stellen enkel de vermindering van den abonnementsprijs voor, benevens eene taxe voor ieder gesprek ; andere leden vragen een zelfden prijs voor gansch het land.

De begrooting wordt goedgekeurd met 9 stemmen, 2 onthoudingen en 1 stem tegen.

In de 2^e afdeeling, maakt een lid opmerkingen over de betrekkingen tusschen de buurtspoorwegen en de tramwegen. De eersten schijnen de streken te willen innemen, die aan de tramwegen zijn voorbehouden.

Een lid doet opmerken dat de wetten, waarbij de twee instellingen worden geregeld, onduidelijk zijn. Hij is het eens met de opvatting van het andere lid, doch vroeger werd het onderscheid weinig in acht genomen, en het is soms moeilijk alles goed te regelen. Men moet zich houden aan oplossingen om beterswil.

De begrooting wordt goedgekeurd met 11 stemmen en 1 onthouding.

De derde afdeeling doet eenparig opmerken dat de begrooting is verhoogd met 9 millioen, waaronder 3 millioen voor dagloonen. Zij is van oordeel dat het personeel belanghebbend moet gemaakt worden in het verminderen van de schade.

Een lid schat dat de dienst Oostende-Dover een tekort van 2 millioen oplevert en dat onze dienst slecht is ingericht; hij zegt dat er in vlugschriften hervormingen werden voorgesteld.

Een lid zou willen dat de aanteekenaars beambten zouden worden; thans worden zij gerangschikt onder de spoorweg-arbeiders en betalen patent als beamtten bij de Financiën.

Een lid vraagt wat de verlaging van het abonnement op de telefoon verhindert.

De begrooting wordt eenparig goedgekeurd.

In de vierde afdeeling vraagt een lid hoeverre het staat met de werken tot verbetering der statiën Châtelineau en Jumet, en voor het dubbel spoor van Givet naar Châtelineau.

Een lid zegt dat er vele werken worden verricht, zonder dat de Kamers worden verwittigd en inlichtingen kunnen erlangen. Voor werken van aanzienlijken invloed op de gemeenschap, zouden de plannen moeten medege-deeld worden.

Een lid vraagt wanneer de ringspoorweg, op het grondgebied van Schaar-beek, verplaatst zal zijn. Daarop wacht men reeds eene halve eeuw, en het Departement geeft 3 millioen uit voor een enkelen reiziger, die zijne plaats niet betaalt, namelijk voor den tunnel die het paleis verbindt met de spoorlijn.

Een ander lid klaagt er over dat er andere werken zijn, aangaande dewelke er geene inlichtingen zijn te krijgen, namelijk de ontworpen lijnen rondom Brussel. Hij verlangt te weten welk verschil er bestaat tusschen de kosten van den besteldienst, zooals hij thans is ingericht en zooals hij vroeger was. Hij vraagt waarom de voorloopige statie van Turn-en-Taxis overdreven duur heeft gekost.

Hij vraagt een bijzonder tarief voor de briefwisseling onder blinden : tarief der gedrukte stukken.

Hij vraagt verbetering van den toestand der boden klasseerders.

Eindelijk vraagt hij verbetering van den toestand der seinhuiswachters.

Een lid vraagt of het waar is dat de statie Turn-en-Taxis zal worden voorbehouden voor de geabonneerde werklieden. Deze beslissing zou aan de arbeidersabonnementen schier alle waarde ontnemen. Hij vraagt ook dat de werklieden gebruik zouden mogen maken van al de treinen en in alle statiën afstappen.

De afdeeling vraagt dat die zaak worde bestudeerd.

Een lid vraagt verbetering van den toestand der lagere beambten bij het zeewezen.

De begrooting wordt goedgekeurd met 8 stemmen en 2 onthoudingen.

De vijfde afdeeling keurt zonder aanmerking de begrooting goed met 8 stemmen en 3 onthoudingen.

In de zesde afdeeling vraagt een lid wijziging van het ruststelsel voor de treinwachters, gezegd « onderbreking van dienst », en dat men zou terugkomen tot het vroegere stelsel van « aanhoudenden dienst »; hij bekent dat het moeilijk kan geregeld worden, doch er is een te lange onderbreking van dienst.

Vele leden vragen dat het nieuw tarief voor de telefoon worde aangenomen. Talrijke leden komen op tegen het overdreven tarief (1 frank) voor de abonnementen op grooten afstand; dat is hoogst schadelijk voor de telefoon en voor de belanghebbenden.

De begrooting wordt goedgekeurd met 9 stemmen en 1 onthouding.

Ziehier hoe de stemmen werden uitgebracht :

1 ^e afdeeling :	9	ja,	2	onthoudingen,	1	neen.
2 ^e —	11	—	1	onthouding.		
3 ^e —	15	—				
4 ^e —	8	—	2	onthoudingen.		
5 ^e —	10	—	5	—		
6 ^e —	9	—	1	onthouding.		

Totaal : 62 ja, 9 onthoudingen, 1 neen.

3^o ONDERZOEK IN DE MIDDENAFDEELING.

Toen de Middenafdeeling de eerste maal vergaderde, was het verslag over de verrichtingen van den spoorweg in 1904 nog niet verschenen. Die vertraging wordt eenparig betreurd door de afdeeling, en zij uit den wensch dat het verslag over het verlopen jaar ten laatste binnen het tweede kwartaal van het volgend jaar zou verschijnen; en andermaal vraagt zij dat daaraan een beknopte vorm worde gegeven, zijnde de uitslagen opgegeven in den vorm eener nijverheidsbalans, met de verhooging van de ontvangsten en uitgaven en dezer oorzaak.

In de eerste plaats wierp de Middenafdeeling een zeer belangwekkend en gewichtig vraagstuk op, namelijk de vervanging van het materieel *op exploitatierekening*.

Het spoorwegbeheer houdt geene afzonderlijke jaarlijksche rekening van delging des materieels.

Het delgt gansch zijne schuld, en bijgevolg het materieel dat daarin is begrepen voor 0.438 t. h. per jaar; vervolgens delgt het volkomen en ineens zijn versleten materieel, door eene buiten gebruik gestelde locomotief of wagen te vervangen door een ander voorwerp van dezelfde waarde en wel op exploitatiekosten.

Doch daar die kosten van aankoop van nieuw materieel op de gewone begrooting worden vermengd met de onderhouds- en herstellingskosten, en daar anderzijds de levering van besteld materieel niet steeds op bepaalden datum geschiedt, loopen de jaren incen en kan men zich heel moeilijk nauwkeurig rekenschap daarvan geven.

Op voorstel van den verslaggever, besliste de Middenafdeeling bij den heer Minister navraag te doen over de waarde van het materieel in 1884, de sommen uitgegeven, van 1885 tot 1904, op buitengewoon krediet, en ten slotte de waarde van het materieel in 1904. Staat deze gelijk met de waarde in 1884, vermeerderd met de sommen op de buitengewone begrooting uitgegeven, dan blijkt daaruit dat het materieel, gedurende die twintig jaren buiten gebruik gesteld, wezenlijk werd vervangen op exploitatiekosten.

Ziehier de vragen en antwoorden :

EERSTE VRAAG.

1^o Wat was, in 1884, de waarde van het spoorwegmaterieel :

a) Getal locomotieven en tenders, hunne kracht, hunne waarde?

b) Getal reizigersrijtuigen, getal beschikbare plaatsen. Waarde?

c) Getal goederenwagens, hun inhoud, hunne waarde?

2^o Dezelfde uitslagen voor 1904.

ANTWOORD.

Ziehier de inlichtingen, gevraagd onder 1^o en 2^o, § a.

	1884	1904
a) Getal locomotieven.	1,755	3,186
Getal tenders.	1,172	2,170
Paarden-uren nuttig gebruikt.	285,895,478	653,267,717
Waarde van het trek-materieel (locomotieven en tenders.)	95,471,555	211,515,190

Uit deze tabel blijkt, dat het getal locomotieven met 81.7 t. h. toenam;

De paarden-uren nuttig gebruikt, met 146.6 t. h.;

En de waarde van het trekmaterieel met 126.2 t. h.

	1884	1904
b) Getal reizigersrijtuigen.	2,981	6,537
Getal daarmedegelijk-gestelde rijtuigen (pakwagens, boxes, snelwagens, enz.).	1,212	2,080
Totaal. . .	4,193	8,637

	1884	1904
Getal beschikbaar gestelde plaatsen.	119,580	501,464
Waarde der reizigersrijtuigen.	20,450,018	95,853,000
Waarde van het daarmee gelijkgesteld materieel.	6,062,085	15,521,325
Totaal. . .	26,512,103	111,334,325
c) Getal goederenwagens.	40,109	67,087
Getal wagens voor verschillende diensten (met inbegrip der pakwagens voor goederentreinen).	1,787	2,813
Totaal. . .	41,896	69,900
Tonnenmaat der goederenwagens.	411,742	811,752
Waarde der goederenwagens.	107,502,160	184,895,199
Waarde der wagens voor verschillende diensten (met inbegrip der pakwagens voor goederentreinen).	7,802,425	10,070,704
Totaal. . .	115,104,585	194,965,903

Uit deze tabel blijkt dat :

1° Voor het reizigersmaterieel :

Het getal reizigersrijtuigen vermeerderde met 119.9 t. h. ;

Het getal beschikbare plaatsen met 152.5 t. h. en de waarde der reizigersrijtuigen met 368.6 t. h.

2° Voor het goederenmaterieel, vermeerderde het getal wagens met 67.3 t. h. ;

De tonnenmaat met 97.2 t. h. ;

En de waarde met 72 3 t. h.

TWEDE VRAAG.

Verzoek om op te geven de sommen die jaarlijks werden besteed, op de buitengewone begrootingen, voor vermeerdering van het spoorwegmaterieel (locomotieven, tenders, reizigers- en goederenwagens) van 1885 tot en met 1904.

ANTWOORD.

Ziehier de waarde van het tot uitbreiding geleverd materieel gedurende elk der volgende jaren :

1885 . . . fr.	2,587,968
1886	1,572,191
1887	1,655,900
1888	5,789,988
1889	5,809,241
1890	7,419,972
1891	5,386,345

Over te dragen. . 28,221,605

Overdracht . . .	28,221,605
1892 . . .	5,295,300
1893 . . .	1,475,110
1894 . . .	5,616,550
1895 . . .	5,065,027
1896 . . .	7,818,705
1897 . . .	14,227,955
1898 . . .	15,631,890
1899 . . .	12,094,035
1900 . . .	30,959,519
1901 . . .	37,086,378
1902 . . .	38,063,700
1903 . . .	36,011,025
1904 . . .	29,593,840
Totaal. . fr.	267,160,639

niet inbegrepen eene som van 22 miljoen 289,287 frank, die de waarde vertegenwoordigt van het materieel, overgenomen van de Maatschappijen (Grand Central Belge, Luik-Maastricht, Gent-Eecloo en Gent-Antwerpen).

In 't geheel, fr. 289,449,926.

Laat ons terloops aanmerken hoezeer het materieel toenam sedert 1897 (meer dan 200 miljoen), overeenkomend met eene vermeerdering van het vervoer op het spoorwegnet; waren zulke gewichtige maatregelen niet genomen, wij zouden in België eene weergalooze vervoercrisis beleven, met onberekenbaar verlies.

Deze tabellen geven ons dus de volgende uitslagen :

	Balans van 1884.	Balans van 1904.
Motoren. fr.	93,471,555	211,513,190
Reizigersrijtuigen	26,512,103	111.354,555
Goederenwagens	115,104,585	194,965,903
Totaal. . fr.	235,088,243	517,833,418

Hier bij te voegen het bedrag der uitgaven op buitengewone begrooting fr.

289,449,926

Totaal . . fr. 524,538,169

Minder . . . 517,833,418

Verschil. . fr. 6,704,751

Daaruit volgt dus dat de vervanging nagenoeg 7 miljoen ten achter zou zijn, doch daar op de gewone begrooting voor 1905 een bijkrediet van 6 miljoen werd uitgetrokken, is het verschil thans reeds aangevuld;

dit was reeds vroeger het geval, of liever nooit was er achterstand, want het door ons aangewende stelsel, het eenige waarover wij beschikten, is in dezen zin onnauwkeurig, dat niet wordt in aanmerking genomen dat de rijtuigen en locomotieven werden vervangen door rijtuigen en locomotieven in betere voorwaarden vervaardigd, naar de jongste verbeteringen en met veel meer benuttigingswaarde; uit dien hoofde mag het verschil als vergoed worden beschouwd. En zij die een onomstootelijk bewijs van de wezenlijke delging van zulk aanzienlijk materieel willen, mogen niet vergeten, dat, zooals wij hierboven zegden, het beheer, in zijne rekeningen, behalve de daareven vermelde vervanging door middel van de gewone begrooting, zijne schuld, met inbegrip van het materieel, aflost tegen 0,438 t. h. En ondersteld dat de gemiddelde waarde van het materieel in de laatste twintig jaar 350 miljoen bedroeg, dan is het eene jaarlijksche som van 1,500,000 frank, dus in 't geheel 30 miljoen, die op de rekening van delging werden gebracht.

Dus valt er niets af te dingen op de delging van het materieel.

De Middenafdeeling besliste vervolgens nog onderstaande vragen te stellen, die wij mededeelen met de daarop gegeven antwoorden.

5^e VRAAG.

Kan de heer Minister niet kosteloos pensioen verleen en aan het arbeiderspersoneel, door middel van de thans gedane afhouding?

ANTWOORD.

Zooals de Regeering verklaarde in de inleidingsnota van het ontwerp van begrooting voor 1906 (Oorkonde n^o 4, IX, blz. 16), worden de arbeiderspensioenen feitelijk door den Staat betaald, daar de bijdragen van de werklieden niet eens toereikend zijn om de andere lasten der instelling te bestrijden (pensioenen voor weduwen en weezen, onderstand in geval van ziekte, kosteloze geneeskundige verpleging, enz.).

De verhooging met 1,100,231 frank, aangevraagd onder artikel 56 van voornoemd ontwerp van begrooting, strekt namelijk om de door den Staat aan de Pensioen- en Onderstandskas verstrekte tegemoetkoming overeen te brengen met den werkelijken last, door deze instelling gedragen uit hoofde van de arbeiderspensioenen.

Vermits de Staat feitelijk het tekort betaalt, ware het raadzaam het beginsel der kosteloosheid van het pensioen aan te nemen, mits de thans gedane afhoudingen. Daardoor zou de toekomst verzekerd zijn.

6^e VRAAG.

Welk verschil bestaat er tusschen de kosten van den besteldienst, zooals hij thans is geregeld, en het vroegere stelsel?

ANTWOORD.

De vraag schijnt slecht gesteld te zijn. Ongetwijfeld wordt daardoor bedoeld de besteldienst te Brussel en voorsteden, want het is de eenige gewichtige aanbesteding, in den loop van verleden jaar gedaan.

Het stelsel dat daardoor werd aangenomen, is hetzelfde als het vroegere; het verschil der kosten, dat men wil kennen, is waarschijnlijk dit tusschen de huidige en de vorige onderneming, welke den 31^{en} Juli laatstleden eindigde.

In de maanden Augustus tot December 1904, werd fr. 120,702.10 betaald, voor den dienst van 332,512 uren-paard. Voor hetzelfde tijdvak van 1903 werd voor 336,972 uren fr. 176,910.48 betaald.

7^e VRAAG.

Hoe denkt de heer Minister de verhoogingen van jaarwedde te verdeelen, die, naar men zegt, eerlang aan de post-beambten worden toegestaan?

ANTWOORD.

De kredieten, aangevraagd onder artikel 34 van het ontwerp van begrooting voor 1906 (jaarwedden van en vergoedingen voor de ambtenaren en beambten) zijn 227,550 frank hooger dan die welke voor 1903 werden toegekend.

Deze verhooging, het gevolg van de uitbreiding der kaders, verandering van betrekkingen, enz., zijn onderverdeeld zooals wordt aangeduid in de hier bijgevoegde tabel (1).

Onder artikel 39 (materieel, kantoor-behoefden, huur- en bureelkosten, enz.), voorzag ik eene verhooging van 38,000 frank, om aan de onderontrangers en de agenten van depots eene jaarlijksche vergoeding te verleen tot het bestrijden van de verwarmings- en verlichtingskosten, die zij tot hiertoe zelf moesten betalen.

8^e VRAAG.

Ware het niet mogelijk eene verlaging toe te staan op den vervoerprijs van de noodzakelijk lijvige en zware boeken der blinden, alsmede op hun eigen vervoer per spoorweg?

ANTWOORD.

Deze vraag is in strijd met een van de hoofdbepalingen der postwet van 30 Mei 1879.

(1) Zie bijlage 5.

Van 't oogenblik dat het persoonlijke geschreven mededeelingen geldt, welke ook de schrijfwijze moge wezen, behoren zij tot de klasse der brieven of postkaarten. Zelfs indien het stippelschrift werd gelijkgesteld met drukwerk, kunnen bedoelde verzendingen maar worden aangenomen tegen het tarief van drukwerk wanneer zij geene persoonlijke briefwisseling zijn. Dienaangaande beslist artikel 17, littera B, van voormelde wil uitdrukkelijk.

Welnu, de postbeambten missen volstrekt alle middel om te onderzoeken of gestippelde mededeelingen al dan niet van dien aard zijn.

Dit zoo zijnde, heeft men, om zooveel mogelijk mededeelingen van dien aard te vergemakkelijken, ze gelijkgesteld met drukwerk van twijfelachtig algemeen aard, 't is te zeggen dat men ze tegen het verlaagd tarief aanneemt mits zij worden verzonden bij twintig gelijke exemplaren.

Boeken ten gebruike van blinden moeten noodzakelijk worden gefrankeerd tegen het gewoon tarief voor drukwerk (2 centiemen per 50 gram), wat overigens zeer goedkoop is.

Wat betreft de reiskaarten voor blinden, hoeven de weldadigheidsbesturen tusschen beide te komen om hunne reizen te vergemakkelijken.

10^e VRAAG.

Wanneer wordt het centraal postkantoor te Bergen vergroot?

ANTWOORD.

Het centraal post-, telegraaf- en goederenkantoor te Bergen wordt vergroot na de onteigening van een daartoe noodig eigendom. De zaak is aanhangig bij het Hof van beroep.

Men kan onmogelijk van stonde aan zeggen wanneer een arrest in deze zaak zal uitgesproken worden.

11^e VRAAG.

Eerste bijlage.

Zijn de uitslagen der lijn Oostende-Dover voordeeliger of nadeeliger?

Ware het niet noodig de vertrekuren te

ANTWOORD.

Op het eerste deel van nevenstaande vraag meen ik niet beter te kunnen antwoorden dan met de mededeeling van

veranderen, om beter op te komen tegen de mededinging van vreemde lijnen?

het diagram van het reizigersverkeer op de lijn Oostende-Dover van 1860 tot en met 1905 (1).

De vertrekuren der schepen op de lijn Oostende-Dover zijn niet alleen vastgesteld met het oog op de gemeenschap met Duitschland, over Keulen, maar ook met Elzas-Lotharingen, Zwitserland en Italië, over Luxemburg.

Uit allerhande studiën blijkt dat dit tweevoudig doel niet beter dan thans is te bereiken. De treinen, die eenerzijds te Keulen en anderzijds te Luxemburg en te Basel aansluiten, zijn de snelste en gemakkelijkste welke in beide richtingen kunnen rijden.

(1) Zij bijlage 2.

Een lid doet opmerken dat de vertrekuren der treinen goed zijn, maar dat die der postbooten verbeterd kunnen worden.

In de jongste tijden hebben de spoorwegen voorzeker de Schatkist aanzienlijke ontvangsten verschaft.

Zooals reeds werd gezegd, is de spoorweg een openbare dienst, die, in algemeenen regel, niet meer hoeft te eischen dan de vergelding van een bewezen dienst en geene bron van eene bedekte belasting mag wezen. Heeft hij dus zijne kosten gedekt en is de interest en de uitdelging van het daarin betrokken kapitaal derwijze berekend dat er geen kwade gevolgen zijn te vreezen, dan moet het overige worden aangewend om den dienst te verbeteren, de vervoerprijzen te verlagen, de jaarwedden en dagloonen te verhoogen, met de laagste aanvangende.

Derhalve vestigen wij hierop de welwillende aandacht van den heer Minister van Spoorwegen.

Verlaging van vervoertarief zou ten goede komen aan zware landbouwvoortbrengselen van geringe waarde en aan ijzererts; vele leden deden de redenen kennen, die pleiten ten voordeele der landbouwproducten; en wat ijzererts betreft, dient te worden opgemerkt dat het vervaardigen van gegoten ijzer in België een lastigen toestand beleeft, uit hoofde van de duurte der coke. Men mag eene nijverheid, die tot grondslag dient aan het vervaardigen van staal, niet ten onder laten gaan; daarenboven werd sedert tal van jaren geene tariefsverlaging voor die goederen toegestaan. Doch tot dien uitslag kan de Staat gemakkelijk geraken, door het aanleggen van het baanvak Doische-Beauraing, wat merkkelijk zou verkorten den afstand tusschen de Luxemburgsche ertsmijnen en Charleroi. Daarenboven zou deze maatregel dit voordeel opleveren, dat daardoor de zoo overladen lijn Namen-Charleroi-Marchienne verlicht zou worden : men

zou de erts verzenden over Châtelineau en de voor Marchienne bestemde over Berzée, na de zoo noodige verlenging des spoorwegs Berzée-Laneffe tot Hanzinne.

Telephoon.

De Middenafdeeling is van oordeel dat de thans geheven telephoontarieven niet mogen blijven voortduren. Er bestaat een schreeuwend onrecht voor de ondergeschikte netten. De Middenafdeeling had den heer Minister verzocht haar te zeggen wanneer de nieuwe tarieven zouden toegepast worden, en hij antwoordt dat het afhangt van de voltooiing van het ondergrondsche net te Antwerpen, waaraan duchtig wordt voortgewerkt, doch dat waarschijnlijk niet dan na verloop van achttien maanden voltooid zal wezen.

Onder die omstandigheden, verlangt de Middenafdeeling dat de minst goed bedeelde kleine netten zouden worden vereenigd, en inzonderheid beveelt zij den heer Minister het net Chimay-Couvin aan, dat tegen de grens gelegen, zich onmogelijk verder kan uitbreiden en min dan 125 abonneenten telt, die sedert lang vragen om het met het net van Charleroi te vereenigen.

De heer verslaggever ontving een zeer groot getal brieven van schier alle klassen van beambten en werklieden, die vragen om verbetering van hunnen toestand.

De talrijkste dezer vragen gaan uit van de aangestelden, wier toestand hoogst belangwekkend is. De aangestelde is vooreerst werkmán, en na twee jaren proef, kan hij zijn examen afleggen. Zeer velen hebben slechts geringe betrekkingen te vervullen en weinig verantwoordelijkheid, doch in aanzienlijke statien en in sommige haltes die door aangestelden worden beheerd, is dat niet langer het geval; hun ambt vergt bevoegdheid en eene verantwoordelijkheid die geenszins overeenkomen met hunne geringe jaarwedde.

Zij vragen dat een kader van eerstaanwezend aangestelde en van hoofdaangestelde zou worden tot stand gebracht. Deze vraag wordt, door de Middenafdeeling ondersteund, aan den heer Minister overgemaakt.

De Middenafdeeling stelt insgelijks een meer practisch dan theoretisch examen voor, dat den aangestelde zou veroorloven ordeklérk te worden.

Telken jare zou een zeker getal plaatsen van ordeklérk worden voorbehouden voor het examen der aangestelden; derwijze zou hij die zich niet weet te verheffen, het maar zichzelve hebben te wijten.

Een maatregel van dien aard wordt door de Middenafdeeling aanbevolen ter verbetering van den toestand der remmers, voor dewelke men een zeker getal nieuwe plaatsen van treinwachter zou voorbehouden, behoudens een examen, waaruit de voldoende practische kennis zou blijken.

Heel veel huisvrouwen van ambachtslieden wenden zich tot de Middenafdeeling om voor hare echtgenooten verhooging van loon te erlangen. Dat verzoek is al te natuurlijk dan dat de Middenafdeeling het niet zou overmaken aan den heer Minister. Zijne welgekende hoffelijkheid zal hem nopen er gevolg aan te geven voor zooveel het mogelijk is.

Insgelijks vestigt de Middenafdeeling de aandacht van den heer Minister op de vraag der statie-onderoversten, hoofdwachters en treinwachters die, in open brieven, hunne wenschen uiteenzetten.

De machinisten en stokers, die uitstekende beambten, welke over het leven der reizigers beschikken, vragen insgelijks eene verhooging van loon, wat billijk schijnt.

De opzichters, klasseerders, deurwaarders, boden en de wegwerkers hebben de Middenafdeeling insgelijks een verzoekschrift toegestuurd, dat zij den heer Minister mededeelt.

Al de gewezen beambten, werklieden en ambtenaren van den Grand Central worden door de Middenafdeeling inzonderheid aanbevolen; ten opzichte van sommigen hunner, werd geen gevolg gegeven aan de belofte, gedaan tijdens de naasting van den Grand Central, als zou deze geen enkelen beambte schaden.

De Middenafdeeling, erg getroffen over de verhooging der uitgaven in het dienstjaar 1905, toen de meerdere ontvangst van nagenoeg 15 miljoen werd opgeslorpt door eene gelijke verhooging der uitgaven, stelde de volgende vraag :

12^e VRAAG.

Om welke redenen verhoogden de exploitatiekosten, die 59.62 t. h. bedroegen in 1904, tot 61.97 in 1905?

ANTWOORD.

In de berekening der exploitatiekosten voor 1905 is uitzonderlijk begrepen eene som van 6 miljoen frank (bijkrediet) voor den aankoop van materieel, te vernieuwen ten laste der exploitatie.

Het blijft niettemin waar dat de exploitatiekosten veel te hoog zijn. De Staat kan voorzeker niet zoo goedkoop exploiteeren als maatschappijen. Om rechtvaardig te zijn, dient men ook in aanmerking te nemen dat het vervoer zoodanig toenam dat het meerendeel onzer inrichtingen ontoereikend zijn geworden en niet veroorloven zeer zuinig te exploiteeren.

Anderzijds neemt het getal arbeidersabonnementen in overgroote mate toe. Op een totaal van 400,000, worden dagelijks 187,000 werklieden vervoerd tegen het gekend laag tarief.

Hoe het ook zij, wanneer het vervoer toeneemt zooals in de laatste jaren, zouden de kosten moeten verminderen, en wij hoeven te bekennen dat het tegendeel waar is.

Op dit hoogst gewichtig punt vestigt de Middenafdeeling andermaal de aandacht van den heer Minister.

Met 6 stemmen tegen 1, keurt zij de begrooting goed en stelt zij voor ze aan te nemen.

De Verslaggever,

L. HUBERT.

De Voorzitter,

A. HARMIGNIE.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1.

TABEL I. — *Staat van de benaderende ontvangsten der verschillende diensten van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, gedurende het jaar 1905.*

DIENSTEN.		Benaderende ONTVANGSTEN in 1905.
Spoorwegen fr.		242,279,000
Poste- rijen	Aandeel der Schatkist Gewone opbrengsten. fr. 17,767,700 Taxe op de postmandaten » 525,400 — op de abonnementen. » 68,000 — op de handelseffecten » 1,150,000 — op de vischakten » 8,110	19,518,910
	Aandeel van het gemeentefonds fr.	12,711,940
	Telegrafen en telephonen »	12,231,000
	Opbrengst van den dienst der pakketbooten tusschen Oostende en Dover. »	1,293,000
	— van den overzetdienst tusschen Antwerpen en het Vlaamsch-Hoofd »	111,700
Zee- wezen.	— der rechten van havenpolitie »	178,000
	— der loodsrechten »	3,915,000
	— der sluisrechten »	7,600
		292,246,150

Dus bedraagt de waarschijnlijke verhooging voor den spoorweg in 1905 nagenoeg 13 1/2 millioen meer dan in 1904, toen zij nagenoeg 7,200,000 fr. meer bedroeg dan in 1903.

TABEL II. — *Ontvangsten van het beheer van Staatsspoorwegen in 1904 en 1905.*

AARD VAN HET VERVOER.	ONTVANGSTEN. (Staat en concessiehoudende maatschappijen.)		ONTVANGSTEN ten voordeele der Schatkist.	
	1904	1905	1904	1905

Elf eerste maanden (1).

Reizigers	69,217,775.40	75,340,000 »	67,667,148.24	73,712,000 »
Reisgoed	1,919,029.33	2,080,000 »	1,879,318.95	2,039,000 »
Goederen, geldspecie, enz. . .	139,919,291.25	147,812,000 »	136,866,227.39	144,772,000 »
Buitengewone opbrengsten . .	2,904,973.57	2,441,000 »	2,887,172.78	2,419,000 »
Gezamenlijke ontvangsten . .	213,961,069.55	227,673,000 »	209,299,867.36	222,942,000 »
	13,711,930.45		13,642,132.64	

December (bij benadering).

Reizigers en reisgoed	5,417,340.24	5,859,000 »	5,296,450.73	5,742,000 »
Goederen en buitengewone op- brengsten	12,936,357.59	13,872,000 »	12,682,827.22	13,595,000 »
Gezamenlijke ontvangsten . .	18,353,697.83	19,731,000 »	17,979,277.95	19,337,000 »
Verschil in 1905	1,377,302.17		1,357,722.05	
Te zamen voor de 12 maanden.	232,314,767.38	247,404,000 »	227,279,145.31	242,279,000 »
Verschil in 1905	15,089,232.62		14,999,854.69	

(1) De ontvangsten der maand November 1905 zijn niet bepaald vastgesteld.

TABEL III.

BESTUUR DER POSTERIJEN.

Benaderende ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1905.

Ontvangsten.

Aandeel der Schatkist fr.	19,518,910	
Aandeel van het gemeentefonds	12,711,940	
Algemeen bedrag der ontvangsten. . . . fr.		32,230,850

Uitgaven.

De uitgave zal, in 1905, bedragen de som		
van fr.	15,665,441	
waarbij is te voegen het aandeel der poste- rijen in de algemeene bestuurskosten. voor 1905, bepaald op.	494,316	
De gansche uitgave bedraagt dus fr.		16,159,757

TABEL IV.

BESTUUR DER TELEGRAFEN.

Benaderende ontvangsten en uitgaven in het dientsjaar 1905.

Ontvangsten.

De ontvangsten van telegraaf en telefoon ten voordeele der Schatkist,
zullen in 1905 bedragen fr. 12,231,000

Uitgaven.

De uitgaven zullen in 1905 bedragen . fr. 7,664,424
waarbij is te voegen 308,073
vertegenwoordigende 45 t. h. van het totaal
(684,612 frank) der uitgaven (163,300
+ 207,812 + 313,500) toegerekend op de ar-
tikelen 31, 32 en 33 (gemeenschappelijke
diensten).

De gansche uitgave bedraagt dus fr. 7,972,499

TABEL IV.

BESTUUR VAN ZEEWEZEN.

Benaderende ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1905.

Ontvangsten.

De algeheele ontvangst gedaan, in 1905, voor de verschillende diensten van het zeewezen, zal bedragen, fr.	5,505,300
--	-----------

Uitgaven.

De gewone uitgaven, artikelen 47, 48, 49, 50 en 51 der eerste afdeeling der begroeting van 1905 bedragen . . . fr.	7,872,200
--	-----------

En de buitengewone uitgaven, artikel 58, der 2 ^e afdeeling fr.	2,666,213
---	-----------

Te zamen . . . fr.	<u>10,538,413</u>
--------------------	-------------------

(22 bis)

1905/06

N° 116

Diagram van den pasagiersdienst

op de lijn Oostende - Dover van

1860 tot en met 1905

cfr 35 mm film

1 plan(s)

**ART. 34 (JAARWEDDEN AAN EN VERGOEDINGEN VOOR DE
AMBTENAREN EN BEAMBTEN).**

Begrooting van 1905 fr.	6,303,803
Begrooting van 1906	6,510,048
Verhooging. . . . fr.	<u>206,245</u>

Rekening gehouden met de overdrachten van 2,450 frank onder artikel 22, 8,197 frank onder artikel 35, 10,575 frank onder artikel 41 en 83 frank onder artikel 56, bedraagt de *wezenlijke verhooging* 227,550 frank.

Deze verhooging is onderverdeeld als volgt :

A. — *Uitbreidingen reeds tot stand gebracht of uitgaven goedgekeurd in 1905.*

1° Uitbreidingen, veranderingen, enz., waarvoor de helft der kredieten was uitgetrokken op de begrooting voor 1905 :

a) Werving van 30 klerken en 20 ordeklcerken fr.	51,250
b) Verandering van 6 betrekkingen als hoofdklerk in betrekking als bureeloverste.	3,500
c) Verandering van eene betrekking als controleur in betrekking als eerstaanwezend controleur en van bureelhoofd in eerstaanwezend bureelhoofd	1,575
d) Verandering van 20 betrekkingen als ordeklcerk tot klerk.	8,000
e) Oprichting en verandering van kantoren	5,600
f) Verhooging der klasse van sommigen kantoren	10,700
2° Verheffing van het kantoor Herstal van de 3° tot de 2° klasse	850
3° Verheffing van het kantoor van de 2° tot de 1° klasse en van een der 4° klasse tot de 3°	2,650
4° Aanvullend krediet om te Brussel een agentschap n° 48 in te richten	100
5° Rangschikking der hulpkantoren	2,000
Over te dragen. . . . fr.	<u>85,825</u>

B. — *Nieuwe behoeften.*

	Overgebracht. . fr.	85,825
1 ^o Vermeerdering met 40 klerken en 35 ordeklcerken . . .		75,000
2 ^o Vermeerdering met eene betrekking als controleur . . .		5,700
3 ^o Verandering van 4 betrekkingen als hoofdklerk tot bureel- hoofd en van 8 betrekkingen als klerk tot hoofdklerk . . .		7,600
4 ^o Oprichting en verandering van bureelen		26,500
5 ^o Verandering eener betrekking als ontvanger 1 ^o klasse tot eerstaanwezend ontvanger		750
6 ^o Verhooging der klasse van sommige kantoren		8,500
7 ^o Verhooging der klasse van sommige hulpkantoren		7,675
8 ^o Veranderlijke kosten		18,000
		235,550
Af te trekken : het bedrag der bezuiniging, voorspruitend uit het afschaffen en veranderen van betrekkingen		8,000
Wezenlijke verhooging. . . fr.		227,550

Beraamde Ontvangsten en uitgaven van het dienstjaar 1905. .

Beraamde ontvangsten

JAAR.	RUWE ONTVANGSTEN van het beheer, verschillende ontvangsten inbegrepen.	UITGAVEN voor het beheer.	ZUIVERE ONTVANGSTEN van het beheer.	AANDEEL der maatschappijen.	AANDEEL der Schatkist.
1	2	3	4	5	6
1885	119,773,906 23	70,054,673 50	49,719,232 73	5,020,998 44	44,698,234 29
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	4,724,382 90	45,888,575 61
1887	124,137,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	4,712,696 88	52,735,443 98
1888	131,612,616 45	69,971,328 50	61,641,287 95	4,645,499 12	56,997,788 83
1889	136,920,084 34	74,714,532 80	62,205,551 54	4,886,353 61	57,319,197 93
Vijfjarig middelcijfer . .	125,794,772 »	69,469,338 »	56,325,434 »	4,797,586 »	51,527,848 »
1890	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	5,076,115 53	52,130,180 08
1891	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	5,153,667 91	53,438,373 15
1892	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	4,995,228 91	52,550,602 13
1893	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 38	5,289,256 27	58,727,225 11
1894	152,974,889 18	86,537,469 39	66,437,419 79	5,299,397 30	61,138,022 49
Vijfjarig middelcijfer . .	144,535,922 »	83,776,290 »	60,759,632 »	5,162,733 »	55,596,899 »
1895	154,467,350 51	90,436,312 18	64,031,038 33	5,303,113 98	58,727,924 35
1896	162,931,764 88	91,557,285 30	71,374,479 58	5,509,690 33	65,864,799 25
1897	188,137,185 83	109,904,349 56	78,232,836 27	5,723,068 07	72,509,768 20
1898	191,584,178 70	112,902,678 62	78,681,500 08	5,340,133 56	73,341,366 52
1899	201,229,218 83	118,661,088 59	82,568,130 24	5,749,948 14	76,818,182 10
Vijfjarig middelcijfer . .	179,669,939 75	104,692,342 85	74,977,596 90	5,525,188 82	69,452,408 08
1900	209,194,311 34	140,428,194 93	68,766,116 41	4,945,448 56	63,820,667 85
1901	207,768,557 31	139,587,582 85	68,180,974 46	4,815,166 56	63,365,807 90
1902	215,465,647 22	135,478,385 56	79,987,261 66	4,882,994 73	75,104,266 93
1903	225,161,463 31	134,234,111 81	90,927,351 50	5,007,441 97	85,919,909 53
1904	232,757,710 10	138,381,322 02	94,376,418 08	5,255,222 07	89,121,196 01
Vijfjarig middelcijfer . .	218,069,543 86	137,621,919 44	80,447,624 42	4,981,254 78	75,466,369 64
1905 (bij benadering) . .	247,847,000 »	153,590,019 »	94,256,981 »	5,344,600 »	88,912,381 »
Gemiddeld cijfer voor het tijdvak 1885-1905 . .	170,866,566 18	101,494,736 75	69,371,829 43	5,127,543 56	64,244,285 87

en uitgaven van het dienstjaar 1905.

BIJLAGE 4.

GELDELIJKE lasten der kapitalen. (Interesten en uitdelging.)	BATIG SLOT of tekort der rekening van beheer.	BEDRAG der pensioenen toegekend aan ambtenaren en beambten van den spoorweg.	BATIG SLOT of tekort rekening gehouden met het bedrag der pensioenen.	Gemiddelde lengte in gebruik.	Coefficient van het beheer.	Gemiddelde prijs der verbruikte kolen.	Gemiddelde prijs der gebruikte stalen spoorstaven.
7	8	9	10	11	12	13	14
51,014,545 04	6,316,310 75	309,240 »	6,625,550 75	Kilom. 3,173	58 35	5 65	131 »
51,533,600 38	5,645,024 77	351,731 »	5,996,755 77	3,200	56 56	5 10	129 46
46,192,386 04	6,543,057 94	353,876 »	6,189,181 04	3,217	53 72	4 70	108 »
46,607,693 82	10,390,095 01	386,182 »	10,003,913 01	3,227	53 16	5 74	115 63
47,168,740 49	10,150,457 44	437,617 »	9,712,840 44	3,235	54 57	6 68	115 52
48,503,393 »	3,024,455 »	367,729 »	2,656,726 »	3,210	55 27	5 57	119 93
47,805,730 67	4,324,449 41	464,579 »	3,859,870 41	3,249	59 50	10 96	132 50
48,556,660 99	4,881,712 16	482,550 »	4,399,162 16	3,269	58 97	10 26	154 »
49,326,397 92	3,224,294 21	509,296 »	2,714,998 21	3,276	58 90	7 52	139 50
49,756,076 99	8,971,148 12	533,238 »	8,437,910 12	3,279	56 04	6 40	131 »
50,449,400 64	10,688,621 85	561,209 »	10,127,412 85	3,289	56 57	6 89	126 48
49,178,854 »	6,418,045 »	510,174 »	5,907,871 »	3,272	58 »	8 41	136 70
51,146,077 61	7,581,846 74	615,012 »	6,966,834 74	3,299	58 55	7 33	125 29
54,025,199 39	11,839,599 86	675,629 »	11,312,744 24	3,330	56 57	7 42	121 71
60,778,475 24	11,731,292 96	724,113 »	9,109,083 07	3,340	59 90	8 26	118 69
61,496,469 61	11,844,896 91	764,366 »	11,080,530 91	4,004	59 13	9 16	117 50
63,193,567 59	13,624,614 51	809,395 »	12,815,219 51	4,040	58 97	11 15	127 50
58,127,957 89	11,324,450 19	717,703 »	10,256,882 49	3,602	58 62	8 67	124 14
65,480,815 22	1,660,147 37	919,620 »	2,579,767 37	4,060	57 13	17 91	127 50
63,335,714 10	30,093 80	906,299 »	876,205 20	4,048	67 18	17 44	127 64
65,137,519 43	9,966,747 50	960,367 »	9,006,380 50	4,049	62 88	12 29	131 08
67,007,887 55	18,912,021 98	1,170,789 »	17,741,232 98	4,053	59 62	12 24	129 88
68,742,802 92	20,378,393 09	1,256,390 »	19,122,003 09	4,037	59 45	12 25	131 63
63,940,947 84	9,525,421 80	1,042,693 »	8,482,728 80	4,049	63 11	14 43	129 55
70,590,357 »	18,322,024 »	1,346,390 »	16,975,634 »	4,037	61 97	12 »	127 50
56,159,338 98	8,084,946 89	692,280 38	7,392,666 51	3,596.9	59 40	9 41	127 10

Gevestigde schuld. — Toestand der

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop.	Kapitalen ambtshalve ingeschreven of ter vervanging van andere schulden.	Nominaal kapitaal der verwezenlijkte titels.	Gemiddeld be- drag der inte- resten betaald op het nomi- naal kapitaal.	Interesten overeenkomend met dit gemiddeld bedrag.
1	2	3	4	5	
1830	632,804 23	»	632,804 23	6 »	37,968 24
1831	46,838,158 83	»	46,838,158 83	5 01	2,348,235 97
1832	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1833	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,530 25
1834	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1835	96,250,396 97	»	96,250,396 97	5 »	4,812,519 85
1836	125,008,782 96	»	125,008,782 96	4 76	5,950,439 15
1837	123,381,502 44	»	123,381,502 44	4 76	5,872,571 93
1838	172,544,213 65	»	172,544,213 65	4 24	7,316,903 79
1839	171,457,028 72	1,466,666 67	169,990,362 05	4 24	7,207,591 35
1840	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 73	4 50	11,443,354 65
1841	252,317,683 52	1,435,242 43	250,882,441 09	4 50	11,289,709 80
1842	277,999,246 74	1,418,110,51	276,581,136 23	4 56	12,612,098 16
1843	672,036,284 49	398,441,752 84	273,594,531 65	4 52	12,366,472 80
1844	595,667,597 35	229,109,525 93	366,558,071 42	4 40	16,128,555 12
1845	592,965,829 59	228,749,330 52	364,216,499 07	4 40	16,025,525 96
1846	589,179,658 78	228,300,700 87	360,878,957 91	4 41	15,914,762 05
1847	584,773,575 66	227,812,790 45	356,960,785 21	4 40	15,706,274 57
1848	616,180,730 02	227,583,631 74	388,597,098 28	4 47	17,370,290 28
1849	612,000,094 05	227,583,631 74	384,416,462 31	4 47	17,183,415 85
1850	606,619,472 90	227,583,631 74	379,035,841 16	4 48	16,980,805 68
1851	600,993,620 88	227,583,631 74	373,409,989 14	4 48	16,728,967 51
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	1 51	17,476,444 88
1853	609,196,669 84	227,583,631 74	381,613,038 10	4 52	17,248,909 32
1854	624,378,403 88	233,567,408 01	390,810,995 87	4 35	17,000,278 33
1855	618,469,512 07	231,932,739 53	386,636,772 54	4 36	16,857,363 26
1856	612,651,630 43	230,285,423 41	382,366,207 02	4 36	16,671,166 63
1857	606,446,520 88	228,556,440 57	377,890,080 31	4 34	16,400,429 47
1858	600,237,550 38	227,583,631 74	372,653,918 64	4 34	16,173,180 04
1859	593,792,646 68	227,583,631 74	366,209,014 94	4 35	15,930,092 15
1860	631,975,321 66	227,583,631 74	404,391,689 92	4 37	17,671,916 85

kapitalen verwezenlijkt van 1830 tot 1905.

BIJLAGE 5.

Wezenlijk kapitaal (1).	Interestbedrag overeenkom- mend met het wezenlijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal der ver- wezenlijkte titels en het wezenlijk kapitaal.	Bedrag der kapitalen, aan den spoorweg geleend op buitenge- wonen dienst, volgens de Thesaurie.		Interest- bedrag, in de verslagen toegepast op de kapitalen.
			Per dienstjaar.	Totaal op 't einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
632,804 23	6 »	»	»	»	4 p. c.
46,838,158 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 91	6 76	26,018,844 13	»	»	»
72,691,169 88	6 78	25,919,435 08	»	»	»
71,543,891 81	6 81	25,897,200 19	10,000,000 »	10,000,000 »	»
70,361,846 76	6 84	25,885,550 21	»	10,000,000 »	»
96,490,498 64	6 17	28,518,284 32	14,524,163 74	24,524,163 74	»
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	9,066,448 57	33,590,612 31	»
129,027,018 64	5 67	43,517,165 01	23,200,807 82	56,791,420 13	»
126,741,395 04	5 69	43,248,967 01	11,031,262 85	67,822,682 98	»
206,385,990 99	5 55	47,910,778 74	57,130,903 30	124,953,586 28	»
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	»	124,953,586 28	»
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	19,438,725 56	144,392,311 84	»
227,241,124 78	5 44	46,353,406 87	898,203 15	145,290,514 99	»
324,054,203 31	4 98	42,503,868 11	»	145,290,514 99	»
521,917,109 92	4 98	42,299,389 15	12,019,480 95	157,309,995 04	»
318,851,984 41	4 98	42,023,973 50	3,559,737 50	160,869,732 99	»
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	»	160,869,732 99	»
348,475,847 55	4 98	40,121,250 73	5,508,626 32	166,378,359 31	»
344,945,072 77	4 98	39,471,389 54	461,089 74	166,839,449 05	»
340,356,322 01	4 99	38,679,519 15	1,061,133 78	167,900,582 83	»
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	505,078 63	168,405,661 46	»
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	705,913 57	169,111,575 03	»
345,031,619 39	5 »	36,581,418 71	980,632 61	170,092,207 64	»
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,333,035 29	173,425,242 93	»
350,217,307 99	4 81	36,418,967 55	5,011,753 87	178,436,996 80	»
346,454,801 40	4 81	35,911,405 62	3,876,345 84	182,313,342 64	»
342,514,104 55	4 79	35,375,975 76	4,287,192 20	186,600,534 84	»
337,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,216,752 83	189,817,287 67	»
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	1,067,425 16	190,884,712 83	»
370,600,802 14	4 77	33,790,887 78	2,292,466 81	193,177,179 64	»

(1) Opbrengst der uitgeschreven leeningen, na aftrekking der sommen, besteed tot uitbetaling en aflossing.

Gevestigde schuld. — Toestand der

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop.	Kapitalen ambtshalve ingeschreven of ter vervanging van andere schulden.	Nominaal kapitaal der verwezenlijke titels.	Gemiddeld be- drag der inte- resten betaald op het nomi- naal kapitaal.	Interesten overeenkomend met dit gemiddeld bedrag.
	1	2	3	4	5
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,341,188 87	4 38	17,403,544 08
1862	617,618,068 84	227,583,631 74	390,034,437 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,037,517 97	227,583,631 74	382,453,886 23	4 38	16,751,480 21
1864	602,071,065 35	227,683,631 74	374,487,433 61	4 39	16,439,998 31
1865	653,138,940 84	227,583,631 74	425,555,309 10	4 41	18,766,980 13
1866	644,207,245 01	227,583,631 74	416,623,613 27	4 42	18,414,763 69
1867	693,491,937 57	227,583,631 74	465,908,305 83	4 44	20,686,328 74
1868	690,250,628 91	227,583,631 74	462,666,997 17	4 44	20,542,414 67
1869	683,110,510 61	227,583,631 74	455,526,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 33	227,583,631 74	454,030,393 59	4 46	20,249,755 53
1871	746,175,986 50	227,583,631 74	518,592,354 76	4 43	22,973,641 28
1872	737,037,513 96	219,959,631 74	517,077,882 22	4 45	23,009,965 75
1873	1,045,058,355 61	221,369,266 69	823,689,088 92	3 91	32,206,243 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823,470,225 78	3 91	32,197,685 80
1875	1,044,560,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	3 91	32,186,768 41
1876	1,053,498,567 44	221,369,266 69	832,129,300 75	3 91	32,536,255 63
1877	1,134,550,645 62	221,369,266 69	913,181,378 93	3 92	35,796,710 02
1878	1,254,487,248 91	221,369,266 69	1,033,117,982 22	3 85	39,775,042 31
1879	1,275,555,948 91	221,369,266 69	1,054,186,682 22	3 86	44,691,605 93
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207,394,742 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,408,148 91	221,369,266 69	1,222,038,882 22	3 69	45,093,234 75
1882	1,593,096,348 91	221,369,266 69	1,371,727,082 22	3 62	49,656,520 37
1883	1,764,706,848 91	221,369,266 69	1,543,337,582 22	3 67	56,640,489 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,652,782 22	3 67	56,762,157 10
1885	1,772,048,948 91	221,369,266 69	1,550,679,682 22	3 67	56,909,944 33
1886	1,901,670,848 91	308,082,566 69	1,593,588,282 22	3 66	58,325,331 12
1887	1,915,846,573 91	308,503,441 69	1,607,343,132 22	3 35	53,845,994 92
1888	1,927,561,473 91	308,503,441 69	1,619,058,032 22	3 35	54,238,444 07
1889	1,973,068,873 91	308,503,441 69	1,664,565,432 22	3 35	55,762,941 97
1890	2,006,564,173 91	308,503,441 69	1,698,060,732 22	3 36	57,054,840 60

kapitalen verwezenlijkt van 1830 tot 1905 (vervolg).

Wezenlijk kapitaal (1).	Interestbedrag overeenko- mend met het wezenlijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal der verwezenlijke titels en het wezenlijk kapitaal.	Bedrag der kapitalen, aan den spoorweg geleend op buitenge- wonen dienst, volgens de Thesaurie.		Interest- bedrag, in de verslagen toegepast op de kapitalen.
			Per dienstjaar.	Totaal op 't einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
363,914,025 05	4 78	33,427,163 72	4,579,770 26	197,756,949 90	4 p. c.
356,943,709 35	4 78	33,090,727 75	5,910,013 39	203,666,963 79	»
349,682,098 44	4 79	32,771,787 79	6,334,615 »	210,001,578 79	»
342,109,721 58	4 80	32,377,712 03	5,823,405 98	215,824,984 77	»
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	10,434,939 37	226,259,924 14	»
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	15,201,925 12	241,461,849 26	—
436,815,219 01	4 73	29,093,086 82	9,072,579 77	250,534,429 03	—
433,835,147 30	4 73	28,831,849 87	4,464,038 22	254,998,467 25	—
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,843,974 83	259,842,442 80	—
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,003,102 95	268,845,545 03	—
489,152,757 63	4 70	29,439,597 13	27,130,815 19	295,976,360 22	—
487,675,036 46	4 72	29,402,845 76	30,782,138 50	326,758,498 72	—
727,429,573 36	4 43	96,259,515 56	96,050,899 18	422,809,397 90	—
727,213,998 26	4 43	96,256,227 52	33,188,625 60	455,998,023 50	—
726,938,085 86	4 43	96,253,022 16	17,220,443 66	473,218,467 16	—
735,903,308 87	4 42	96,225,991 88	23,997,448 26	497,215,615 42	—
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	100,160,017 39	597,375,632 81	—
917,299,327 25	4 33	115,818,654 97	52,993,113 52	650,368,716 33	—
938,551,713 70	4 33	115,634,968 52	38,977,803 99	689,346,550 32	—
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 33	51,593,533 70	740,940,084 02	—
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	57,468,935 14	798,409,019 16	—
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	60,950,967 17	859,359,986 33	—
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 41	39,046,247 96	898,466,234 29	—
1,421,969,637 71	3 99	124,683,144 51	14,532,401 59	912,938,635 88	—
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	14,719,162 93	927,657,798 81	—
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	14,060,765 »	941,718,563 81	—
1,484,655,320 82	3 63	122,687,802 40	14,188,368 17	955,906,931 98	3 50 p. c.
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,977,548 24	969,884,480 22	—
1,542,994,028 51	3 61	121,571,403 71	15,368,860 88	985,253,341 10	—
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,378,975 55	1,002,632,316 65	—

(1) Ophongst der uitgeschreven leeningen, na afrekening der sommen, besteed tot uitbetaling en aflossing.

Gevestigde schuld. — Toestand der

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop.	Kapitalen ambtshalve ingeschreven of ter vervanging van andere schulden.	Nominaal kapitaal der verwezenlijkte titels.	Gemiddeld be- drag der inte- resten betaald op het nomi- naal kapitaal.	Interesten overeenkomend met dit gemiddeld bedrag.
	1	2	3	4	5
1891	2,061,638,423 91	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 35	58,730,021 90
1892	2,127,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 34	60,753,166 54
1893	2,169,730,203 93	309,979,621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,971,347 05	309,920,464 83	1,895,050,882 22	3 33	63,105,194 37
1895	2,226,529,447 05	309,920,464 83	1,916,608,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 05	309,920,464 83	1,998,576,857 22	3 »	59,957,305 71
1897	2,370,394,775 57	309,920,343 35	2,060,474,432 22	3 »	61,814,232 96
1898	2,603,787,175 57	309,920,343 35	2,293,866,832 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,650,898,150 57	300,920,343 35	2,340,977,807 22	3 »	70,229,334 21
1901	2,778,051,350 57	309,920,343 35	2,468,131,007 22	3 »	74,043,930 21
1902	2,879,394,050 57	309,920,343 35	2,569,473,707 22	3 »	77,084,211 21
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 21
1904	3,116,872,948 12	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 21
1905	3,220,908,448 12	309,920,140 90	2,910,988,307 22	3 »	87,329,649 21

kapitalen verwezenlijkt van 1830 tot 1905 (vervolg).

Wezenlijk kapitaal (1).	Interestbedrag overeenkom- mend met het wezenlijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal der ver- wezenlijke titels en het wezenlijk kapitaal.	Bedrag der kapitalen, aan den spoorweg geleend op buitenge- wonen dienst, volgens de Thesaurie.		Interest- bedrag, in de verslagen toegepast op de kapitalen.
			Per dienstjaar.	Totaal op 't einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
1,631,843,080 96	3 60	121,291,901 26	17,201,942 26	1,019,834,258 91	—
1,696,828,064 33	3 58	122,129,017 89	18,922,549 91	1,038,756,808 82	—
1,738,078,115 48	3 56	121,672,466 74	14,165,760 90	1,052,922,569 72	—
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	17,624,462 72	1,070,547,032 44	—
1,795,618,461 55	3 20 ²	120,990,520 72	17,150,429 50	1,087,697,461 94	—
1,878,469,746 41	3 18 ²	120,107,110 78	25,561,847 06	1,113,259,309 »	—
1,940,962,312 92	3 18 ³	119,512,119 30	50,251,720 46	1,163,511,029 46	3 25 p. c.
2,174,862,454 58	3 16 ⁴	119,004,377 64	238,445,693 51	1,401,956,722 97	—
2,178,220,217 91	3 16 ⁴	118,941,089 31	60,357,566 59	1,462,314,289 56	3 25 p. c.
2,219,501,706 34	3 16 ⁴	121,476,100 88	58,555,245 60	1,520,869,535 16	»
2,342,547,185 49	3 16 ¹	125,583,821 73	67,306,146 66	1,588,175,681 82	3 p. c.
2,443,219,678 13	3 15 ⁵	126,254,029 09	63,688,200 42	1,651,863,882 24	»
2,552,178,365 59	3 14 ²	126,583,041 63	62,283,108 32	1,714,146,990 56	»
2,680,047,146 12	3 14 ²	126,905,661 10	68,068,737 16	1,782,215,727 72	»
2,783,719,423 23	3 13 ⁷	127,268,883 99	73,900,417 89	1,856,116,145 61	»

(1) Opbrengst der uitgeschreven leeningen, na aftrekking der sommen, besteed tot uitbetaling en aflossing.

Jaarlijksche uitslagen der exploitatie van het

JAAR.	Gemiddelde lengte der in gebruik zijnde lijnen.	NUTTIG KAPITAAL. — Totaal.	KAPITAAL per kilometer.	VOOR GANSCH HET NET			
				Tonnemaat.	Opgenomen reizigers.	Ruwe ontvangst.	Kosten van beheer.
1	2	3	4	5	6	7	8
1835.	15.5	1,952,224 79	144,610	"	421,439	269,562 50	168,847 44
1836.	55.7	5,959,077 03	166,561	"	871,507	825,594 01	431,155 67
1837.	90.8	18,698,735 52	205,653	"	1,584,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1838.	202.6	56,524,192 89	80,277	5,500	2,258,505	3,098,267 66	2,768,616 64
1839.	273.5	51,024,165 40	186,697	54,536	1,952,751	4,282,886 86	3,082,094 23
Vijfjarig middelcijfer . .	123.2	22,827,662 28	176,775	"	1,375,671	1,978,797 24	1,528,516 54
1840.	324.7	85,647,398 17	196,019	104,892	2,199,519	5,555,946 58	3,077,994 08
1841.	310.5	77,589,100 83	227,281	176,722	2,659,744	6,281,809 09	4,460,587 95
1842.	598.5	97,867,175 80	245,589	192,910	2,724,104	7,501,862 40	4,479,474 51
1843.	485.5	142,080,049 83	292,639	559,140	5,085,549	9,028,821 87	5,593,854 52
1844.	559.8	149,526,555 54	266,749	580,906	5,581,529	11,247,460,75	5,977,027 05
Vijfjarig middelcijfer . .	421.8	106,065,211 24	245,659	278,914	2,806,009	7,883,170 11	4,679,547 58
1845.	559.8	154,221,255 52	275,493	691,288	5,470,678	12,420,850 21	6,306,285 15
1846.	559.8	160,578,220 91	286,671	778,897	5,700,111	13,599,571 22	7,153,278 78
1847.	569.0	164,522,837 63	280,061	1,005,677	5,746,590	14,776,588 10	6,501,485 42
1848.	594.9	167,775,158 13	282,024	876,515	5,658,965	12,592,826 29	8,857,512 47
1849.	624.6	170,651,915 59	275,186	1,051,842	5,924,006	13,291,528 53	8,164,106 75
Vijfjarig middelcijfer . .	581.8	165,545,875 16	279,485	87,444	5,696,050	13,278,252 87	7,996,555 71
1850.	624.6	171,590,915,71	274,721	1,261,155	4,188,614	15,106,596 54	9,194,867 59
1851.	624.6	172,044,229 41	275,447	1,271,405	4,555,756	16,558,291 40	8,608,922 94
1852.	624.6	175,095,717 06	277,151	1,479,544	4,451,501	17,408,068 15	8,495,517 18
1853.	631.4	174,222,585 79	275,950	1,841,107	4,683,259	19,745,912 00	10,015,560 08
1854.	656.6	177,895,526 16	279,445	2,545,892	4,905,814	22,748,574 52	11,292,448 49
Vijfjarig middelcijfer . .	628.4	175,769,554 42	276,554	1,659,820	4,577,549	18,269,488 54	9,520,985 21

spoorwegnet van den Belgischen Staat sedert den aanvang.

BIJLAGE 6.

Ruwe winst.	PER KILOMETER IN GEBRUIK.				SALDO rekening gehouden met de geldelijke lasten en de pensioenen van het personeel.				COEFFICIENTEN der exploitatie- kosten.
	Tonnemaal	Ruwe ontvangst.	Kosten van beheer.	Ruwe winst.	Voor gansch het net		Per kilom. in gebruik.		
					Zuivere winst	Verlies.	Zuivere winst.	Verlies.	
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
100,515 06	»	19,933 »	12,507 »	7,446 »	66,099 05	»	4,962 90	»	62 68
594,458 54	»	25,126 »	12,076 »	11,050 »	258,121 57	»	7,250 30	»	52 22
227,886 46	»	15,615 »	13,103 »	2,510 »	»	182,494 55	»	2,009 90	83 91
529,651 02	50	15,292 »	13,665 »	1,627 »	»	716,567 59	»	5,556 80	88 69
1,199,892 65	126	15,672 »	11,281 »	4,391 »	»	421,285 47	»	1,541 50	71 89
450,480 70	»	16,061 66	12,405 16	3,656 50	»	995,224 99	»	1,615 »	77 23
2,277,952 30	525	16,495 »	9,479 »	7,016 »	51,799 98	»	159 80	»	57 47
1,812,421 14	519	18,448 »	15,126 »	5,522 »	»	865,450 47	»	2,541 70	71 13
5,022,588 18	484	18,825 »	11,241 »	7,584 »	»	411,897 52	»	1,053 60	59 71
5,654,967 55	740	18,597 »	11,110 »	7,487 »	»	1,011,448 95	»	2,085 30	59 75
5,270,433 72	1,003	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	614,324 17	»	1,097 40	53 14
5,205,652 54	614	18,689 »	11,094 »	7,595 »	»	2,851,520 95	»	1,552 »	59 56
6,114,565 06	1,256	22,183 »	11,265 »	10,925 »	»	54,465 81	»	97 30	50 07
6,446,292 44	1,579	24,291 »	12,778 »	11,516 »	64,090 88	»	115 60	»	52 14
5,274,902 68	1,767	25,942 »	16,681 »	9,261 »	»	1,402,864 41	»	2,462 90	61 56
5,445,513 82	1,475	20,680 »	14,889 »	5,791 »	»	5,511,099 52	»	5,902 »	69 95
5,127,421 80	1,658	21,280 »	13,071 »	8,209 »	»	2,115,274 98	»	3,586 60	60 07
5,281,699 16	1,505	22,823 »	13,745 »	9,078 »	»	7,019,011 84	»	2,415 »	60 22
6,911,729 15	2,021	24,186 »	14,721 »	9,465 »	»	1,519,621 42	»	2,452 90	59 88
7,729,568 55	2,027	26,158 »	15,785 »	12,575 »	247,768 15	»	596 70	»	51 24
8,912,750 97	2,571	27,871 »	15,601 »	14,270 »	1,388,975 52	»	2,225 80	»	47 42
9,752,551 98	2,917	31,275 »	16,859 »	15,414 »	1,977,408 20	»	5 151 80	»	49 55
11,456,126 05	3,688	53,754 »	17,758 »	17,996 »	5,541,515 84	»	5,249 »	»	48 50
8,748,505 55	2,607	29,075 »	18,151 »	15,922 »	5,456,044 29	»	1,750 »	»	52 11

Jaarlijksche uitgaven der exploitatie van het

JAAR.	Gemiddelde lengte der in gebruik zijnde lijnen.	NUTTIG KAPITAAL — Totaal.	KAPITAAL per kilometer.	VOOR GANSCH HET NET			
				Tonnemaat.	Opgenomen reizigers.	Ruwe ontvangst.	Kosten van beheer.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855	652.4	182,853,758 60	280,248	2,716,500	5,288,216	24,925,645 11	13,058,256 70
1856	715.1	184,707,065 55	259,021	2,618,058	5,982,707	24,705,088 82	14,658,288 87
1857	744.6	202,775,799 78	272,528	2,859,325	6,458,424	25,398,944 74	14,520,858 79
1858	745.7	203,887,857 38	276,100	3,271,034	6,640,048	27,580,806 31	14,961,971 91
1859	745.7	206,585,850 08	277,033	3,598,800	7,140,640	28,177,569 10	14,505,769 45
Vijfjarig middelenijfer . .	720.5	196,557,845 89	272,946	2,972,895	6,398,187	26,097,270 41	14,357,029 04
1860	747.2	208,020,464 41	279,616	3,770,615	7,412,561	29,685,919 55	14,272,624 50
1861	743.0	215,715,416 59	285,487	4,203,671	7,849,594	33,735,191 66	15,363,895 81
1862	748.6	219,812,535 65	295,631	4,374,905	8,151,685	32,661,721 57	15,208,556 56
1863	748.6	224,954,507 60	300,475	4,572,454	8,818,952	33,976,414 31	15,782,965 70
1864	748.6	228,918,015 19	305,795	5,552,505	9,421,652	36,529,916 90	17,372,116 15
Vijfjarig middelenijfer . .	748.5	219,261,911 50	295,000	4,454,808	8,56 ,845	33,277,452 76	15 600,031 50
1865	749.2	235,993,154 17	314,995	6,006,195	10,677,965	58,425,646 98	19,761,285 54
1866	780.8	245,125,455 99	310,364	6,648,566	11,657,417	58,506,956 »	25,400,115 07
1867	862.7	257,608,556 54	298,607	6,661,064	12,616,061	40,166,558 67	24,241,407 65
1868	862.7	258,544,542 51	299,400	6,787,898	12,824,354	41,987,825 56	24,074,064 05
1869	862.7	260,562,731 06	300,061	7,248,814	13,577,016	45,509,529 65	24,680,572 77
Vijfjarig middelenijfer . .	825.4	251,486,847 65	304,007	6,670,467	12,266,758	40,478,898 97	25,231,419 01
1870	868.7	264,850,589 11	304,858	7,767,488	14,4,356	45,574,674 58	25,954,105 42
1871	1,422.2	308,210,585 19	216,714	11,204,691	18,282,057	66,970,757 76	35,505,985 06
1872	1,460.0	345,645,022 69	235,849	15,264,731	23,197,625	69,837,276 50	42,028,106 65
1873	1,871.1	557,542,607 28	287,287	16,285,822	29,101,509	85,975,964 84	62,957,378 71
1874	1,925.1	575,865,946 09	299,156	16,157,240	32,444,825	87,286,542 19	60,575,564 07
Vijfjarig middelenijfer . .	1,511.5	406,018,950 19	268,369	12,951,994	25,452,069	71,089,045 17	45,470,787 98
1875	1,966.5	591,705,546 93	300,892	14,585,841	34,981,012	89,295,635 59	58,407,009 68
1876	2,053.2	603,287,678 83	323,031	14,572,956	56,915,707	90,629,658 26	57,946,882 91
1877	2,144.7	892,020,540 02	416,198	14,554,854	57,421,220	90,413,561 83	57,436,159 29
1878	2,435.3	937,241,988 58	584,857	16,022,800	40,591,240	95,795,895 60	57,735,156 45
1879	2,552.0	989,881,567 20	587,885	17,345,255	49,926,427	100,190,870 53	59,446,708 82
Vijfjarig middelenijfer . .	2,250.3	814,947,025 53	592,576	15,375,941	38,122,721	93,265,145 92	57,794,387 43

spoorwegnet van den Belgischen Staat sedert den aanvang (vervolg).

Ruwe winst. 9	PER KILOMETER IN GEBRUIK.				SALDO rekening gehouden met de geldelijke lasten en de pensioenen van het personeel				CONFIGURANTEN der exploitatie- kosten. 18
	Tonnemaat 10	Ruwe ontvangst. 11	Kosten van beheer. 12	Ruwe winst. 13	Voor g n- en het net		Per kilom. in gebruik		
					Zuivere winst. 14	Verlies. 15	Zuivere winst. 16	Verlies. 17	
11 560 680 41	4.166	57,741 »	20,016 »	17,728 »	2,957,821 22	»	4,553 70	»	51 69
10,066,800 15	5,672	54 645 »	20,528 »	14,117 »	1,061,059 50	»	1,487 90	»	57 99
11,078,085 95	5,815	54,579 »	19,501 »	14,878 »	1 163,059 95	»	1,561 00	»	54 44
12,418,834 57	4,594	56,718 »	20,064 »	16,654 »	2,291,788 27	»	5,075 50	»	55 15
15,671,799 97	4 582	57,787 »	19,455 »	18,554 »	5,581,816 71	»	4,553 10	»	49 97
11,760,241 57	4,127	56,251 »	19,904 »	16,527 »	10,855 508 45	»	5,014 »	»	54 94
15,415,295 05	5,047	59,729 »	19,101 »	20,628 »	5 071,465 41	»	6,787 50	»	47 48
18,569,205 85	5,619	45,062 »	20,524 »	24,558 »	7,718,692 75	»	10,510 90	»	44 88
17,455,165 01	5,849	45,650 »	20,516 »	25,514 »	6,599,100 97	»	8,815 20	»	45 70
18,195,450 61	6,115	45,587 »	21,083 »	24,504 »	6,891,551 78	»	9,205 70	»	45 99
18,937,800 75	7,155	48,550 »	25,206 »	25,524 »	7,265,177 05	»	9,702 40	»	47 58
17,677,401 46	5,957	44,471 »	20,847 »	25,624 »	55,515,785 84	»	8,966 »	»	46 88
18,662,561 44	8,019	51,290 »	26,577 »	24,909 »	9,609,695 07	»	8,822 50	»	51 25
14,906,820 95	8,424	48,502 »	29,628 »	18,874 »	1,956,182 05	»	2,476 80	»	60 59
15,925,151 02	7,727	46,559 »	28,099 »	18,460 »	1,987,451 41	»	2,505 80	»	60 08
17,915,759 51	7,874	48,670 »	27,905 »	20,765 »	5,558,517 94	»	4,101 90	»	57 16
18,829,156 88	8,560	50,454 »	28,608 »	21,826 »	4,551,707 05	»	5,252 90	»	56 12
17,247,449 96	8,079	49,041 »	28,146 »	20,895 »	18,625,551 55	»	4,512 »	»	57 39
19,440,569 16	8,940	52,255 »	29,854 »	22,579 »	5,155,856 91	»	5,912 10	»	56 49
51,666,772 70	7,879	47,793 »	24,824 »	22,266 »	10,557,142 89	»	7,268 40	»	52 27
27,209,169 85	9,020	47,521 »	29,007 »	18,514 »	5,911,974 07	»	2,661 50	»	60 44
23,018,586 15	8,704	45,949 »	55,617 »	12,502 »	»	8,969,975 24	»	4,795 95	72 82
26,711,178 12	8,385	46,541 »	51,466 »	15,875 »	»	7,576,692 40	»	5,831 80	68 97
25,609,255 19	8,587	47,058 »	50,095 »	16,915 »	5,038,506 25	»	402 »	»	65 58
50,888,925 91	7,516	45,408 »	29,701 »	15,709 »	»	1,854,556 58	»	2,458 50	65 15
52,682,775 55	7,998	44,111 »	28,225 »	15,918 »	»	4,014,297 62	»	1,955 10	65 69
54,977,222 54	6,788	42,157 »	25 848 »	16,509 »	»	4,965,841 41	»	2,515 40	61 09
58,060,757 17	6,580	59,556 »	25,708 »	15,628 »	»	4,058,907 59	»	1,666 70	60 04
40,744,101 51	6,796	59,260 »	25,294 »	15,966 »	»	2,950,887 72	»	1,156 50	58 89
55,470,756 49	6,917	41,817 »	25,915 »	15,901 »	»	20,824,470 92	»	1,867 »	61 97

Jaarlijksche uitslagen der exploitatie van het spoorwegnet

JAAR.	Gemiddelde lengte der in gebruik zijnde lijnen.	NUTTIG KAPITAAL — Totaal.	KAPITAAL per kilometer.	VOOR GANSCH HET NET			
				Tonnemaat.	Opgenomen reizigers.	Ruwe ontvangst.	Kosten van beheer.
1	2	3	4	5	6	7	8
1880	2,724 0	1,055,404,494 22	387,446	19,083,786	43,052,882	113,874,074 41	68,657,314 40
1881	2,869.3	1,116,864,922 71	389,219	20,123,181	43,950,022	115,497,486 96	71,664,554 85
1882	3,004.0	1,185,856,559 54	395,754	21,709,387	47,906,137	119,546,452 78	74,808,908 52
1883	3,074.1	1,203,175,403 46	392,042	22,053,346	49,637,604	121,948,739 77	75,421,071 57
1884	3,129.0	1,226,758,614 89	392,061	21,647,575	50,465,945	120,195,486 53	71,824,791 77
Vijfjarig middelenijfer . .	2,980.1	1,157,607,994 92	390,904	20,920,455	46,998,517	177,772,044 09	72,075,528 14
1885	3,175.1	1,249,582,765 15	393,808	20,807,722	51,253,224	119,773,906 23	70,034,673 50
1886	3,199.9	1,258,990,174 46	395,417	21,146,950	51,637,884	116,529,508 66	63,916,550 15
1887	3,216.6	1,269,802,741 20	394,768	23,502,437	54,064,304	124,137,746 12	66,689,608 26
1888	3,226.8	1,283,045,016 »	397,628	25,475,037	57,885,610	131,612,616 43	69,971,328 50
1889	3,235.4	1,299,297,355 20	401,583	27,034,089	59,957,199	156,920,084 54	74,714,532 80
Vijfjarig middelenijfer . .	3,210.4	1,272,145,210 »	396,246	25,492,857	54,959,244	123,794,772 36	69,469,538 04
1890	3,248.6	1,324,773,359 89	407,767	27,177,116	64,228,892	141,251,819 07	84,045,523 46
1891	3,269.4	1,341,245,045 04	410,242	26,840,667	67,452,178	142,816,555 82	84,224,514 76
1892	3,273.8	1,358,999,586 19	414,555	26,584,525	68,515,978	140,026,549 80	82,480,428 76
1893	3,278.7	1,368,270,626 79	417,521	28,550,140	70,969,992	145,009,996 07	81,595,514 60
1894	3,288.6	1,392,504,084 57	425,452	29,611,186	74,773,172	152,974,889 18	86,337,469 59
Vijfjarig middelenijfer . .	3,272.2	1,337,170,540 05	414,667	27,708,727	69,184,042	144,555,921 99	85,776,290 21
1895	3,298.8	1,415,037,545 55	428,555	30,106,323	76,937,198	154,467,350 51	90,436,512 18
1896	3,302.1	1,464,904,953 08	424,004	*31,608,887	* 82,676,592	162,951,764 88	91,557,285 50
1897	3,391.0	1,768,751,551 66	443,113	*34,152,501	* 91,559,843	188,157,185 83	109,904,549 56
1898	4,005.9	1,810,431,558 42	452,167	36,405,380	101,937,754	191,584,178 70	112,002,678 62
1899	4,059 6	1,856,486,577 64	459,372	39,902,457	114,838,225	201,229,218 83	118,661,088 59
Vijfjarig middelenijfer . .	3,767.2	1,686,722,556 87	441,442	34,495,110	95,337,918	179,669,959 75	104,692,542 85
1900	4,060.1	1,929,580,553 12	475,203	41,552,210	125,710,046	209,194,511 34	140,428,194 95
1901	4,048.5	1,983,145,009 95	489,856	40,715,545	124,454,401	207,768,537 31	139,587,582 85
1902	4,049.3	2,041,100,957 84	504,063	45,118,501	127,109,084	215,465,647 22	133,478,585 56
1903	4,053.0	2,099,116,837 60	517,916	45,108,846	132,604,692	225,161,463 51	134,254,111 81
1904	4,037.0	2,148,674,602 99	532,245	46,161,956	136,409,599	232,757,740 10	138,581,322 02
Vijfjarig middelenijfer . .	4,049.5	2,040,283,444 30	503,857	45,351,412	128,837,684	218,069,545 86	157,021,919 44
1905 (bij benadering) . .	4,057.0	2,215,674,000 »	548,546	48,014,130	144,140,000	247,847,000 »	153,590,019 »
A lgemeen totaal	129,288.4	51,455,705,240 21	»	1,025,808,038	2,616,125,137	5,705,143,550 55	5,392,606,441 49
A lgemeene middelenijfers .	1,821.0	724,728,242 81	397,991	14,419,852	36,846,833	80,354,162 68	47,785,189 52

(*) Niet inbegrepen het tongewicht der goederen en het getal reizigers, vervoerd op de in 1896 en 1897 genaaste lijnen.

van den Belgischen Staat sedert den aanvang (vervolg).

		PER KILOMETER IN GEBRUIK.				SALDO rekening gehouden met de geldelijke lasten en de pensioenen van het personeel.				COEFFICIENTEN der exploitatie- kosten.
Ruwe winst.	Tonnemaal	Ruwe ontvangst.	Kosten van beheer.	Ruwe winst.	Voor gansch het net.		Per kilom. in gebruik.			
					Zuivere winst.	Verlies.	Zuivere winst.	Verlies.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
45,216,760 04	7,006	41,804 »	25,205 »	16,529 »	»	1,754,764 10	»	656 80	59 88	
41,832,952 11	7,015	59,555 »	24,975 »	14,578 »	»	8,056,522 59	»	2,807 60	62 56	
44,557,524 46	7,227	59,729 »	24 905 »	14,826 »	»	7,425,562 20	»	2,471 90	62 42	
48,527,668 40	7,177	59,670 »	23,884 »	15,786 »	»	5,460,867 20	»	1 776 50	59 94	
48,588,094 70	6,918	58,415 »	22,955 »	15,458 »	»	6,856,295 »	»	2,191 20	59 49	
45,696,715 95	7,060	59,786 »	24,549 »	15,457 »	»	29,553,711 09		1,995 »	61 20	
49,719,232 75	6,463	57,747 »	24 025 »	15,724 »	»	6,625,850 75	»	2,088 »	58 55	
50,612,958 51	7,160	59,417 »	20,629 »	15,788 »	»	5,996,785 77	»	1,874 »	56 56	
57,448,140 86	7,225	58,595 »	20,755 »	17,860 »	6,189,181 94	»	1,924 10	»	55 72	
61,641,287 95	7,895	40,787 »	21,684 »	19,105 »	10,005,915 01	»	5,100 50	»	55 16	
62,205,551 54	8,336	42,519 »	25,095 »	19,226 »	9,712,840 44	»	5,002 »	»	54 57	
56,525,454 52	7,421	59,184 »	21,058 »	17,546 »	15,285,628 87	»	827 »	»	55 22	
57,206,295 61	8,567	45,481 »	25,871 »	17,610 »	5,859,870 41	»	1,188 20	»	59 50	
58,592,041 06	8,210	43,685 »	22,761 »	19,922 »	4,599,162 16	»	1,545 60	»	58 97	
57,545,921 04	8,056	42,746 »	25,170 »	17,567 »	2,714,998 21	»	828 80	»	58 90	
64,016,481 58	8,705	44,411 »	24,886 »	19,586 »	8,457,910 12	»	2,575 50	»	56 04	
66,457,419 79	9,005	46,517 »	26,514 »	20 205 »	10,127,412 85	»	5,079 50	»	56 57	
60,759,651 78	8,468	44,171 »	25,602 »	18,569 »	29,559 555 75	»	1,805 »	»	57 96	
64,051,058 55	9,125	46,825 »	27,415 »	19,410 »	6,966,854 74	»	2,111 90	»	58 55	
71,574,479 58	9,582	46,524 »	26,144 »	20,580 »	11,165,970 86	»	5,187 80	»	56 26	
78,252,856 27	10,219	47,155 »	27,554 »	19,599 »	11,007,179 96	»	2,757 60	»	58 79	
78,681,500 08	9,092	49,597 »	20,091 »	20,505 »	11,080,550 91	»	2,767 45	»	59 15	
82,568,150 24	9,878	49,814 »	29,678 »	20,156 »	12,815,219 51	»	5,172 40	»	58 97	
74,977,596 90	9,579	47,695 »	27,790 »	19,905 »	55,055,755 98	»	2,815 55	»	58 27	
68,766,116 41	10,254	51,525 »	54,968 »	16,557 »	»	2,579,767 57	»	655 59	67 15	
68,180,974 46	10,057	51,520 »	54,712 »	16,608 »	»	876,205 20	»	216 45	67 18	
79,987,261 66	10,648	55,211 »	55,468 »	19,745 »	9,006,680 50	»	2,224 18	»	62 88	
90,027,551 50	11,150	55,554 »	55,146 »	22,408 »	17,741,252 98	»	4,377 51	»	59 62	
94,576,418 08	11,455	57,656 »	54,507 »	25,519 »	19,122,005 90	»	4,736 99	»	59 45	
80,447,624 42	10,700	55,851 »	55,985 »	19,866 »	42,415,644 »	»	2,094 18	»	63 11	
94,256,981 »	11,894	61,595 86	58,045 58	25,548 28	16,975,654 »	»	4,205 01	»	61 97	
1,312,559,108 84	»	2,725 415 »	1,595,268 »	1,152,175 »	261 129,172 53	95,609,919 40	168,864 58	61 005.17	4,156 25	
52,570,975 56	7,919	44,126 59	26,240 08	17,886 51	2,331,257 09	»	1,280 76	»	59 47	

TABEL I. — Geldelijke uitslagen van het beheer der spoorwegen door den Staat, van 1879 tot 1905.

JAAR.	RUWE ONTVANGSTEN.	UITGAVEN.				RUWE ONTVANGSTEN	Verhooging of vermindering op het vorige jaar.
		Exploitatiekosten.	Aandeel, toe- kend aan de maatschappijen welker lijnen de Staat beheert.	Pensioenen aan gewezen ambtenaren en beambten.	TE ZAMEN.		
1	2	3	4	5	6	7	8
1878	95,705,895 60	57,755,156 45	5,064,485 65	188,150	61,887,750 06	55,908,145 54	
1879	100,100,870 35	59,446,768 82	4,120,424 41	193,161	63,760,354 23	56,450,516 10	+ 2,522,372 56
1880	115,874,074 41	68,657,314 40	5,004,122 59	195,346	75,854,782 79	40.019,291 62	+ 3,588,775 52
1881	115,497,486 96	71,664,354 85	5,208,265 19	202,845	77,075,663 04	56,421,823 92	— 3,597,467 70
1882	119,546,432 78	74,808,908 52	4,710,746 28	217,050	79,756,684 60	59,609,748 18	+ 3,187,924 26
1883	121,948,759 77	75,421,071 37	4,955,521 21	238,207	78,612,599 58	45,556,140 10	+ 5,726,592 01
1884	120,195,486 55	71,824,791 77	4 858,796 97	296,529	76,960,117 74	45,255,568 79	— 102,771 40
1885	110,775,906 25	70,054,675 50	5,020,998 44	309,240	75,584,911 94	44,588,994 20	+ 1,155,625 50
1886	116,520,508 66	65,916,550 15	4,724,382 90	351,751	70,992,664 05	45,556,814 61	+ 1,147,850 52
1887	124,157,746 12	66,689,005 26	4,712,696 88	355,876	71,756.178 14	52,581,567 98	+ 6,844,725 37
1888	151,612,616 45	69,971,328 50	4,645,499 12	386,182	75,001,009 62	56,611,606 85	+ 4,250,058 85
1889	156,920,084 34	74,714,552 80	4,886,555 61	457,617	80,058,503 41	56,881,580 95	+ 269,974 10
1890	141,251,819 07	84,045,525 46	5,076,115 55	464,579	89,586,217 99	51,663,601 08	+ 5,215,979 85
1891	142,816,555 82	84.224,514 76	5,155,667 91	482,550	89,860,752 67	52,955,825 15	+ 1,290,222 07
1892	140,026,549 80	82,430,428 76	4,995,228 91	509,206	87,984,955 67	52,041,596 15	— 914,427 02
1893	145,609,996 07	81,595,514 69	5,289,256 27	555,258	87,416,008 96	58,193,987 11	+ 6,152,500 98
1894	152,974,889 18	86,557,469 59	5,200,597 50	561,209	92,398,075 69	60,576,815 49	+ 2,582,826 58
1895	154,467,550 51	90,456,512 18	5,505,115 98	615,022	96,554,458 16	58.112,912 55	— 2,165,901 14
1896	162,951,764 88	91,557,285 50	5,509,680 55	675,629	97,742,594 65	65,189,170 25	+ 7,076,257 90
1897	188,137,185 85	109,904,549 56	5,725,068 07	724,115	116,551.550 65	71,785,655 20	+ 6,596,484 95
1898	191,581,178 70	112,902,678 62	5,540,155 56	764,566	119,007,178 18	72,577,000 52	+ 791,545 52
1899	201,220,218 85	118,681,088 59	5,749,918 14	809,595	125.240,451 75	75,988,787 10	+ 3,411,786 58
1900	209,194,511 54	140,428,194 95	4,945,448 56	919,620	146,295,265 49	62,901,047 85	— 13,087,759 25
1901	207,768,557 51	159,587,582 85	4,815,166 50	906,209	145,509,048 41	62,459,508 90	— 441,558 95
1902	215,465,647 22	155,478,585 56	4,882,994 75	960 567	141,521,747 29	74,145,899 95	+ 11,684,591 03
1903	225,161,465 51	154 254,111 81	5,007,441 97	1,170,789	140,412,542 78	84,740,120 55	+ 10,605,220 60
1904	252.757,710 10	158.381,522 02	5,255,222 07	1,256,599	144,892,954 09	87,864,806 01	+ 5,115,685 48
*1905	247,847,000	155,590,019	5,544,000	1.546,399	160,281,009	87,565,991	— 298,815 01
Zuivere ontvangst in 1905 . . . fr. 87,565,991							+ 79,780,487 78
— in 1878 55,908,145 54							— 26,122,640 52
Verhooging der zuivere ontvangst . . fr. 55,657,847 46							+ 55,657.847 46

* Benaderende cijfers.

TABEL. II. — Tabel waarin, per jaar, eenzijdig wordt opgegeven het nominale kapitaal der titels, uitgegeven tot het dekken van de aanleggingskosten des spoorwegs, en anderzijds de toeneming der lasten van de Openbare Schuld, als gevolg der uitgifte van titels en der betaling van jaarsommen en pacht-prijzen.

TABEL II — Tabel waarin, per jaar, eenerzijds wordt opgegeven het nominale kapitaal der toeneming der lasten van de Openbare Schuld, als gevolg der uitgifte

J A A R .	NOMINAAL KAPITAAL der titels jaarlijks uitgegeven voor het bestrijden van de aanleggingskosten des spoorwegs.	LASTEN OVEREENKOMEND MET HET UITGESCHREVEN NOMINAAL KAPITAAL.		
		Interessen.	Uitdelging.	Totaal.
1	2	3	4	5
1879	44,636,000 »	1,559,112 »	89,273 20	1,648,385 20
1880	49,854,700 »	1,994,188 »	99,709 40	2,093,897 40
1881	55,195,200 »	2,207,808 »	110,390 40	2,318,198 40
1882	70,420,900 »	2,290,728 »	140,841 80	2,431,569 80
1883	37,954,500 »	1,518,180 »	75,909 »	1,594,089 »
1884	14,204,700 »	568,188 »	28,409 40	596,597 40
1885	14,453,700 »	578,148 »	28,907 40	607,055 40
1886	(1) 100,840,200 »	3,529,407 »	201,680 40	3,731,087 40
1887	13,808,600 »	483,304 »	27,617 20	510,918 20
1888	13,640,600 »	477,421 »	27,281 20	504,702 20
1889	15,081,000 »	527,835 »	30,162 »	557,997 »
1890	17,014,700 »	595,514 50	34,029 40	629,543 90
1891	17,446,900 »	528,930 »	34,893 80	563,823 80
1892	19,076,300 »	582,748 »	38,152 60	620,900 60
1893	13,985,500 »	427,118 »	27,971 »	455,089 »
1894	17,339,800 »	520,194 »	34,679 60	554,873 60
1895	17,057,800 »	511,734 »	34,115 60	545,849 60
1896	25,285,300 »	758,559 »	50,570 60	809,129 60
1897	(3) 52,384,600 »	1,571,538 »	104,769 20	1,676,307 20
1898	(5) 240,786,200 »	7,223,586 »	481,572 40	7,705,158 40
1899	(5) 89,501,900 »	2,685,057 »	179,003 80	2,864,060 80
1900	62,094,600 »	1,862,838 »	124,189 20	1,987,027 20
1901	69,531,100 »	2,085,933 »	139,062 20	2,224,995 20
1902	64,104,800 »	1,923,144 »	128,209 60	2,051,353 60
1903	62,470,500 »	1,874,115 »	124,941 »	1,999,056 »
1904	68,290 700 »	2,048,721 »	(6) 204,872 10	2,253,593 10
1905	(7) 73,900,400 »	7,217,012 »	221,701 20	2,438,713 20
Toeneming van de uitdelgingslasten door op de van 1878 tot 1905 uitgeschreven kapitalen toe te passen de verhooging der jaarlijksche dotatie 0.30 t. h. in plaats van 0.20 t. h., dus: $1,255,088,700 \times 0.10$			1,255,088 70	1,255,088 70
100	1,225,088 70.			
	1,340,361,800 »	43,151,057 50	4,078,003 40	47,229,060 90

(1) Met inbegrip van 87,154,175 frank, vertegenwoordigende het kapitaal uitgeschreven voor de omzetting der titels van den Luxemburgschen spoorweg.

(2) Jaarsonnen, gedeeltelijk ten gevolge van de omzetting der titels van de Luxemburgsche Maatschappij.

(3) Met inbegrip van het kapitaal der titels van maatschappijen, uitgekeerd door 's lands Schatkist, te weten: 2,354,000 frank in 1897, 699,500 frank in 1898 en 29,412,880 frank in 1899. (Antwerpen-Gent, Eekloo-Gent, Tongeren-Bilsen, Est-Belge, Antwerpen-Rotterdam en Luik-Limburg).

(4) Jaarsonnen tot bestrijding van de lasten der obligatiën van verscheidene maatschappijen welke dienst de Staat heeft overgenomen.

(5) Afschaffing der pacht Antwerpen-Rotterdam (fr. 1,000,000) en uitdelging der jaarsonnen overeenkomende met de obligatiën van maatschappijen, door den Staat uitgekeerd, en waarvan het kapitaal is aangeduid in nota (5) hierboven.

(6) Aflossingsdotatie van 0.30 l. h., te rekenen van 1904.

(7) Beïndigend cijfer.

titels, uitgegeven tot het dekken van de aanleggingskosten des spoorwegs, en anderzijds de van titels en der betaling van jaarsommen en pachtprijzen.

Jaarsommen tot afkoop van concessien en pacht voor het beheer der Rijn Antwerpen-Rotterdam		JAARLIJKSCH BEDRAG der nieuwe lasten gedragen door de Begrooting der Openbare Schuld.	Aanmerkingen.
Nieuwe jaarsommen en pachten.	Jaarlijkse uitdelging of vermindering.		
6	7	8	
+ 35,784 58	»	1,684,169 78	De kosten der lijnen, door den Staat afgekocht van 1878 tot 1905, waarvan een deel werd afgestaan aan Nederland, werden gansch betaald op de Begrotingen van Buitengewone Uitgaven, en de kosten gedekt door uitgifte van titels der Openbare Schuld.
+ 500,000 »	— 35,709 58	2,558,187 82	
+ 500,900 »	»	2,849,098 40	Die uitgiften zijn begrepen onder de cijfers, opgenomen in de 2 ^e kolom der tabel.
»	— 515 »	2,431,054 80	
+ 695 »	»	1,594,784 »	Van 1881 tot 1902, stortte Nederland in Staatskas den prijs der hem terug afgestane baanvakken; die stortingen, te zamen fr. 31,321,356.83, werden op de Buitengewone Ontvangsten gebracht.
»	— 625 »	595,972 40	
»	(*)- 568,900 »	38,155 40	Daarmede dient men rekening te houden, voor het bepalen van het bedrag der lasten, werkelijk door den spoorweg te dragen wegens de uitgifte van titelen, gedaan om de afgekochte lijnen te betalen. Derhalve behoort te worden afgetrokken van het cijfer
»	(*) 3,483,925 »	247,162 40	
»	— 9,175 »	501,743 20	van fr. 47,332,743 59
»	— 50 »	504,652 20	
»	— 50 »	557,947 »	3.30 t. h. van fr. 31,321,356.83,
»	— 50 »	629,493 90	
»	— 3,700 »	560,123 80	of in ronde cijfers. 1,034,000 »
»	— 3,075 »	617,823 60	
»	— 25 »	455,064 »	waardoor wordt gebracht op. . fr. 46,298,743 59
+ 575 »	»	555,448 60	
»	— 650 »	545,199 60	het beloop der geldelijke lasten, overeenkomende met de aanleggingskosten van 1878 tot 1905.
+ 575 »	»	809,704 60	
(*)+3,429,503 96	— 50 »	5,105,761 16	N. B. — Er valt op te merken dat de interesten, waarvan het bedrag is opgegeven in de 3 ^e kolom, werden berekend tegen het werkelijk betaald bedrag tijdens de uitgifte der titels (4 t. h., 3 1/2 t. h. en 3 t. h.), 't is te zeggen zonder rekening te houden met de verminderingen ten gevolge der latere omzettingen.
(*)+ 455,592 71	(*) 1,294,039 37	6,866,741 94	
(*)+ 443,762 50	(*)- 626,580 »	2,381,243 30	
(*)+ 955,537 69	— 2,003 »	2,940,559 89	
(*)+ 96,187 50	— 1,562 50	2,319,620 20	
+ 3,047 50	— 260 »	2,054,141 40	
+ 835 »	— 5,267 50	1,994,623 50	
+ 3,292 50	— 1,855 »	2,255,030 60	
+ 17,580 »	— 2,417 50	2,454,175 70	
»	»	1,253,088 70	
+ 6,143,869 14	— 6,040,186 45	47,332,743 59	
+ 103,682 69			

Verhooging der zuivere ontvangsten (TAB L I) fr. 53,087,897 46
 Toeneming der geldelijke lasten 46,298,743 59
 Batig slot aan zuivere ontvangsten fr. 7,359,103 87

TABEL III. — Geldelijke lasten van den spoorweg, jaarlijks gedragen door de Begroting der Openbare Schuld, wegens jaarsommen voor den afkoop van lijnen of van materieel en pacht der lijn Antwerpen-Rotterdam.

JAAR.	Jaarsommen betaald voor den aankoop van lijnen of van materieel.			Vooloopige pacht der lijn Antwerpen- Rotterdam	TOTAAL der kolommen 4 en 5.
	Interesten.	Aflossing.	Totaal.		
1879	12,815,688 36	1,042,033 22	13,857,721 58	»	13,857,721 58
1880	12,751,991 31	1,081,020 69	13,833,012 »	500,000 »	14,333,012 »
1881	12,708,249 70	1,125,662 30	13,833,912 »	1,000,000 »	14,833,912 »
1882	12,662,697 77	1,170,699 23	13,833,397 »	1,000,000 »	14,833,397 »
1883	12,615,318 26	1,218,773 74	13,834,092 »	1,000,000 »	14,834,092 »
1884	12,565,990 60	1,267,476 40	13,833,467 »	1,000,000 »	14,833,467 »
1885	12,514,686 04	749,880 96	13,264,567 »	1,000,000 »	14,264,567 »
1886	9,001,607 57	777,934 43	9,779,542 »	1,000,000 »	10,779,542 »
1887	8,961,831 93	809,635 07	9,771,467 »	1,000,000 »	10,771,467 »
1888	8,928,784 59	842,632 41	9,771,417 »	1,000,000 »	10,771,417 »
1889	8,894,382 74	876,984 26	9,771,367 »	1,000,000 »	10,771,367 »
1890	8,858,575 30	912,741 70	9,771,317 »	1,000,000 »	10,771,317 »
1891	8,818,250 82	949,366 18	9,767,617 »	1,000,000 »	10,767,617 »
1892	8,776,425 61	988,116 39	9,764,542 »	1,000,000 »	10,764,542 »
1893	8,736,060 58	1,028,456 42	9,764,517 »	1,000,000 »	10,764,517 »
1894	8,694,042 29	1,071,049 71	9,765,092 »	1,000,000 »	10,765,092 »
1895	8,650,275 93	1,114,166 07	9,764,442 »	1,000,000 »	10,764,442 »
1896	8,604,742 29	1,160,274 71	9,765,017 »	1,000,000 »	10,765,017 »
1897	11,094,792 74	2,099,678 22	13,194,470 96	1,000,000 »	14,194,570 96
1898	11,229,649 82	2,126,374 68	13,356,024 50	»	13,356,024 50
1899	10,878,885 39	1,994,321 61	12,873,207 »	»	12,873,207 »
1900	11,609,686 51	2,217,053 18	13,826,739 69	»	13,826,739 69
1901	11,591,108 50	2,330,256 19	13,921,364 69	»	13,921,364 69
1902	11,505,475 82	2,418,676 37	13,924,152 19	»	13,924,152 19
1903	11,416,577 95	2,503,141 74	13,919,719 69	»	13,919,719 69
1904	11,324,400 85	2,596,756 34	13,921,157 19	»	13,921,157 19
1905	11,237,951 58	2,698,668 11	13,936,619 69	»	13,936,619 69

TABEL IV.

JAAR.	Kapitalen uitgegeven tot het bestrijden van de aanleggingskosten des spoorwegs.			
	3 %	3 1/2 %	4 %	TOTAAL.
1879	22,635,200 »	»	22,001,400 »	44,636,600 »
1880	»	»	49,854,700 »	49,854,700 »
1881	»	»	55,195,200 »	55,195,200 »
1882	52,640,800 »	»	17,810,100 »	70,420,900 »
1883	»	»	37,954,500 »	37,954,500 »
1884	»	»	14,204,700 »	14,204,700 »
1885	»	»	14,453,700 »	14,453,700 »
1886	»	100,840,200 »	»	100,840,200 »
1887	»	13,808,600 »	»	13,808,600 »
1888	»	13,640,600 »	»	13,640,600 »
1889	»	15,081,000 »	»	15,081,000 »
1890	»	17,014,700 »	»	17,014,700 »
1891	16,342,300 »	1,104,600 »	»	17,446,900 »
1892	16,984,500 »	2,094,800 »	»	19,076,400 »
1893	12,474,900 »	1,510,600 »	»	13,985,500 »
1894	17,339,800 »	»	»	17,339,800 »
1895	17,057,800 »	»	»	17,057,800 »
1896	25,285,300 »	»	»	25,285,300 »
1897	52,384,600 »	»	»	52,384,600 »
1898	240,786,200 »	»	»	240,786,200 »
1899	89,501,900 »	»	»	89,501,900 »
1900	62,094,600 »	»	»	62,094,600 »
1901	69,531,100 »	»	»	69,531,100 »
1902	64,104,800 »	»	»	64,104,800 »
1903	62,470,500 »	»	»	62,470,500 »
1904	68,290,700 »	»	»	68,290,700 »
1905	73,900,400 »	»	»	73,900,400 »
	963,795,400 »	165,092,100 »	211,474,300 »	1,340,361,800 »

(46)

N^o 1

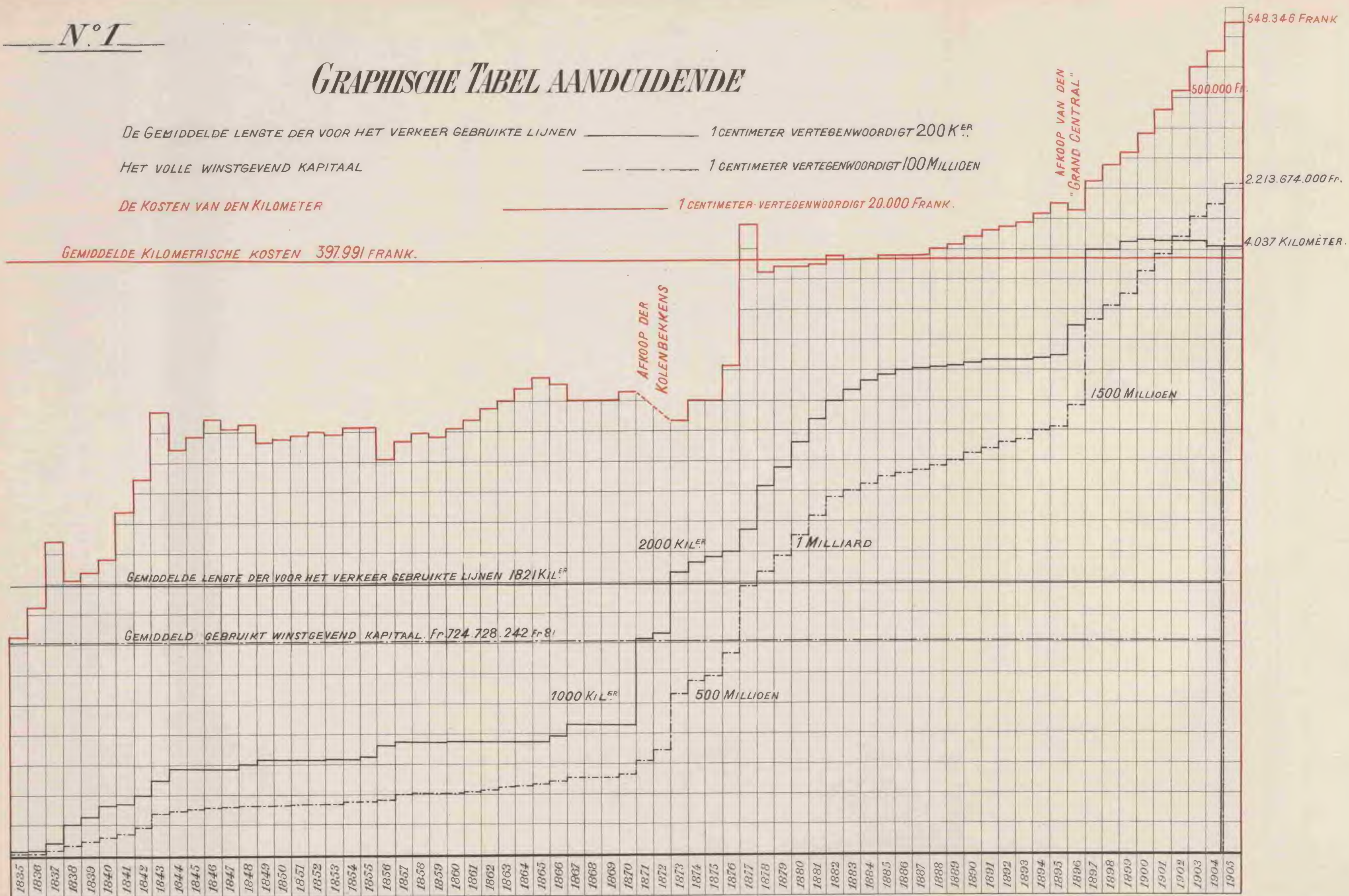
GRAPHISCHE TABEL AANDUIDENDE

De GEMIDDELDE LENGTE DER VOOR HET VERKEER GEBRUIKTE LIJNEN 1 CENTIMETER VERTEGENWOORDIGT 200 K^{ER}.

HET VOLLE WINSTGEVEND KAPITAAL 1 CENTIMETER VERTEGENWOORDIGT 100 MILLIOEN

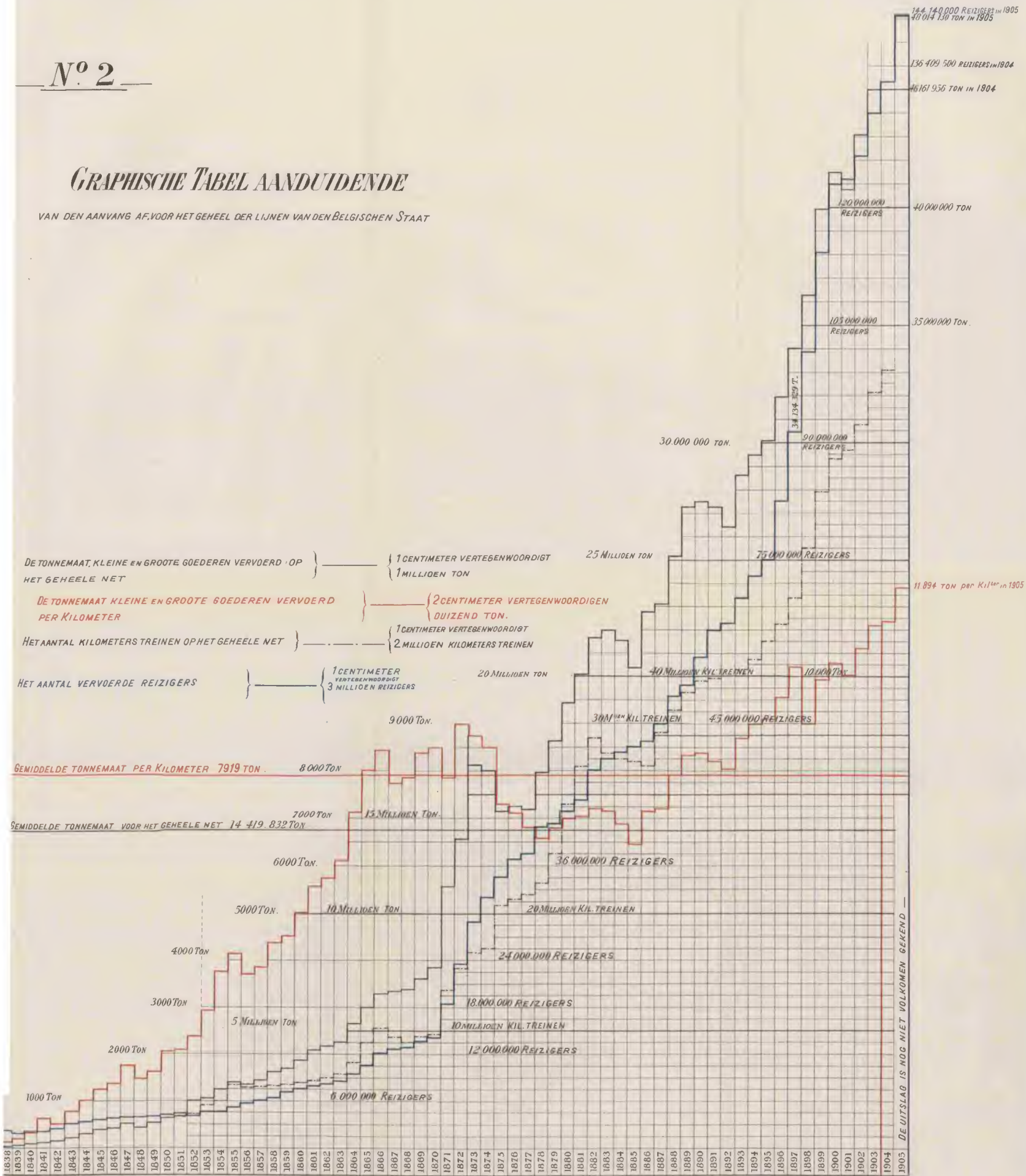
DE KOSTEN VAN DEN KILOMETER 1 CENTIMETER VERTEGENWOORDIGT 20.000 FRANK.

GEMIDDELDE KILOMETRISCHE KOSTEN 397.991 FRANK.



GRAPHISCHE TABEL AANDUIDENDE

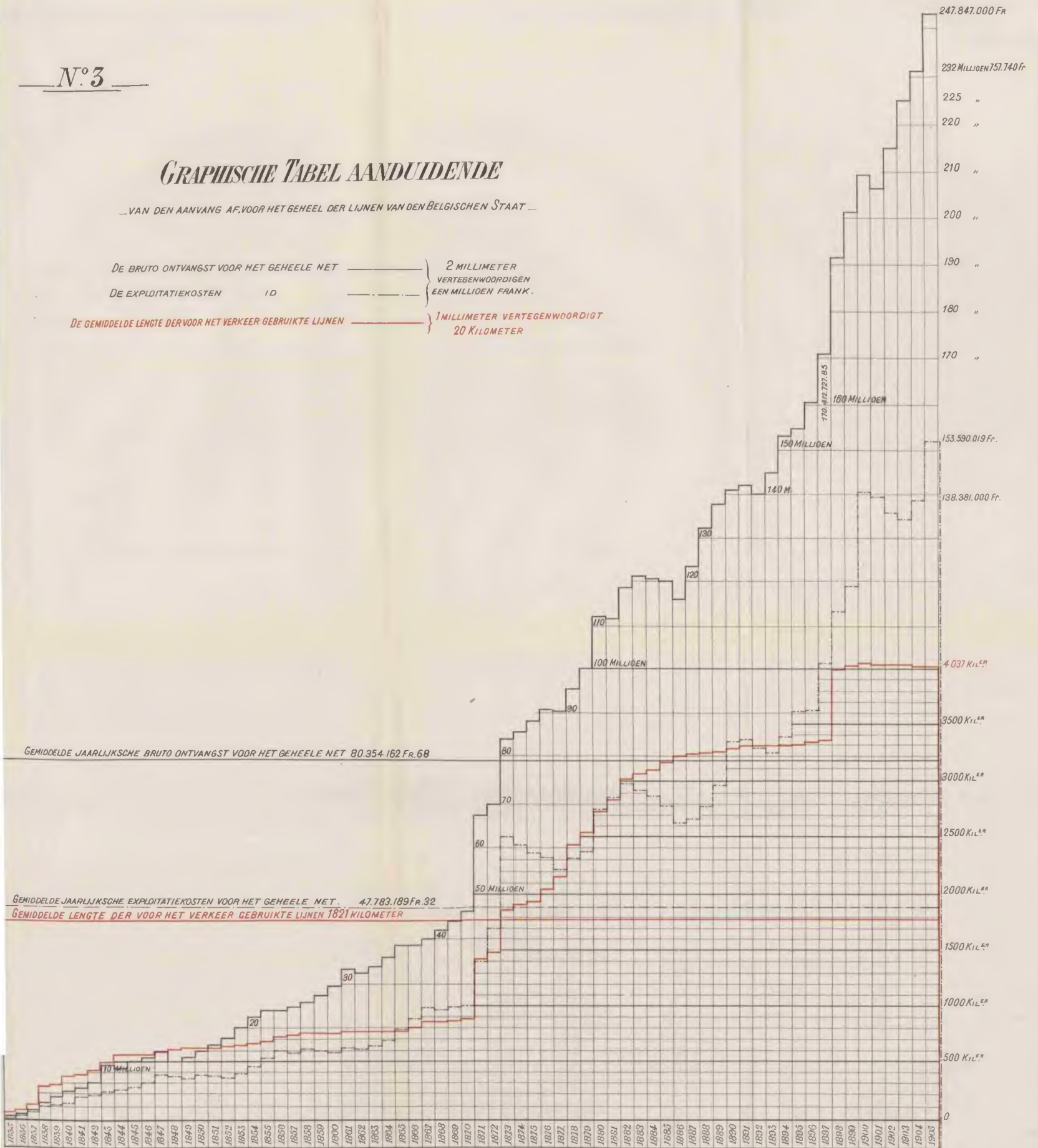
VAN DEN AANVANG AF, VOOR HET GEHEEL DER LIJNEN VAN DEN BELGISCHEN STAAT



GRAPHISCHE TABEL AANDUIDENDE

— VAN DEN AANVANG AF, VOOR HET GEHEEL DER LIJNEN VAN DEN BELGISCHEN STAAT —

DE BRUTO ONTVANGST VOOR HET GEHEELE NET ———— 2 MILLIMETER VERTEGENWOORDIGEN EEN MILLIOEN FRANK.
 DE EXPLOITATIEKOSTEN 1 D ————
 DE GEMIDDELTE LENGTE DERVOOR HET VERKEER GEBRUIKTE LIJNEN ———— 1 MILLIMETER VERTEGENWOORDIGT 20 KILOMETER



GRAPHISCHE TABEL AANDUIDENDE

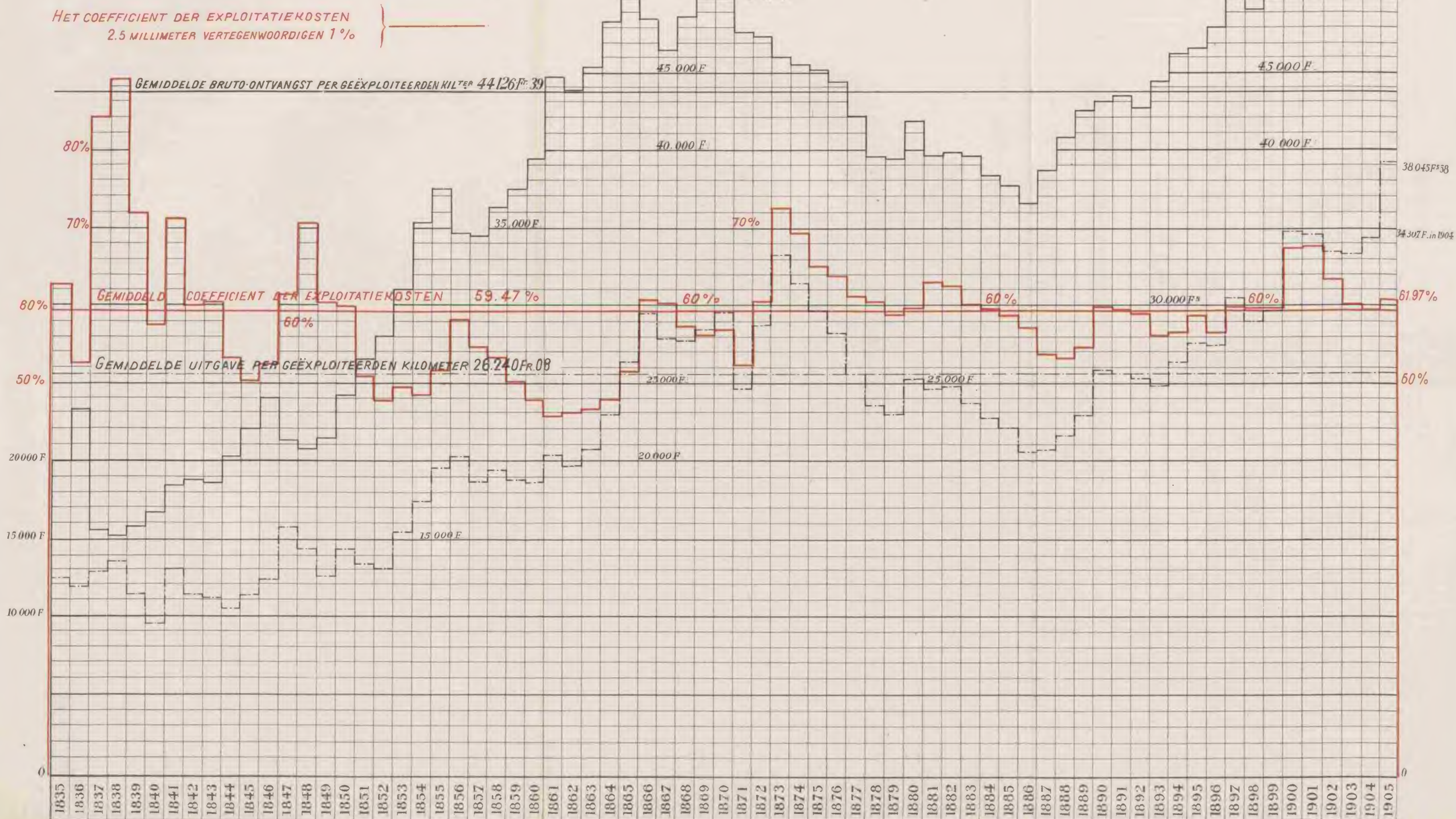
VAN DEN AANVANG AF, VOOR HET GEHEEL DER LIJNEN VAN DEN BELGISCHEN STAAT

DE BRUTO-ONTVANGST PER GEËXPLOITEERDEN KILOMETER

1 CENTIMETER
VERTEGENWOORDIGT
2000 FRANK.

DE EXPLOITATIEKOSTEN PER GEËXPLOITEERDEN KILOMETER

HET COEFFICIENT DER EXPLOITATIEKOSTEN
2.5 MILLIMETER VERTEGENWOORDIGEN 1%



GRAPHISCHE TABEL

AANDUIDENDE VAN DEN AANVANG AF, DEN UITSLAG, ZUIVERE WINSTEN OF VERLIEZEN DER EXPLOITATIE VAN HET NET VAN DEN STAAT

DAARBIJ DOENDE GELDEN DE FINANCIEELE LASTEN EN DE PENSIOENEN AAN HET PERSONNEEL TOEGEKEND ALSMEDE DE AANDEELEN DER MAATSCHAPPIJEN

DE ZWARTE STREPEN VERTEGENWOORDIGEN HET JAARLIJSCHE SALDO DER ONTVANGSTEN EN DER UITGAVEN VOOR HET GEHEELE NET (1 CENTIM^{TER} VERTEGENWOORDIGEND EEN MILLIOEN FRANK)

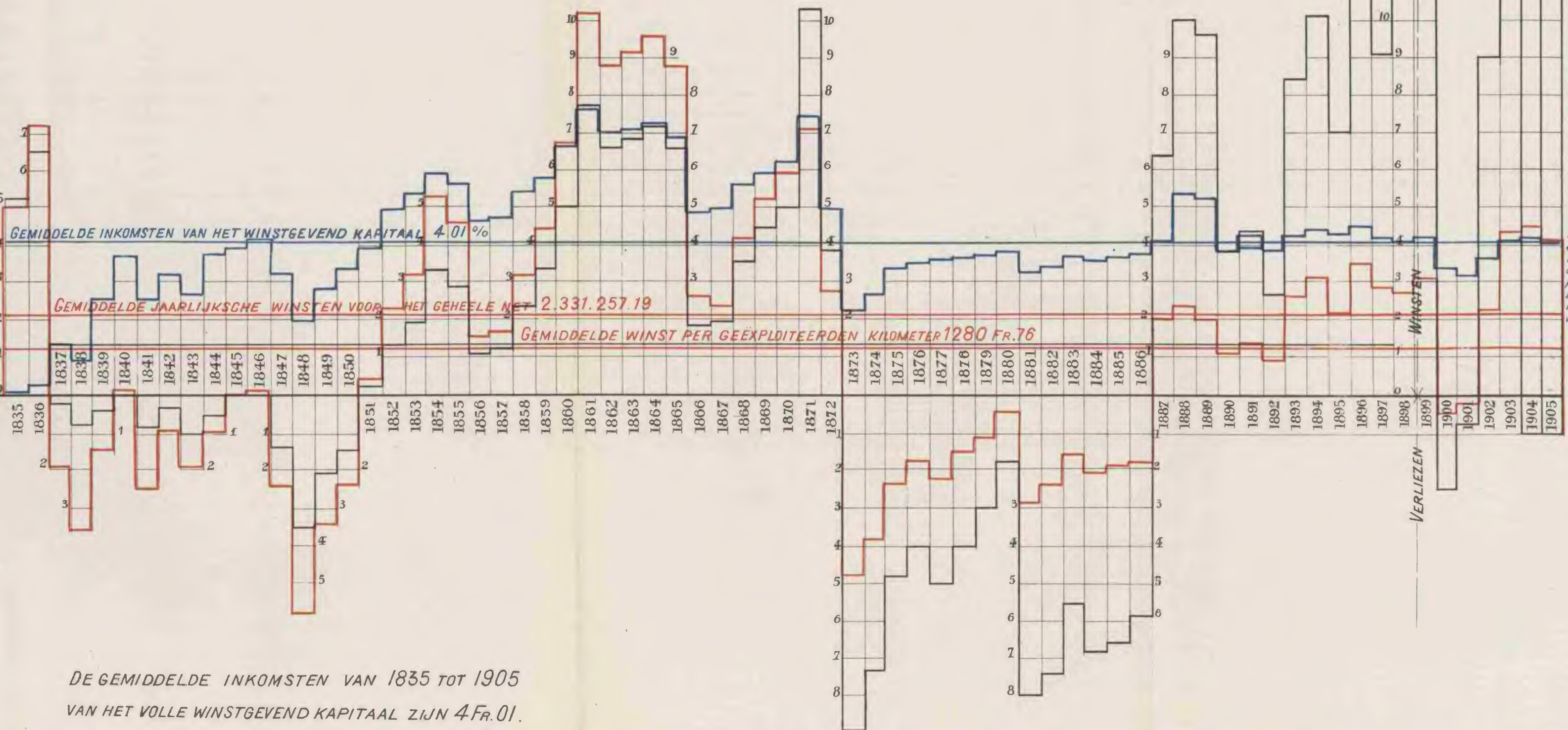
DE ROODE STREPEN VERTEGENWOORDIGEN HET JAARLIJSCHE SALDO DER ONTVANGSTEN EN DER UITGAVEN PER GEËXPLOITEERDEN KILOMETER (1 CENTIMETER VERTEGENWOORDIGEND EEN MILLIOEN FRANK)

DE BLAUWE STREPEN VERTEGENWOORDIGEN DE INKOMSTEN VAN HET VOLLE WINSTGEVEND KAPITAAL, BEREKEND NAAR DE ZUIVERE ONTVANGST (1 CENTIMETER VERTEGENWOORDIGEND 1 FR. INKOMEN VOOR 100 FR. KAPITAAL)

INKOMSTEN VAN HET KAPITAAL (DE PENSIOENEN NIET MEDEGEKEND)

WINSTEN

VERLIEZEN



DE GEMIDDELTE INKOMSTEN VAN 1835 TOT 1905
VAN HET VOLLE WINSTGEVEND KAPITAAL ZIJN 4 FR. 01.

GRAPHISCHE TABEL AANDUIDENDE

VAN 1879 TOT 1904, DEN JAARLIJKSCHEN AANGROEI DER ZUIVERE ONTVANGSTEN, DAT WIL ZEGGEN
DER ONTVANGSTEN NA AFTREK DER EXPLOITATIEKOSTEN DAARIN BEGREPEN DE PENSIOENEN EN
DE JAARLIJKSCH VERHOOGING DER FINANCIEELE LASTEN, MET NAME DE INTERESTEN EN DE
DELGING DER KAPITALEN BESTEED BINNEN HET JAAR.

DE ROODE STREPEN VERTEGENWOORDIGEN
DEN AANGROEI DER ZUIVERE ONTVANGSTEN
DE ZWARTE STREPEN VERTEGENWOORDIGEN
DE VERHOOGING DER FINANCIEELE LASTEN

VOOR BEIDE VERTEGENWOORDIGT
1 CENTIMETER 2 MILLIOEN FRANK.

