

(A)

(N^o 155.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 7 JUNI 1907.

Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen voor het dienstjaar 1907 (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 1907, bedraagt 202,404,875 frank, onderverdeeld als volgt :

Gewone uitgaven, 1^o sectie, 200,560,623 frank ;

Uitzonderlijke uitgaven, 2^o sectie, 1,544,250 frank.

De uitzonderlijke uitgaven bevatten de eerste helft van het krediet, bestemd tot het bouwen van eene turbine-paketsboot voor de lijn Oostende-Dover, hetzij 1,256,250 frank; het overige, 288,000 frank, wordt aangevraagd tot het bouwen van een houten kotter voor de standplaats Vlissingen en de vernieuwing van de stoomketels eener paketsboot der lijn Oostende-Dover.

(1) Begrooting, n^o 4^{te}.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Harmignie, bestond uit de heeren de Béthune, De Bruyn, Anseele, Colfs, Renkin en Hubert.

De nota van de minderheid en de bijlagen worden later rondgedeeld.

De volgende tabel, opgemaakt naar dezelfde onderverdelingen als de Begrooting, zal de verschillen gemakkelijker doen beseffen :

HOOFDSTUKKEN.	BEGROOTING		VERSCHIL	
	voor 1906 (Gewone uitgaven.)	voor 1907 (Gewone uitgaven.)	Verhooging.	Vermindering.
I. Middenbestuur	306,380	314,580	8,200	»
II. Spoorwegen.	146,661,944	163,130,997	16,469,053	»
III. Posterijen, telegrafen en tele- phonen.	21,718,746	26,453,212	4,734,466	»
IV. Zeewezen	7,590,224	7,611,844	21,620	»
V, VI, VII, VIII en X. Verschillende diensten.	»	»	»	36,000
IX. Toelagen. Hulpkas der werk- lieden.	2,427,445	2,748,890	321,445	»
		Totaal. . . . fr.	18,554,784	36,000
		Totale verhooging. . . . fr.	18,518,784	

Zoo men rekening houdt met de aanvullende kredieten die aangevraagd zullen worden voor het dienstjaar 1906 en waarvan het bedrag is geraamd op 16,500,000 frank, met inbegrip van 1,200,000 frank voor vroegere dienstjaren, dan zou de verhooging voor 1907 enkel 2,018,784 frank bedragen; doch het dienstjaar 1907 ontsnapt zoo min als eenig ander aan den algemeenen regel van de bijkredieten; bijgevolg mag de verhooging worden beschouwd als voorgoed bestaande,

Ten einde de Begrooting voor 1906 en die voor 1907 grondiger te kunnen vergelijken, werden de verhoogingen op elken dienst zelve, volgens haren aard, onderverdeeld in de volgende tabel :

Ten einde de Begrooting voor 1906 en die voor 1907 grondiger te kunnen
aard, onderverdeeld

ONDERWERP DER KREDIETEN.	HOOFDSTUK I.		HOOFDSTUK II. — <i>Spoorwegen.</i>				
	Middenbestuur. — Verhooging.	1 ^o sectie. Gemeenschap- pelyke diensten — Verhooging.	2 ^o sectie. Weg en werken. — Verhooging.	3 ^o sectie. Trekdienst en materieel. — Verhooging.	4 ^o sectie. Vervoer. — Verhooging.	5 ^o sectie. Heffing der ontvangsten.	
							Verhooging.
Jaarwedden en vergoedingen	»	1,050	129,680	74,596	790,746	»	20
Werkloon	2,200	1,140	712,465	1,876,366	1,609,169	12,070	»
Drukwerk	»	7,000	»	»	»	»	»
Onderliggers, spoorstaven, enz.	»	»	»	»	»	»	»
Werktuigen, gereedschap, enz.	»	»	266,418	»	»	»	»
Bezuinigingspremiën	»	»	708,290	73,144	»	»	»
Brandstoffen en andere ver- bruiksvoorwerpen voor den trekdienst der treinen	»	»	»	7,197,300	»	»	»
Onderhoud, herstelling, enz., van het materieel	»	»	»	2,179,521	»	»	»
Regelmatigheidspremiën	»	»	»	»	73,708	»	»
Exploitatiekosten	»	»	»	»	548,410	»	»
Adverteerkosten	»	»	»	»	8,000	»	»
Verlies en schade	»	»	»	»	200,000	»	»
Materieel, huurprijs van loka- len, enz.	6.000	»	»	»	»	»	»
Jaarwedden van beschikbaar- heid	»	»	»	»	»	»	»
Onderstand aan gewezen be- dienden	»	»	»	»	»	»	»
Toelage, kas der werklieden.	»	»	»	»	»	»	»

vergelijkt, werden de verhoogingen op elken dienst zelve, volgens haren in de volgende tabel :

HOOFDSTUK III. — <i>Posterijen, telegraaf en telephoon.</i>			HOOFDS. IV	HOOFDS. V	HOOFDS. VIII	HOOFDS. IX	TOTALEN.		Opmerkingen.
1 ^{te} sectie. Gemeenschappelijke dienst — Verhooging.	2 ^{te} sectie. Posterijen — Verhooging.	3 ^{te} sectie. Telegraaf en telephoon. — Verhooging.	Zeewezen. — Verhooging.	Jaarwedden van beschikbaarheid. — Verhooging.	Onderstand — Vermindering.	Toelage aan de kas der werklieden. — Verhooging.	Verhooging.	Vermindering.	
4,700	(1) 391,645 (2) 596,124	397,555	17,620	»	»	»	2,403,696	»	(1) Jaarwedden van de ambtenaren en beamten.
7,295	»	202,990	4,000	»	»	»	4,427,695	»	(2) Jaarwedden van de brievenbestellers, enz.
»	»	»	»	»	»	»	7,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	266,418	»	
»	»	»	»	»	»	»	708,290	»	
»	»	»	»	»	»	»	73,144	»	
»	»	»	»	»	»	»	7,197,300	»	
»	»	»	»	»	»	»	2,179,521	»	
»	»	»	»	»	»	»	73,708	»	
»	»	»	»	»	»	»	548,410	»	
»	»	»	»	»	»	»	8,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	200,000	»	
9,500	124,657	»	»	»	»	»	140,157	»	
»	»	»	»	10,000	»	»	10,000	»	
»	»	»	»	»	46,000	»	»	46,000	
»	»	»	»	»	»	321,445	321,445	»	
							18,564,784	46,000	
Algemeen saldo							18,518,784		

Uit voorgaande tabel blijkt, dat de uitgaven zijn verhoogd voor drie voornaamste posten : 1^o verhooging van jaarwedden en dagloonen, nagenoeg 27 t. h.; 2^o verhooging op verbruiksvoorwerpen, 45 t. h., en 3^o herstelling van het materieel, 12 t. h.

Al deze verhoogingen zijn gerechtvaardigd. Wat betreft de werklonen, zou men zelfs eene verhooging van uitgaven kunnen wenschen, gezien de talrijke, vaak billijke klachten. De verhooging van den prijs der brandstoffen hangt af van den toestand der markt. De kosten tot herstelling van materieel op exploitatiekosten moeten ook worden verhoogd.

In de bijlagen (1) wordt het nabijkomend bedrag der ontvangsten voor 1906 medegedeeld.

Daaruit blijkt, dat de verhooging der ontvangsten van den spoorweg 13,500,000 frank meer bedraagt dan in 1905, toen zij reeds 7,200,000 frank hooger waren dan in 1904. Verder zullen wij echter zien dat de uitgaven nog sneller toenamen.

De ontvangsten van posterijen, telegraaf, telefoon en zeezezen gaan merkelyk vooruit, en men mag zeer gerust zijn aangaande de raming der vervoergelden voorzien in onze begroting van 's lands middelen voor 1906; zij zal aanzienlyk worden overtroffen.

Ten einde de opzoekingen te vergemakkelijken voor diegenen onzer medeleden die er verlangen te doen, heeft de Middenafdeeling, ondanks het langdurig werk, den verslaggever verzocht de statistiek-tabellen en diagrammen, welke in het verslag van verleden jaar voorkwamen, aan te vullen volgens de nieuwe boekhouding en als bijlagen mede te deelen (2).

2^o ONDERZOEK IN DE AFDEELINGEN.

1^o AFDEELING.

Geen aanmerkingen werden in 't midden gebracht.

2^o AFDEELING.

Een lid wijst op de ontoereikende inrichting der statie te La Louvière.

Een ander lid klaagt over den toestand der toegangswegen tot de statie. Een lid verlangt meer arbeiderstreinen. Naar aanleiding daarvan, wordt opgemerkt dat het een misbruik is, abonnementen aan arbeiders af te leveren voor al te verre afstanden. Sommige werklieden gaan arbeiden op een overdreven afstand van hunne woonplaats en een te groot gedeelte van den tijd dien zij voor hunne rust noodig hebben, brengen zij door in den trein.

De Afdeeling drukt den wensch uit dat de Middenafdeeling hare bijzondere aandacht zou vestigen op de middelen om dien toestand te verhelpen.

Een lid spreekt over de gebrekkige verlichting van de reizigerstreinen.

(1) Bijlage 1.

(2) Bijlage 2.

De aandacht der Regeering wordt gevestigd op de inrichting der statiën te Thienen en te Bilsen.

Een lid vraagt, of men, bij gebrek aan versmelting der telephoonnetten, niet sommige netten kan samenvoegen of de bestaande omschrijvingen wijzigen, en of er geen tarief kan worden bepaald in verhouding tot het gebruik van de telephoongemeenschap.

3^e AFDEELING.

Een lid betreurt dat het in bedrijf nemen van de diensten, dat door den heer Van den Peereboom werd geregeld, achterevolgens vergund blijft aan private burgers, bij voorbeeld, de onderneming van het verlichten der statiën.

Een lid stelt vast hoe dringend noodig het is, de oude mailbooten te vervangen en vraagt dat men twee turbine-booten zou bouwen.

4^e AFDEELING.

Een lid zal tegen de Begrooting stemmen, omdat er nog hongerloonen worden betaald. Hij drukt den wensch uit dat het minimumloon 3 frank zou bedragen. Verscheidene leden vereenigen zich met dien wensch.

Een lid antwoordt dat het ministerie reeds al de werkloonen verhoogde en dat dit jaar nog eene aanzienlijke som te dien einde is uitgetrokken.

Een lid klaagt er over dat men opzettelijk, volgens hem, nog enkel uitlandsche steen bezigt, ofschoon deze duurder en minder degelijk is.

Zijne opmerking geldt ook voor de Begrooting van Openbare werken en voor die van Oorlog, namelijk voor de havenstatie te Oostende, waar de Fransche steen niet bestand zal zijn tegen de gure zeelucht, voor 's Konings paleis en voor de militaire school.

Werkelijk kunnen de bouwkundigen, die witte steen bezigen, in België geen steen vinden, die niet moet onderdoen voor de Euville-steen welke, naar wordt gezegd, een uitgelezen tint heeft.

In de statiën werden de uurwerken afgeschafte buiten, en binnen is het uurwerk zelfs onzichtbaar. Maatregelen dienen te worden genomen om dien toestand te verhelpen. Die wensch wordt eenparig aangenomen.

5^e AFDEELING.

Een lid wijst op de onregelmatigheden die zich voordoen bij het aanbesteden van den besteldienst van den Staat; ongetwijfeld doet de wijze waarop daartoe wordt overgegaan, geld verliezen aan den Staat. Dat lid vraagt den Minister om uitlegging.

Een lid vraagt dat de telephoon ter beschikking van het publiek worde gesteld in al de statiën waar er een bestaat.

De Afdeeling vraagt de éénmaking van het tarief en de vermindering van den prijs.

Een lid vraagt dat de aanzienlijke kredieten omstandiger worden uiteengezet.

Een lid vraagt of het waar is dat men geen verheven statiën meer zal bouwen. De afdeeling acht dat het Gentsche type van spoorhalle-dient te worden aangenomen.

Een lid vraagt dat de perrons worden verhoogd om gemakkelijker te kunnen instappen.

Een lid verklaart dat bedoeld stelsel bij druk verkeer gevaarlijk is.

Een lid vraagt de afschaffing van de overwegen.

Een lid vraagt dat een postkantoor worde opgericht te Kockelberg.

6° AFDEELING.

Een lid vraagt verbetering van den toestand van het mindere personeel, namelijk van de werklieden ahangende van het Departement.

De stemmen werden uitgebracht als volgt :

	Ja.	Neen.	Onthouding.
In de 1 ^e Afdeeling	9	2	2
» 2 ^e »			
» 3 ^e »	6	11	»
» 4 ^e »	9	4	»
» 5 ^e »	11	5	5
» 6 ^e »			
De begrooting wordt aangenomen in vier Afdeelingen door .	33	20	5

In de 2^e en in de 4^e Afdeeling werden de stemmen niet opgenomen.

3° MIDDENAFDEELING.

Uwe Middenafdeeling besliste enkel de begrooting en de besprekingen in de Afdeelingen en in de Middenafdeeling te onderzoeken.

De Middenafdeeling hield talrijke en lange vergaderingen. Hare werkzaamheden vatten wij hieronder samen :

Wanneer de eerste vergadering werd gehouden, was het verslag over de diensten van spoorwegen, posterijen, telegraaf, telephoon en zeezezen in het jaar 1903, nog niet rondgedeeld : de Afdeeling drukte den wensch uit dat, elk jaar, bedoeld verslag zou gedrukt worden uiterlijk op het einde van het eerste halfjaar. De Afdeeling, nadat zij in het bezit van dit stuk werd gesteld, was het eens om den heer Minister er over geluk te wenschen, dat hij eindelijk voldoening had geschonken aan de vraag der Middenafdeelingen die, jaren lang reeds, aandrongen opdat het verslag zou opgesteld worden naar grondslagen die meer redematig schijnen; voortaan zal de boekhouding van den spoorweg overeenstemmen met de boeken der Schatkist.

Er dient evenwel te worden opgemerkt dat de ontvangen en uitgegeven sommen hoegenaamd niet gewijzigd zijn; zij werden steeds op volstrekt nauwkeurige wijze opgegeven. Het totaalcijfer blijft hetzelfde: alleen de

indeeling van het overschot der ontvangsten op de uitgaven, in 1^o interesten van het kapitaal; 2^o uitdelging van het kapitaal en 3^o batig saldo, was niet altijd dezelfde. In de inleidingsnota deelt de heer Minister de nieuwe regelen mee, die zullen toegepast worden en die men bij terugwerking heeft toegepast op de verloopende dienstjaren. Wie den invloed dezer nieuwe regelen op iedere indeeling : interesten, uitdelging, winst, wenscht te kennen, zal daartoe de gegevens vinden in het verslag van 1905; daarin werden de nieuwe regelen door den verslaggever bepaald voor het dienstjaar 1905.

Dat vraagstuk schijnt dus tot ieders voldoening te zijn opgelost.

Een lid is evenwel van meening dat het vraagstuk der uitdelging niet op redematige wijze werd opgelost.

De Afdeeling beslist, de volgende vraag te richten tot den heer Minister :

VRAAG.

De inleiding van het verslag over de spoorwegdiensten gedurende het dienstjaar 1905, deelt de nieuwe regelen mee, die aangenomen werden voor de uiteenzetting van den financieelen toestand. Men wijst erop, dat kolom 4 van tabel V (bl. A/90 A/91) de wezenlijk verrichte zaken niet vermeldt, maar enkel de dotatiën naar vaste gronden berekend, zonder rekening te houden met de werkelijke uitdelging. Men vraagt waarom het Bestuur de wezenlijke zaken niet vermeldt in die kolom en of de cijfers in kolom 3 van dezelfde tabel overeenkomen met de werkelijk betaalde interesten?

ANTWOORD.

De cijfers in kolom 3 van tabel V geven het bedrag op van de interesten, zooals deze werkelijk door de Schatkist betaald werden voor de ontleende kapitalen.

De uitdelging was eertijds — dat weet men — uit haren aard veranderlijk, wat aangaat het beginsel en de toepassing daarvan; het verschil sproot trouwens voort uit den aard der schuld, en hare soms snelle werking werd dikwijls geschorst.

Ondersteld dat het mogelijk ware geweest, jaar per jaar het juiste aandeel van die empirische uitdelging voor den spoorweg te berekenen, dan zou die uiterst moeilijke opzoeking geen anderen uitslag opgeleverd hebben dan dien welke is vermeld in kolom 4 van tabel V.

Het blijkt inderdaad uit de berekeningen van den dienst der Schatkist, dat het evenredig aandeel van het kapitaal van den spoorweg, in de aflossingen op het geheel bedrag der kapitalen welke sedert 1850 door de Schatkist ontleend werden, het cijfer van fr. 227,855,110.69 zeer nabijkomt.

Het toeval bracht dit samentreffen teweeg, tot op een onverschillige breuk na, van het totaalcijfer der gedane aflossingen met dit welk het stelsel der wet van 22 December 1903 zou opgeleverd hebben.

Kostbaar scheen de gelegenheid om door eene terugwerkende toepassing dier wet een algemeen overzicht te leveren van hare uitwerkselen in de toe-

komst, en om op die wijze achtereenvolgens te kunnen bepalen, van 1916 af, eerste vervaltijd van het tijdvak van 81 jaar op den spoorweg toegepast, wat elk jaar 's lands eigendom zal worden, vrij van alle financieele lasten.

Dat is de eenige beteekenis van de methodische verdeling van het cijfer van fr. 227,833,110.69 over de dienstjaren 1833 tot 1903; hierdoor lijdt de juistheid van het totaal hoegenaamd niet. Dat was vooral van belang, opdat, van 1903 af, de uiteenzetting van den financieelen toestand geheel en al zou overeenstemmen met de boekhouding der Schatkist.

Een ander lid doet opmerken dat de spoorwegen gerechtigd zijn om van de uitgaven voor eerste inrichting de winsten af te trekken, die na betaling der kosten zijn gedaan. Dienaangaande deelt hij de zienswijze, in den Senaat uitgedrukt door baron Ancion.

De verslaggever doet opmerken, betreffende de uitdelging, dat het antwoord voldoening schenkt, wat aangaat het verleden; dat, wat de toekomst aangaat, de stand der geldmarkt doet voorzien dat de uitdelging werkelijk zal geschieden gedurende een vrij lang tijdvak; dat overigens, ingeval de rente boven pari moest stijgen, de som, tot de uitdelging bestemd, in de buitengewone begroting wordt opgenomen en de ontleene som in gelijke mate vermindert; dat derhalve de uitdelging stilzwijgend en van zelf gebeurt, al zij het op onrechtstreeksche wijze; ten slotte, dat, moest het stelsel bezwaren opleveren, de Kamer algemeene maatregelen zou kunnen nemen voor het geheel bedrag der schuld; immers, waarom zou men voor de uitdelging van de spoorwegen, die rechtstreeks winstgevend zijn, strenger moeten te werk gaan dan voor de vaarten en voor zooveel andere gedane uitgaven, gebouwen, wegen, die niets opbrengen?

Wat het tweede punt betreft: volgens de boekhouding in de nijverheid, is het klaar dat het batig slot, met andere woorden, de winsten na het dekken van alle kosten, zou moeten afgetrokken worden van de schuld van den spoorweg jegens de schatkist; doch, daar die sommen worden opgenomen in de gewone begroting, zou men per slot van rekening er toe komen op de gewone begroting sommen uit te geven, die dienden te worden besteed aan de uitdelging van de ontleende kapitalen. Dit zou een gebrekkigen gevaarlijk stelsel zijn.

Een lid vraagt dat men de uurwerken binnen en zelfs buiten de statiën zou herstellen. Hetzelfde lid vraagt dat er gezorgd worde voor het behoorlijk vastzetten van de kisten eieren die uit Italië worden verzonden. Niet zelden worden zij gebrekkig vastgezet en daardoor wordt, dank zij de plotselinge rangeerbewegingen, aanzienlijke averij veroorzaakt.

De Afdeeling verwijst die vraag naar den heer Minister tot verder onderzoek.

Een lid acht dat het personeel en vooral het mindere personeel te weinig betaald wordt; dat men het minimumloon zou moeten bepalen op 3 frank, evenals bij het Ministerie van Oorlog; dat voor een zelfde bediening een loon wordt betaald, verschillend van provincie tot provincie, hetgeen niet zou moeten bestaan; dat de werklieden het recht van vereeniging zouden moeten bezitten ofwel scheidsraden zouden moeten hebben.

Door den verslaggever wordt aan de Middenafdeeling medegedeeld de lijst van de zeer talrijke verzoekschriften die hem werden gezonden door allerlei beambten en waarin de wenschen van dezen zijn uiteengezet.

Een lid doet opmerken dat het uiterst gevaarlijk zijn zou, aan ambtenaren of werklieden van een Staatsdienst het recht van vereeniging te verleen, tenzij binnen de grenzen door de wet bepaald; dat in Staatsdienst de loonen en wedden altijd lager zijn dan bij de maatschappijen; dat dit het gevolg is van andere voordeelen toegekend door den Staat; dat gelijke loonen den ondernemingsgeest tegenwerken.

De afdeeling beslist, eene reeks vragen te richten tot den heer Minister :

1^o VRAAG.

Waarom bestaat de vrijheid van vergadering en vereeniging niet voor het personeel? Die vrijheid wordt toch aan alle Belgische burgers door de Grondwet verleend.

ANTWOORD.

Het is aan het personeel verboden, bonden tot stand te brengen of vergaderingen bij te wonen, waar de reglementen en besluiten van het Bestuur worden behandeld. Tot elk ander doeleinde — tenzij er sprake is van politieke vergaderingen, — wordt het recht van vereeniging erkend aan het personeel.

De Regeering heeft ter Kamerzitting van 28 Juni 1905 betoogd dat deze gedragslijn, die door al de hoofden van het Departement van Spoorwegen gevolgd werd, opgelegd is door het hogere belang der tucht en de grondwettelijke rechten der bedienden niet krenkt.

2^o VRAAG.

Waarom stelt de Minister geen scheidsraden aan, die door het Bestuur en door het personeel zouden worden benoemd en voor dewelke de bedienden, die in hunne belangen gekrenkt, die gestraft, ontslagen of afgesteld worden, zich zouden kunnen verdedigen of laten verdedigen?

ANTWOORD.

Het tot stand brengen van scheidsraden, die kennis zouden nemen van ontslagen, afstellingen, enz., zou met de grondwettelijke beginselen onverenbaar en daarenboven door geen enkele behoefte gerechtvaardigd zijn.

De Minister heeft zijne daden enkel voor de Kamer der Volksvertegenwoordigers te verantwoorden (art. 90 der Grondwet), en men kan zich de verantwoordelijkheid van een Minister niet voorstellen bij een regeling waar zijne besluiten zouden kunnen geschorst worden door een scheidsraad.

De Regeering kan alleen dan den gang der openbare diensten op zich nemen, wanneer zij hare medewerkers vrij verkiezen kan.

Het toepassen van tuchtmaatregelen gaat overigens gepaard met allen noodigen waarborg ten einde de rechten van het personeel volkomen te vrijwaren.

De Minister in persoon beslist over elke zware straf, inzonderheid over ontslag of afstelling van elken ambtenaar of bediende, hoe nederig deze ook zij.

Elke tuchtmaatregel geeft aanleiding tot het opstellen van een verslagblad, behelzende de uiteenzetting van het feit dat den bediende ten laste wordt gelegd.

Op dit blad wordt een bijzonder vak den belanghebbende voorbehouden ten behoeve zijner rechtvaardiging; enkel na inzage van die rechtvaardiging, en bij voorkomend geval na onderzoek, wordt de beslissing genomen.

Elke straf, opgelegd door een overste staande onder den Minister en waartegen de betrokken bediende bezwaren inbrengt, wordt enkel onwederroepelijk nadat zij in beroep werd goedgekeurd door den overste die onmiddellijk hooger staat dan degene welke bevoegd was om ze op te leggen.

Dit recht om in beroep te komen sluit het recht niet uit, dat aan de bedienden van elke soort is toegekend, om hunne persoonlijke aanvragen of klachten rechtstreeks aan den Minister of aan de hogere overheid te doen geworden.

3^e VRAAG.

Waarom brengt de Minister geen arbeidscomiteiten tot stand, die door zijn bestuur en door zijn personeel zouden worden benoemd en de arbeidstoestanden van zijn personeel zouden nagaan met het oog op de rusturen, de verlofdagen, enz., enz.?

ANTWOORD.

De onmiddellijk hooger staande oversten, die elken dag omgaan met het personeel, en de ambtenaren belast met het toezicht zijn in staat het Bestuur in te lichten over de wenschen van het personeel en daaraan wordt voldoening geschonken telkens als de vereischten van den dienst het veroorloven.

Overigens, elke bediende mag, naar luid van de reglementen, aan den Minister of aan de hogere overheid de aanvragen of bezwaarschriften doen geworden, die hij raadzaam acht in te dienen.

4^e VRAAG.

Waanneer zal de Minister vaste en gelijke regelen bepalen betreffende de loonsverhoogingen voor de werklieden, naar het voorbeeld van wat er wordt gedaan voor de verhooging van de jaarwedden der bedienden en beambten?

ANTWOORD.

Door de loontarieven wordt in acht genomen niet alleen de vakkenis vereischt voor iedere soort van bezigheid, maar ook de betrekkelijke duurte van het leven daar waar de werklieden arbeiden. In de nijverheidsstreken zijn de tarieven hooger dan in de landbouwstreken.

Het ware niet billijk, gelijke regelen tot bevordering aan te nemen voor de werklieden, die louter handenarbeid moeten verrichten, en voor de uitgelezen werklieden (leermeester-machinist, machinist, electricbewerker, paswerker, enz.)

Overigens, practisch zou het bijna niet mogelijk zijn, de aanspraken op bevordering te vergelijken van bedienden — ten getale van 50,000 voor het spoorwegbestuur alleen — die arbeiden in zeer verschillende bedrijven en in uiterst verschillende kringen.

Het eenige stelsel, dat mogelijk en redelijk werd bevonden, bestaat hierin, dat eene som naar evenredigheid van het getal werklieden tot de beschikking wordt gesteld van elke groep, district of bestuur en dat machtiging wordt verleend om aan de verdienstelijkste werklieden loonsverhoogingen te verleenen voor zooveel er van die som voorhanden is of binnen de grenzen van de bijzondere daartoe uitgetrokken kredieten.

5^o VRAAG.

Is het waar dat in het werkhuis te Gentbrugge de hout- en de ijzerbewerkers worden aangenomen, na het vakexamen te hebben afgelegd, tegen minimumloonen van een minder bedrag dan die welke vóór enkele jaren werden betaald?

ANTWOORD.

Het is niet waar dat het werkhuis te Gentbrugge hout- en ijzerbewerkers aanneemt tegen minimumloonen van een minder bedrag dan die welke vóór enkele jaren werden betaald.

Het loon der ambachtsmannen wordt, bij hunne opneming, bepaald volgens hunne vakbekwaamheid en het huidig minimumloon is hooger dan dit van voorheen.

6^e VRAAG.

In het werkhuis te Salzinnes winnen de arbeiders fr. 2.60 per dag, boven eene premie van 40 tot 60 centiemen per dag. Waarom zijn er nog, in andere werkhuisen, arbeiders met fr. 2.40 per dag zonder premie hoegenaamd?

ANTWOORD.

De loonen der arbeiders verhoogden naar gelang van het getal dienstjaren en zóó kan er, van dezen tot genen arbeider, een verschil voorkomen van 20, 40, 60 of 80 centiemen.

Alleen aan de arbeiders, in den jongsten tijd aangenomen, wordt nog een dagloon van fr. 2.40 betaald.

7^e VRAAG.

Wat is de Regeering voornemens te doen om, van 1 Juli 1907 af, loon- en jaarweddetarieven aan te nemen, die rekening houden met het duurder leven, en vooral om loonen en jaarwedden te verleenen die niet minder zouden bedragen dan 3 frank per dag?

ANTWOORD.

Zooals de Regeering het in de Kamer der Volkvertegenwoordigers, den 10^{en} Mei 1906, heeft uiteengezet, bekommert zij zich voortdurend met het verbeteren van den toestand van het personeel, inzonderheid van het lagere personeel.

Sedert tien jaar werd elk jaar gemiddeld 1,041,108 frank besteed aan die verbetering en de bestendige last der Begrooting is, buiten de uitbreidingen, met 16,268,853 frank verzwaaard wegens de uitgaven gedaan ten bate van het personeel.

8^o VRAAG.

Werd het vraagstuk van de verblijfsvergoedingen voor het personeel, dat groote steden bewoont, nog niet ter studie gelegd door de Regeering?

ANTWOORD.

In overeenstemming met het programma dat de Regeering heeft aangenomen om den toestand van het personeel trapsgewijs te verbeteren, is zij van plan om, zoodra de vraagstukken betreffende jaarwedde en loon zijn opgelost, te onderzoeken of er geen verblijfsvergoeding dient te worden toegekend aan sommige klassen van beambten, uit hoofde van de zware huishuur in de groote steden.

10^o VRAAG.

1^o Waarom is de kleedingmassa van het spoorwegpersoneel niet ingericht gelijk de kleedingdienst voor het personeel van de posterijen?

2^o Waarom wordt het leveren van kleeding uitsluitend aan drie kleermakers toevertrouwd? Waarom mogen de uniformen niet worden geleverd door verschillende handelaars, volgens een aangenomen model, zooals voor de burgerwacht gedaan wordt?

ANTWOORD.

In hoofdzaak is er geen verschil tusschen de inrichting van de kleedingmassa voor het personeel der posterijen en die van dezelfde massa voor het spoorwegpersoneel.

Het leveren van kleeding aan het spoorwegpersoneel wordt niet meer uitsluitend aan drie kleermakers toevertrouwd. Thans zijn er acht die de kleederen vervaardigen en het comiteit, dat de massa beheert, is van plan dit getal trapsgewijs te vermeerderen, opdat er ten minste één aangestelde kleermaker per groep zijn zou.

Is deze regeling eenmaal ingevoerd, dan zal het leveren van de uniformen door « verschillende handelaars volgens een aangenomen model », naar het schijnt, veel van zijn belang verliezen; in beginsel is de Regeering daar evenwel niet tegen, mits de maatregel aan het personeel geene schade berokkent door de prijsverhooging voor de kleederen; over deze zaak wordt nader beraadslaagd door het comiteit der kleedingmassa.

In het lastkohier werd geen loontarief bepaald, omdat gemeld comiteit met reden oordeelde dat dergelijk beding niet vereenbaar is met de algemeene voorwaarden der onderneming.

Trouwens, de kleermakers, die thans zijn aangesteld, bewonen Brussel, Mechelen, Brugge en Leuven, en hunne werklieden verblijven soms in andere plaatsen dan zij zelf; verder was men verplicht, in 't belang van de bij de massa aangeslotenen, hun in elke omschrijving vrije keus te laten onder drie kleermakers; eindelijk, het tarief voor de kleeren moet overal hetzelfde zijn. Om al deze redenen is het onmogelijk, een gelijk minimumloon ofwel een minimum, verschillende volgens de steden, te bepalen.

11° VRAAG.

1° Heeft het Bestuur er geen belang bij, zich voor de regeling van den geneeskundigen dienst te verstaan met de vereenigingen tot onderlingen bijstand, ingericht door de beambten?

2° Om welke redenen mogen de werklieden niet den inhoud van het getuigschrift kennen?

Waarom moet dit getuigschrift door de geneesheeren in een omslag worden gesloten?

3° Hoe legt het Bestuur uit dat bij het onderzoek door de geneesheeren drie ambtenaren aanwezig moeten zijn?

ANTWOORD.

1° Met het oog op de toepassing van de statuten der onderstands- en pensioenkas voor de werklieden, is een zelfde regeling van den geneeskundigen dienst voor het personeel der verschillende besturen van het Departement volstrekt noodig.

Om deze reden en ook uit hoofde van de bijzondere verplichtingen, aan de geneesheeren bij het Departement opgelegd door de aanstelling; van den ambtelijken aard van hunne getuigschriften, onder andere, van die welke zij afleveren tot staving van vragen om verlof wegens gezondheidsredenen, enz., moet men volstrekt als regel voorschrijven dat de werklieden zich uitsluitend tot die geneesheeren moeten richten.

Er dient overigens te worden opgemerkt dat de Regeering zich hoege-naamd niet mag bemoeien met de wijze van werking der vereenigingen tot onderlingen bijstand. Anderdeels, is de geneeskundige dienst van het Departement ingericht op gansch het spoorwegnet, terwijl de vereenigingen tot onderlingen bijstand, opgericht door de beambten van het Departement, slechts in zekere streken bestaan.

2° 't Is uit kieschheid, uit menschlievendheid ten aanzien van den werkman, dat het Bestuur heeft voorgeschreven, het geneeskundig getuigschrift onder gesloten omslag terug te zenden aan hem die den geneesheer verzocht den werkman te onderzoeken.

In vele gevallen is het voorzichtig eenen zieke niet bekend te maken met den aard of de gevaarlijkheid van zijne kwaal. En dewijl de geneesheeren,

naar luid van de onderrichtingen, volledige en duidelijke inlichtingen moeten verschaffen over de zieke werklieden, moeten zij in staat worden gesteld om volkomen vrij en zonder achterhouding hun oordeel te vellen. Zóó gebeurt het, dat in het getuigschrift soms vermeldingen voorkomen, die den zieke zouden verschrikken, moest men hem kennis daarvan geven; deze mededeeling kon soms zeer noodlottige gevolgen voor de genezing hebben, ja deze in gevaar brengen.

De geneesheeren zijn overigens verplicht, hunne verklaringen betreffende den duur van de ongeschiktheid tot den arbeid aan den belanghebbende mede te deelen.

5^o Wat aangaat het onderzoek door de geneesheeren vóór het op pensioen stellen : ingeval de werkman niet naar Brussel kan gaan om voor de Bestuurscommissie van de hulp- en lijfrentekas der werklieden te worden onderzocht, hetzij wegens zijn gezondheidstoestand, hetzij daar zijn verblijfplaats te ver afgelegen is, geschiedt het onderzoek aan de dichtst bij de woonplaats des werkmans gelegen statie door twee aangestelde geneesheeren, bijgestaan door een enkel lid der Commissie; evenwel kan de onmiddellijke overste van den belanghebbende, zoo hij dit noodig oordeelt, zich ter statie aanbieden om bijzondere inlichtingen aan de afgevaardigden te verstrekken.

Het tegenonderzoek der slachtoffers van arbeidsongevallen en het onderzoek vóór het op pensioen stellen der werklieden geschiedt. het eerste in de tegenwoordigheid van den dienstbestuurder of van een zijner toegevoegde agenten, het tweede in het bijzijn van een toegevoegd agent van den dienstbestuurder.

12^o VRAAG.

Waarom verleent het Bestuur aan de werklieden geen verlof met volle betaling van het loon, wanneer het aan de ambtenaren en beambten een jaarlijksch verlof van vijftien dagen verleent?

ANTWOODR.

Het stelsel van den Staat is overgenomen van de private nijverheid, behoudens dit merkelyk verschil ten voordeele der werklieden, dat zij, die met een onafgebroken dienst zijn belast, hun geheele loon voor de rustdagen ontvangen.

Een lid doet opmerken dat de antwoorden van den heer Minister niet bevredigend zijn in zake van minimumloon; hij stelt vóór een onderzoek te doen naar hetgeen in den vreemde gebeurt.

De verslaggever is van meening dat de jaarwedden en loonen van het mindere personeel ontoereikend zijn vooral nu men een tijd van steeds toenemenden bloei beleeft en de werkloonen in zoo ruime mate werden verhoogd.

De werkman of de kleine bediende, die in Staatsdienst treedt, ziet af van de hoop op een hooger loon dat een in de nijverheid steeds gewaardeerde ondernemingsgeest en een krachtdadiger werk hem ongetwijfeld zouden

verschaffen, in ruiling van de voordeelen eener vaste betrekking met langzame doch zekere bevordering en met verzekerd pensioen. Treden dus in Staatsdienst, zij die liever geen zeer intensief werk willen leveren; daaruit volgt dat de Staat een aanzienlijker personeel in zijnen dienst neemt dan de maatschappijen en dus aangezet wordt om hun een geringer loon toe te kennen.

Noodzakelijkerwijze is de Staat in zijne ondernemingen meer bureaucratisch en verspilt hij meer tijd dan de maatschappijen; de handels- en nijverheidsgeest die hem bezielt, staat beneden dien der maatschappijen. Daaruit spruit al het kwaad voort, en dat kwaad verergert steeds meer.

Naarmate de ontvangsten boven alle verwachting aangroeien, nemen de uitgaven nog sneller toe en, terwijl bij alle andere spoorwegondernemingen de bedrijfskosten verminderen naarmate het verkeer toeneemt, komt het tegendeel voor in België: in 1905 bracht het verkeer 15,170,000 frank meer op, doch de uitgaven vermeerderden met 15,570,000 frank en de bedrijfskosten klommen van 60.02 tot 62.03 t. h. Er is gezegd geworden dat die vermeerdering van uitgaven het gevolg is van eene buitengewone hernieuwing van materieel als bedrijfskosten, doch het spreekt van zelf dat het materieel, van 1895 tot 1905 met nagenoeg 100 t. h. vermeerdert (305 miljoen tegen 581 miljoen), aanleiding geven zal tot eene uitgave wegens onderhoud en herstelling, die spoedig toenemen zal. Overigens, uit de ondervinding blijkt dat dit gezegde niet gegrond is: voor 1906 bedragen de ontvangsten 259,825,000 frank, hetzij omtrent 11,800,000 frank meer, terwijl de uitgaven vermeerderden met 10,400,000 frank: zóó klimmen de bedrijfskosten van 62.63 tot 63.77 t. h. Die toestand is zeer bedenkelijk: daarop dient de aandacht der Kamer nadrukkelijk te worden gevestigd; immers, moest de bloei der nijverheid verminderen en het verkeer afnemen al was het maar met 5 t. h., dan zouden de ontvangsten 12 1/2 miljoen minder bedragen en de heer Minister zou zijne uitgaven niet meer kunnen verminderen met 2 miljoen.

Het ziet er bedenkelijk uit, de Begrooting van 's Lands middelen aan zulke gevaren bloot te stellen. De naasting, door den Staat van de maatschappijspoorwegen droeg uitnemend bij tot de uitbreiding van den handel in België; zij was eene van de hoofdoorzaken daarvan. Nu meest al de lijnen, die door den Staat kunnen genaast worden, hem weldra zullen toebehooren en het aanleggen van nieuwe lijnen zich, naar alle waarschijnlijkheid en op enkele uitzonderingen na, bepalen zal bij het leggen van een dubbelspoor op de bestaande lijnen, rijst de vraag op of de tijd niet aanbreekt zal waarop het raadzaam zijn zou, den Staat te onttrekken aan het wezenlijk gevaar waarin hij verkeert door aan 't hoofd te staan van een zoo talrijk en steeds aangroeiend personeel, en tevens de Begrooting van 's Lands middelen volkomen vrij te stellen van elke schommeling door een gemiddeld en verzekerd bedrag van ontvangsten. Daartoe dient men het voorbeeld van Nederland na te volgen, door de spoorwegdiensten in pacht te geven, met een lastkohier waarin de toestand van het personeel en de belangen van vervoerders en vervoerden in acht zouden worden genomen. Ongetwijfeld zou het reuzengetuig onzer Belgische spoorwegen eene grootere winst

opleveren door het toedoen van den privaten ondernemingsgeest dan door het toedoen van den Staat. Dit vraagstuk is van eene zeer groote beteekenis en kan niet zonder groot bezwaar worden opgelost; toch behoort het wellicht, zich daarmee bezig te houden, omdat de noodzakelijkheid daarvan in de toekomst zou kunnen blijken, indien de uitgaven voortdurend even sterk toenemen.

Door een lid worden de volgende opmerkingen gemaakt :

Om welke redenen stelt men voor, het stelsel van rechtstreeksch Staatsbeheer te verzaken ?

Hebben de spoorwegen, wanneer men de nieuwe comptabiliteit tot grondslag neemt, niet opgeleverd :

1^o 36,663,000 frank samengevoegde winst sinds 1835 ;

2^o 73,400,000 frank zuivere winst van 1890 tot 1903, hetzij nagenoeg 5 millioen 's jaars ?

En die 6 millioen per jaar vertegenwoordigen maar eene zijde van de opbrengst onzer spoorwegen onder Staatsbeheer :

1^o Hebben wij niet, zoo voor reizigers als voor goederen, de laagste tarieven van Europa, en is het niet door de statistieken bewezen dat Frankrijk, waar de spoorwegen door maatschappijen worden beheerd, de hoogste tarieven van het vasteland heeft ?

2^o Bestaat er, zoo in de andere nijverheidsvakken als in de spoorweg-nijverheid, een bestuur waar de werklieden — afgezien van loonquaestie — beter betaald worden dan bij den Belgischen Staatsspoorweg ?

Ingeval van verwonding betaalt hun de begrooting de volle jaarweddes gedurende den ganschen tijd der onbekwaamheid tot den arbeid, wanneer, naar luid van artikel 4 der wet van 24 December 1903, om 't even welke nijveraars hun slechts een dagelijksche schadeloosstelling gelijk aan 50 t. h. van 't gemiddeld dagloon betalen; dan nog hebben zij maar recht op die vergoeding als de onbekwaamheid tot den arbeid langer duurt dan eene week.

3^o Hebt gij niet, juist omdat de spoorwegen door den Staat worden beheerd, eene voor het publiek veel voordeliger exploitatie dan die door de maatschappijen ? Heeft de heer Helleputte dat niet vastgesteld in zijn verslag over de naasting van den Grand Central ? De vergelijking, zegt hij, tusschen het gemak aan het publiek verleend door de geconcedeerde spoorwegen en de Staatsspoorwegen valt gansch ten voordeele van den Staat uit.

De betrekkingen zijn talrijker, de aansluitingen beter bepaald; het materieel is over 't algemeen gemakkelijker, de ontvangkantoren beter ingericht, de stoppunten talrijker en het vervoer sneller.

4^o Onze bedrijfskosten zijn hooger dan die der « Compagnie du Nord » bijvoorbeeld. Waarbij komt dat ? Bij onze uitgaven ? Geenszins. De « Nord » geeft meer uit per in bedrijf genomen kilometer dan de Belgische Staat.

Zoo heeft die maatschappij, van 1900 tot 1904, gemiddeld 34,974 frank per kilometer uitgegeven, terwijl de Belgische Staat slechts 54,137 frank uitgaf, en nochtans is het spoorwegnet van den Belgischen Staat, wegens het groot getal zijner korte vakken en zijne veelvuldige vertakkingen, veel

moeilijker en kostelijker te beheeren dan het net der « Compagnie du Nord ». Het bewijs daarvan is dat er voor den Staat ongeveer 0.8 locomotief per in bedrijf genomen kilometer noodig is, en bij de « Compagnie du Nord » maar 0.48. Is het bedrijfscoëfficiënt van die maatschappij lager, dat komt alleenlijk hierbij dat hare tarieven veel hooger zijn dan die van den Belgischen Staat. Welnu, is het verkieslijk het publiek uit te buiten ten voordeele van eenige millionairs, en het vervoer tegen overdreven prijzen te doen betalen, liever dan voor een billijken prijs te vervoeren, met geringe winst voor de Schatkist?

5^o Het stelsel der verpachting leverde slechte uitslagen op overal waar het werd toegepast. In Holland is men er ontevreden over en ik weet uit zekere bron dat men er binnen twee jaar zal van afgezien hebben.

Italië heeft er pas van afgezien om het stelsel van 't rechtstreeksch Beheer toe te passen. Wat op dit oogenblik in dat land gebeurt, moet ons een voormaak geven van wat ons hier te wachten staat.

Om het spoorwegnet, haar door de *Société des Chemins de fer méridionaux* teruggeschonken, in staat te stellen om wat behoorlijk in bedrijf te worden genomen, heeft de Regeering twee kredieten moeten vragen, het eene van 300 millioen, het andere van 600 millioen, en volgens den *Moniteur des Intérêts matériels*, van 12 December 1906, moeten die 600 millioen gedeeltelijk dienen tot het aankopen van :

700 locomotieven,
400 reisgoedwagens,
1,300 rijtuigen,
12 salon-wagens en
20,000 goederenwagens !!!

In welken staat bevonden zich dan de spoorwegen, welke voornoemde maatschappij in pacht had gekregen, op het oogenblik dat zij die aan den Staat teruggaf?

En in België zult gij dezelfde uitslagen hebben. Al die nieuwe locomotieven, welke gij, in de laatste jaren, bij honderden hebt gekocht, dat materieel dat zoo goed werd aangevuld, zoudt gij leenen aan een pachtende maatschappij, en wanneer deze uwe locomotieven, rijtuigen, wagens tot op den draad zal hebben versleten, zal zij u die teruggeven en gij zult, evenals in Italië, het rechtstreeksch beheer door den Staat herbeginnen. Wel is waar, zullen uwe vrienden, de kapitalisten, rijk geworden zijn. Wat blijft er nog over van het materieel, in 1896, overgenomen van den « Grand Central belge »?

In het verslag over de spoorwegdiensten gedurende het jaar 1905, werden de financiële uitslagen van het beheer der spoorwegen opgemaakt, rekening houdende met de tegenwerpingen van den heer Renkin, volksvertegenwoordiger, in de verslagen door hem ingediend in 1901, 1902 en 1903, uit naam der Middenafdeeling.

Waarom houdt de nieuwe tabel der financiële uitslagen geen rekening met de opmerkingen, in 1902 gemaakt door den heer senator Ancion in zijn verslag namens de Commissie van den Senaat, belast met het onderzoek van de Begrooting der Spoorwegen?

Waarom worden de door de spoorwegen opgeleverde boni's niet afgetrokken van het kapitaal voor eerste inrichting, dewijl zij door de Schatkist ontvangen werden? Waarom dient de interest dier samengevoegde boni's niet tot korting der interesten van het inrichtingskapitaal, ten laste van het Spoorwegbeheer gelegd?

Waarom hield men, anderdeels, geen rekening met de twee andere opmerkingen van den heer Ancion, namelijk dat de kapitalen die de bevoorradig en het rollend materieel vertegenwoordigen, niet gedelgd dienen te worden?

Is, daar het verslag over de spoorwegdiensten niet meer denkbeeldig is, het oogenblik niet gekomen om de hervorming te verwezenlijken, aangeprezen door den heer Renkin in het verslag der Middenafdeeling over het dienstjaar 1899 (blz. 45) en door den heer Hubert in zijn verslag over het dienstjaar 1905 (blz. 28), hervorming bestaande in « het afscheiden der spoorwegbegrooting van de Staatsbegrooting » en in het afstaan, aan den Staat, van zijne algeheele overschotten, waarvan hij zou gebruik maken voor het tot stand brengen van een reservefonds om den toestand zijner bedienden te verbeteren, alsook de voorwaarden van het vervoer, enz?

Daarop antwoordt de verslaggever als volgt: Al is er in die opmerkingen eenige waarheid benevens talrijke ongegronde beweringen, toch blijft het waar dat de vroeger gedane winsten, die in de gewone Begrooting van uitgaven werden opgenomen, niet zouden kunnen dienen om latere tekorten te vergoeden. Het is ook klaar dat, moest de Staat zijne spoorwegen in pacht geven, hij al de vereischte voorzorgen zou moeten nemen en werkelijk nemen zou, opdat materieel en lijnen in volkomen goeden toestand worden onderhouden; er zou geen sprake van kunnen zijn, dat om 't even welk voordeel, thans genoten door personeel en reizigers of verzenders, zou worden ingekort; men zou integendeel moeten voorzien dat nog grootere voordeelen zouden worden toegekend, naarmate de onderneming meer winstgevend zou worden.

De vergelijking met de Noorder-Maatschappij is onjuist en vergeefs werd door de Middenafdeeling herhaaldelijk gevraagd, dat de Begrooting van Spoorwegen zou worden afgescheiden van 's Lands algemeene begrooting.

Wat er ook van zij, zooals hooger is gezegd, thans kan er geen sprake van zijn, dat de spoorwegen in pacht worden gegeven, doch het is wellicht voorzichtig de mogelijkheid daarvan te voorzien en ons daarop voor te bereiden.

Het gebrek dat de spoorwegdienst van Staatswege heeft, is het gevolg van het gemis van eenheid in het Bestuur, van het gemis van ondernemingsgeest bij het personeel en van de toekenning van gelijke jaarwedden, waardoor elke ondernemingsgeest wordt verdrongen. Van den hoogsten tot den laagsten trap wordt het personeel, wat het ook doe, even wel betaald. Nu, jaarwedden en loonen maken het voornaamste deel van den kostenden prijs

uit. De uitgaven voor onze spoorwegen zijn inderdaad ingedeeld als volgt :

Jaarwedden en loonen	81,223,726,	hetzij	60.60	t. h.
Brandstoffen	16,983,606	—	12.54	—
Onderhoud met inbegrip van het arbeidsloon	23,882,664	—	17.63	—
Allerhande uitgaven	13,500,672	—	9.83	—
	<u>133,594,668,</u>	hetzij	<u>100.00</u>	—

Men mag dus zeggen dat de loonen, gevoegd bij de onderhoudskosten, de $\frac{2}{3}$ ^a van het geheel bedrag der uitgaven uitmaken.

En, volgens de statistiek van het Ministerie van Openbare Werken, in Frankrijk (1), is die verhouding nog hooger voor de groote Fransche maatschappijen. Hare uitgaven zijn inderdaad ingedeeld als volgt :

Jaarwedden en loonen	477,277,000,	hetzij	64.75	t. h.
Brandstoffen	86,831,474	—	11.78	—
Onderhoud van het materieel met inbegrip van het arbeidsloon	113,892,019	—	15.72	—
Allerhande uitgaven	57,049,283	—	7.75	—
	<u>737,049,776</u>	hetzij,	<u>100</u>	—

Welnu, alhoewel de groote maatschappijen naar evenredigheid meer betalen, is haar personeel niet zoo talrijk; het moet echter meer werk leveren en wordt beter betaald.

Inderdaad, zoo wij eene vergelijking maken tusschen het getal bedienden en werklieden in dienst van den Staat met die der zes groote Fransche maatschappijen, dan bekomen wij zeer welsprekende cijfers (2).

	Lengte der lijnen	Ontvangsten	Ton kilometer.	Reiziger kilometer.	Ontvangst per kilometer.	Opbrengst.
Staat :	4,053 kilom.	223 miljoen	4,337 millioen	2,951 millioen	53,500 fr.	1.79
Maatschappijen :	34,659 —	1.425 —	16,073 —	13,488 —	41,110 —	0.82

Lijst van het personeel der Staatsspoorwegen voor 4,053 in bedrijf genomen kilometer :

	Midden- bestuur.	Materieel en verkeer.	Statiën.	Treinen.	Trek- dienst.	Weg en gebouwen.	Te zamen.
Hoogere ambtenaren	10	144	»	»	138	254	546
Statieoversten	»	»	1,313	»	»	»	1,313
Lagere ambtenaren	143	969	3,997	1,140	858	735	7,842
Machinisten en stokers	»	»	»	»	6,506	»	6,506
Werklieden	81	149	6,279	1,945	19,774	14,426	<u>42,654</u>
							58.861

(1) Jaar 1903, blz. 49, 252 en 571.

(2) Zie bijlagen.

*Lijst van het personeel der zes groote Fransche maatschappijen
voor 34,659 in gebruik zijnde kilometer.*

	Hoofd- bestuur.	Materieel en verkeer.	Statiën.	Treinen.	Trekdiens.	Weg en gebouwen.	Te zamen.
Hoogere ambtenaren	160	593	»	»	1,098	600	2,451
Statieoversten	»	»	6,727	»	»	»	6,727
Lagere ambtenaren	2,027	6,523	31,309	5,122	6,473	5,923	57,377
Machinisten en stokers	»	»	»	»	20,152	»	20,152
Werklieden	389	289	53,664	11,143	43,396	66,188	175,066
							<u>261.773</u>

De verhouding per in bedrijf genomen kilometer levert de volgende cijfers op :

Personeel per in bedrijf genomen kilometer.

	Staat.	Maatschappijen.
Hoogere ambtenaren	0.134	0.077
Statieoversten	0.324	0.194
Lagere ambtenaren	1.93	1.65
Machinisten en stokers	1.60	0.58
Werklieden	10.32	5.05
	<u>14.508</u>	<u>7.531</u>

Vergelijken wij daarentegen per millioen frank ontvangsten, dan beko-
men wij onderstaanden uitslag :

Personeel per millioen frank ontvangsten.

	Staat.	Maatschappijen.
Hoogere ambtenaren	2.42	1.72
Statieoversten	5.83	4.72
Lagere ambtenaren	34.83	40.26
Machinisten en stokers	28.91	14.14
Werklieden	189.66	122.85
	<u>261.67</u>	<u>183.69</u>

Doch met reden kan worden aangevoerd dat de geïnde som rechtstreeks
afhangt van het bedrag der tarieven; derhalve dient men na te gaan in
welke verhouding het personeel staat tot den geleverden dienst, d. w. z.
het getal ton en reizigers, vervoerd per kilometer. Doorgaans brengt een
reiziger per kilometer slechts 70 tot 80 t. h. op van een ton per kilometer,
doch daar voor goederen de statiekosten veel hooger zijn dan voor reizigers,
kan men aannemen dat een reiziger gelijkstaat met een ton per kilo-
meter.

*Personeel per geleverden dienst, d. w. z. per millioen ton en millioen
reizigers per kilometer.*

	Staat.	Maatschappijen.
Hoogere ambtenaren	0.08	0.08
Statieoversten	0.18	0.25
Lagere ambtenaren	1.07	2.02
Machinisten en stokers	0.89	0.70
Werklieden	5.83	6.12
	<u>8.07</u>	<u>9.15</u>

Ofschoon de Staat hier minder personeel heeft dan de groote Fransche maatschappijen, moet daarvan niet worden afgeleid dat hij beter is ingericht. Trouwens, het personeel moet, op verre na, niet vermeederen in dezelfde mate als het verkeer. Hoeveel treinen er ook in eene statie doorrijden, hetzij opgepropt of ledig, een groot gedeelte van het personeel blijft onveranderd; dit is ook het geval met het onderhoud van de baan en met de centrale diensten. Welnu, in België hebben wij een verkeer van 7,288 millioen ton en reizigers per kilometer op 4,000 in bedrijf genomen kilometer, en in Frankrijk slechts 28,558 millioen ton en reizigers per kilometer op nagenoeg 38,000 in bedrijf genomen kilometer, wat meer dan de helft minder verkeer uitmaakt.

Zoo wij overigens het personeel van den Belgischen Staat vergelijken met dit van de in België concessiehoudende maatschappijen, dan verkrijgen wij nog meer afdoende uitslagen. Ziehier :

Lijst van het personeel der spoorwegen : Nord-Belge, West-Vlaanderen, Mechelen-Terneuzen, Chimay en Dendermonde-Sint-Nicolaas.

	Hoofd- bestuur.	Materieel en verkeer.	Statiën.	Treinen.	Trek- dienst.	Weg en gebouwen.	Te zamen.
Hoogere ambtenaren :	34	6	1	2	30	24	94
Statieoversten :			152				152
Lagere ambtenaren :	121	53	545	87	109	44	959
Machinisten en stokers :		54			385		439
Werklieden :	49	179	811	220	1.838	1.527	4.099
							5.743

Vergelijking tusschen het personeel van den Staat en dit der Belgische maatschappijen.

Lengte : 496 k. 218. Ontvangsten : 29,361,650 frank.

	Per kilom.		Per millioen ontvangst.		Per millioen ton-kil. vervoerd.	
	Staat.	Maatsch.	Staat.	Maatsch.	Staat. (M ^{en} Nord Belge en Chimay.)	
Hoogere ambtenaren :	0.13	0.18	2.42	3.21	0.08	0.12
Statieoversten :	0.32	0.31	5.83	5.17	0.18	0.16
Lagere ambtenaren :	1.93	1.93	34.85	32.66	1.07	1.21
Machinisten en stokers :	1.60	0.88	28.91	14.95	0.89	0.53
Werklieden :	10.52	8.27	189.66	138.60	5.85	4.45
	14.50	11.57	261.67	195.59	8.07	6.47

Wij meenen ten overvloede te hebben bewezen dat het personeel van den Staat talrijker is dan dit van de maatschappijen, en daarbij komt het dat het weinig wordt betaald.

Doch voor dien toestand is het personeel niet aansprakelijk en men moet bekennen, dat tengevolge van de zeer sterke rijzing die in de laatste twee jaren, inzonderheid op de arbeidsmarkt, zich voordeed, het betaalde loon, vooral voor het lagere personeel, ontoereikend is geworden. Men is getuige van deze strijdigheid, welke de werklieden moet verbitteren : losse werklieden, in dienst genomen wanneer een werk ten achter is, ontvangen 40,

ja 60 t. h. meer dan het personeel van den Staat. Ook komt het voor, dat flinke werklieden, uit hoofde van het verschil tusschen hetgeen hun wordt betaald en wat zij in de nijverheid kunnen verdienen, hunne plaats opzeggen en tevens afzien van hun recht op pensioen en van al de voordeelen die de werkman van den Staat geniet, en wel zonder hoop om opnieuw in den dienst van den Staat te treden, want nooit aanvaardt de Staat opnieuw hen die zijn dienst verlaten.

Al deze nederige werklieden : rangeerders, ambachtslieden, werklieden van allen aard en van alle slach, brievenbestellers en bedienden van posten, telegraaf en telefoon, bevelen wij den heer Minister aan. Er moet volstrekt een middel worden gevonden om hunnen toestand te verbeteren. De Staat moet er prijs op stellen, hun geen loon te betalen dat, in den tegenwoordigen toestand, te gering is.

Andermaal vestigt de Middenafdeeling de aandacht van den heer Minister op den toestand der aangestelden. Zij herhaalt wat zij verleden jaar zegde : « De aangestelde is vooreerst werkman, 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 halten 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. »

Sedert verhoogde de heer Minister de aanvangswedde tot 900 frank. Onder de jaren, vereischt om het maximum dier jaarwedde te genieten, doet hij de jaren medetellen, als werkman in Staatsdienst doorgebracht. Dat zijn werkelijk verbeteringen, doch het getal jaren, vereischt om het maximum te bekomen, is wat te hoog. Het dient te worden verminderd of, beter nog, men zou een kader van eerstaanwezend aangestelde of hoofdaangestelde moeten tot stand brengen.

De Afdeeling is voor een meer practisch dan theoretisch examen voor de aangestelden, ten einde ordeklerek, en voor de remmers ten einde treinwachter te kunnen worden.

Insgelijks worden de machinisten en stokers door haar bij den heer Minister aanbevolen ; dit zijn uitstekende beambten, wier aandacht nooit in gebreke mag blijven ; zij verrichten een werk van vertrouwen, dat goed moet betaald worden.

Werpen wij een oogslag op de wijze waarop het vervoer plaats had in het jaar 1906 en in het loopende jaar, dan bevinden wij dat er op sommige tijdstippen belemmering ontstond en gebrek was aan materieel ; dat is te wijten aan eene schielijke en gestadige toeneming van het verkeer, zooals wij er nooit beleefden, en had het vooruitziende gewezen hoofd des kabinets, de heer de Smet de Naeyer, het vervoervermogen onzer spoorwegen niet aanzienlijk vermeerderd, wij hadden eene nooit geëvenaarde vervoercrisis zien ontstaan. Immers, in de laatste vijf jaren werd het trek- en vervoermaterieel vermeerderd met meer dan 45 t. h. ; van 408 millioen in 1900, werd het in 1905 gebracht op 581 millioen. Voor de wegen en vaste inrichtingen was de vermeerdering insgelijks zeer aanzienlijk ; van 1900 tot 1905 bedroeg

zij nagenoeg 120 millioen (1,500 millioen tegen 1,619 millioen, hetzij in 't geheel eene vermeerdering van nagenoeg 500 millioen op een tijd van vijf jaar, en neemt men de aanzienlijker werken van 1906 tot 1907 in acht, dan mag zij worden geschat op een half milliard, hetzij eene hoogere waarde van 25 t. h. zonder uitbreiding van de banen. Dat is waarlijk een overgroot cijfer, en dank zij dit vooruitzicht, hebben wij, wel is waar, de vervoercrisis gevoeld, doch oneindig minder dan in al de naburige landen.

Dat is toch maar een schamele troost, want regelmatig vervoer is eene hoofdvereischte voor den goeden gang onzer nijverheid, die gansch van uitvoer leeft, en men mag niet verzwijgen dat er nieuwe en zeer aanzienlijke uitgaven noodig zijn, wil men ons spoorwegnet niet alleen in goeden staat brengen, maar het eenvoudig in staat stellen alle vervoer, dat zich voordoet, regelmatig te verrichten. Derhalve raden wij den heer Minister van Spoorwegen, steeds aanzienlijke kredieten aan te vragen, om ons spoorwegnet aan te vullen en te verbeteren.

En dewijl zijn voorganger, die deze behoeften heeft leeren kennen, thans Minister van Financien is en de kas houdt, weet hij beter dan iemand dat men deze ruimschoots moet openen.

De belemmering, zoo noodlottig voor de verzendingen, dat zij daardoor schier volkomen gestremd kunnen worden, werd voornamelijk op drie punten gevoeld: in de omstreken van Aarlen, op de lijn van Namen op Marchienne en in de Antwerpsche haven. In laatstgemelde bestaan er reeds zeer uitgebreide inrichtingen, en 't schijnt dat men het kwaad gevoelig zou verhelpen door eene beter begrepen regeling. Voor de havens zou het eveneens voordeelig zijn, wagens van 40 ton te bouwen, alsmede wagens met automatisch losstelsel, waardoor het mogelijk is ze spoedig te verzamelen. In elk geval is de haven van Antwerpen het onmisbaarste werktuig voor onzen handel en het moet aan alle vereischten kunnen beantwoorden.

De versperring op de andere punten was vooral te wijten aan het overgroot vervoer van ijzererts uit het nieuw bekken van Briey naar België en Duitschland, en in dit opzicht hebben de eigenaars van smederijen in het land van Charleroi een verzoekschrift ingezonden, dat de Afdeeling den heer Minister aanbeveelt (1).

De metaalsmelters van dit bekken, die mijnvelden in Luxemburg bezitten, kunnen moeilijk de mededinging volhouden tegen het rijker erts uit het nieuwe bekken.

Zij vragen dus om vermindering van vrachtprijzen en brengen daartoe zeer gegronde redenen in. Er is middel, die vraag in te willigen zonder dat het aan de Schatkist een cent kost; dat middel werd reeds aangewezen en 't is waarlijk onbegrijpelijk dat het niet wordt aangewend. Het bestaat in het aanleggen van een eindje spoorbaan tusschen Doische en Beauraing, tot aanvulling van wat men vroeger de lijn van Athus-Charleroi heeft geheeten. Men heeft dien bouw besloten, en toch blijft hij steeds in de toekomst hangen; nochtans zou dit baanvakje den afstand verkorten en voldoening

(1) Zie bijlagen.

schenken aan de nijveraars, zelfs zonder tariefsverandering, en het zou eveneens de Luxemburgerlijn ontlasten. 't Is immers de kortste weg en ofschoon het Maasdal te Doische stijgt, is het profiel veel beter dan dit van de Molinee : hij loopt uit op Châtelineau, waar hij de talrijke hoogovens kan bedienen, die worden opgericht te Montignies. Sluit men deze lijn aan met Berzée-Lanefle, dan komt men aan de Samber en te Marchienne, een ander aanzienlijk middenpunt van gietijzerproductie. Met 4 tot 5 millioen zou men voldoening schenken aan eene belangrijke nijverheid, eene onterfde bevolking bedienen en voor tal van jaren lijnen ontlasten, die te veel verkeer moeten dragen en gevaarlijk worden.

Nogmaals vestigt de Afdeeling de aandacht van den heer Minister op deze vraag en zij verzoekt hem ze op te lossen in een gunstigen zin.

Het interland, dat wil zeggen de natuurlijke klanten der haven van Antwerpen, moeten zorgvuldig worden bewaard; 't is de terugvracht welke ons toelaat onder gunstige voorwaarden de grondstoffen in te voeren, door onze nijverheid benoodigd. In den jongsten tijd werd onze clientele uit het Noorden van Duitschland naar Rotterdam gelokt door het inrichten van gemakkelijker verkeer en voordeelige tarieven. Ware de nieuwe lijn Leuven-Aken rechtstreeks gelegd van Leuven op Bleyberg, spoedig zouden wij ons verhaal kunnen nemen; ging de lijn over Herbestal, dan ook ware 't nog beter dan nu. Doch de clientele, die ons onbetwistbaar toehoort, is die uit het oosten van Frankrijk; dus hoeft het noodige te worden gedaan om ze te behouden; de lijn Antwerpen-Vireux, de meest rechtstreeksche van Antwerpen naar Oost-Frankrijk, heeft een dubbelspoor tot Walcourt; het dubbelspoor dient voortgelegd tot Vireux; dit zijn geene lijnen van plaatselijk belang, maar wel echte richtingen voor aanzienlijk vervoer.

POSTERIJEN.

Zooals naar gewoonte, gaf het Postbeheer volkomen voldoening. Wij hebben lage binnentarieven; enkel zou kunnen gevraagd worden om verlaging van de internationale tarieven, ten minste met de aanpalende landen, en ook dat er op den buiten nog meer hulpontvangerijen zouden worden opgericht, want zij bewijzen veel dienst aan de bevolking die eenigszins is verwijderd van den spoorweg.

Opmerkwaardigens is het, dat vele Afdeelingen eenparig vroegen om verandering van de bestaande stelsels voor de telephoon. Dit bewijst zonneklaar dat deze hervorming wordt verlangd door gansch het land. Tijdens de behandeling van de Begrooting voor verleden jaar, hing deze hervorming af van het voltrekken van het ondergrondsch net te Antwerpen. Thans wacht men naar de verandering van het net van Charleroi. Deze toestand mag niet blijven duren; in elk geval kan men onmiddellijk de kleine afzonderlijke en verlaten netten verbinden met naburige belangrijkere netten en in dit opzicht kan het net Chimay-Couvin, tegen de grens, onmogelijk worden uitgebreid; het heeft min dan 125 abonneenten, die allen de verbinding vragen met Charleroi.

ZEEWEZEN.

Dit is een eenigszins ondergeschikt departement in de overgrootte Begrooting van Spoorwegen. Reeds word gevraagd om het zeewezen toe te voegen aan een daartoe beter geschikt ministerie, doch er komt niet spoedig eene oplossing. In afwachting wordt door de ongelukken, zooals die te Oostende en te Vlissingen, bewezen dat het noodig is stoom-reddingsbooten te bouwen. De eerste turbine-boot voor de lijn Oostende-Dover leverde uitmuntende uitslagen op, en met fierheid mogen wij zeggen dat wij de snelste booten bezitten. Op dien weg dienen wij voort te gaan om onze lijn Oostende-Dover te handhaven.

Een lid is van meening dat het raadzaam ware, de vertrekuren te wijzigen. Dit punt wordt verwezen naar den heer Minister.

De Middenafdeeling keurt de Begrooting goed met algemeene stemmen, buiten ééne onthouding.

De Verslaggever,

L. HUBERT.

De Voorzitter,

A. HARMIGNIE.



BIJLAGEN VAN HET VERSLAG.

BIJLAGE 1.

TABEL I. — Opgaven betreffende het vermoedelijk bedrag van de ontvangsten der verschillende diensten van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, gedurende het jaar 1906.

DIENSTEN.		Vermoedelijk bedrag der ONTVANGSTEN in 1906.	
Spoorwegen	fr.	254,000,000	
Posterijen.	Aandeel	Vrachtgeld van de postbestellingen in 't algemeen. fr. 18,308,880	
		Recht op de postwissels en postbewijzen . . . » 560,500	
	Schatkist	— op de abonnementen » 70,000	
		— op de wissels » 1,200,000	
		— op de vischakten » 8,000	
Aandeel van het gemeentefonds. fr.		13,112,620	
Telegrafen en telephonen	»	13,000,000	
Zee- wezen.	Opbrengst van den dienst der pakketbooten tusschen Oostende en Dover . . . »		1,300,000
	— van den overzetsdienst tusschen Antwerpen en het Vlaamsch-Hoofd . . . »		115,000
	— van de rechten der zec-politie »		195,000
	— van de loodsrechten »		4,450,000
	— van de sluisrechten »		5,000
		306,325,000	

Dus bedraagt de vermoedelijke verhooging voor den spoorweg, in 1906, nagenoeg 11 1/2 miljoen meer dan in 1905, toen zij nagenoeg 15,200,000 frank meer bedroeg dan in 1904.

Bijlagen aan n° 153
De diagrammas zullen later
verschijnen.

TABEL II. — *Ontvangsten van het bedrijf der Staatsspoorwegen in 1905 en 1906.*

AARD VAN HET VERVOER.	ONTVANGSTEN (Staat en concessiehoudende maatschappijen).		ONTVANGSTEN ten bate der Schatkist.	
	1905.	1906.	1905.	1906.

Eerste elf maanden (1).

Personen	75,344,365.44	75,817,000 »	73,719,042.80	74,194,000 »
Reisgoed	2,084,505.44	2,109,000 »	2,040,801.73	2,035,000 »
Goederen, geld en geldswaarden	147,849,976.46	159,335,000 »	144,834,139.39	156,032,000 »
Buitengewone opbrengsten .	2,321,544.49	1,933,000 »	2,302,345.03	1,914,000 »
Gezamenlijke ontvangsten. .	227,597,391.83	239,194,000 »	222,896,328.95	234,175,000 »
	+ 11,596,608.17		+ 11,278,671.05	

December (bij benadering).

Personen en reisgoed	5,908,836.56	5,890,000 »	5,768,113.30	5,768,000 »
Goederen en buitengewone op- brengsten	14,062,503.41	14,355,000 »	13,779,081.41	14,057,000 »
Gezamenlijke ontvangsten. .	19,971,339.67	20,245,000 »	19,547,194.41	19,825,000 »
Verschillen in 1906	+ 273,660,33		+ 277,805.59	
Te zamen voor de 12 maanden.	247,568,731.50	259,439,000 »	242,443,523.36	254,000,000 »
Verschillen in 1906	+ 11,870,268.50		+ 11,556,476.64	

(1) De ontvangsten in de maanden October en November 1906 zijn niet bepaald vastgesteld.

TABEL III.

POSTERIJEN.

Vermoedelijk bedrag der ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1906.

Ontvangsten.

Aandeel der Schatkist fr.	29.147,580	
Aandeel van het gemeentefonds	13,112,620	
	<hr/>	
Algemeen bedrag der ontvangsten. fr.		33,260,000

Uitgaven.

De uitgavezal, in 1906, bedragen de som van fr.	16,417,433	
waarbij moet worden gevoegd het aandeel der posterijen in de uitgaven der gemeenschappelijke diensten en bedragende 55 t. h. van het totaalcijfer der artikelen 31, 32 en 33 van de Begrooting, hetzij 744,637. fr.	409,550	
	<hr/>	
De gansche uitgave kan dus worden geraamd op fr.		<u>16,826,983</u>

TABEL IV.
TELEGRAFEN.

Vermoedelijk bedrag der ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1906

Ontvangsten.

De ontvangsten van den telegraaf- en van den telephoondienst ten bate der Schatkist, zullen in 1906 bedragen fr. 15,000,000

Uitgaven.

De uitgaven zullen in 1906 bedragen fr. 7,990,676
 waarbij moeten worden gevoegd 338,086
 vertegenwoordigende 45 t. h. van het totaal
 (744,637 frank) der uitgaven (156,440
 + 227,697 + 360,500) in rekening ge-
 bracht op de artikelen 31, 32 en 33 (ge-
 meenschappelijke diensten).

De gansche uitgave kan dus worden ge-
 raamd op. fr. 8,328,763

TABEL V.
ZEEWEZEN.

Vermoedelijk bedrag der ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1906.

Ontvangsten.

De algeheele ontvangst gedaan, in 1906, voor de verschillende diensten van het zeewezen, zal bedragen omtrent. fr. 6,063,000

Uitgaven.

De gewone uitgaven, artikelen 47, 48 49, 50 en 51 van de eerste afdeeling der Begrooting van 1906, bedragen. . . . fr. 8,128,224

En de uitzonderlijke uitgaven, artikel 58, der 2^e afdeeling. 90,000

Te zamen. . . . fr. 8,218,224

Ontvangsten en uitgaven van 1885 tot 1905 en

JAAR.	RUWE ONTVANGSTEN van het bedrijf met inbegrip van verschillende ontvangsten.	BEDRIJFSKOSTEN met inbegrip van de pensioenen.	ZUIVERE ONTVANGSTEN van het bedrijf.	AANDEEL der maatschappijen en huur der lijnen Spa-grens en Antwerpen- Rotterdam.
1	2	3	4	5
1885.	119,725,487 78	70,763,913 50	48,961,574 28	4,918,798 44
1886.	117,381,464 66	66,268,281 15	51,113,183 51	4,822,182 90
1887.	124,280,452 12	67,201,443 41	57,079,008 71	5,052,534 73
1888.	131,439,288 55	70,371,432 66	61,067,855 89	5,127,824 43
1889.	136,920,084 34	75,152,149 80	61,767,934 54	5,383,706 14
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	125,949,356 »	69,951,445 »	55,997,941 »	5,061,009 »
1890.	144,251,819 07	84,540,402 46	56,741,716 61	5,573,915 53
1891.	142,820,314 40	84,707,064 76	58,113,249 64	5,651,467 91
1892.	140,853,451 93	82,989,724 76	57,863,727 17	5,493,028 94
1893.	145,587,864 23	82,126,752 69	63,461,111 54	5,787,056 27
1894.	152,975,875 98	85,869,171 42	67,106,704 56	5,797,197 30
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	144,697,865 »	84,040,563 »	60,657,302 »	5,660,533 »
1895.	154,695,002 42	91,446,189 25	63,248,813 17	5,800,913 98
1896.	160,456,430 83	92,266,058 18	68,190,372-65	6,007,480 33
1897.	180,405,783 73	103,986,792 60	76,118,991 13	5,502,307 09
1898.	188,111,913 16	108,905,690 68	79,206,222.48	5,340,133 56
1899.	204,612,736 73	121,680,486 30	82,932,250 43	5,749,948 14
Gemiddeldbedrag voor de vijf jaar.	177,596,373 »	103,657,043 »	73,939,330 »	5,680,157 »
1900.	209,162,095 80	141,954,099,39	67,207,996 41	4,945,448 56
1901.	207,846,988 77	141,394,509 86	66,452,278 91	4,815,166 56
1902.	245,605,720 80	136,265,315 50	79,340,405 30	4,882,994 73
1903.	225,194,506 47	135,394,667 78	89,799,838 69	5,007,441 97
1904.	232,783,182 12	139,728,997 92	93,054,184 20	5,255,222 07
Gemiddeldbedrag voor de vijf jaar.	218,118,459 »	138,947,518 »	79,170,941 »	4,981,255 »
1905 (vermoedelijk bedrag) . .	247,951,821 77	155,292,750 »	92,659,062 77	5,344,808 14
1906 (vermoedelijk bedrag. . .	259,823,000 »	165,690,500 »	94,132,500 »	5,658,600 »
Gemiddeld bedrag voor het tijdvak 1885 - 1906	174,526,594 80	104,725,731 96	69,800,862 84	5,359,917 17

vermoedelijk bedrag der ontvangsten en uitgaven in 1906.

BIJLAGE 2.

AANDEEL der Schatkist.	GELDELIJKE LASTEN der kapitalen. (Interesten en aflossing).	BATIG SLOT OF TEKORT der bedrijfsrekening.	Gemiddelde lengte der in bedrijf genomen lijnen.	Bedrijfs- coëfficiënt.	Gemiddelde prijs van de verbruikte brandstoffen.	Gemiddelde prijs van de gebruikte staten staven.
6	7	8	9	10	11	12
44,042,775 84	50,805,021 45	— 6,762,245 61	KILOM. 3,173	59 11	5 65	131 »
46,291,000 61	49,316,596 46	— 3,025,595 55	3,200	56 92	5 40	129 46
52,026,473 98	48,566,868 57	+ 3,459,605 41	3,217	54 07	4 70	108 »
55,940,034 46	49,039,761 32	+ 6,900,270 14	3,227	53 54	5 74	115 65
56,384,228 40	49,450,409 54	+ 6,933,818 86	3,235	54 89	6 68	115 52
50,936,902 »	49,435,731 »	+ 1,501,171 »	3,210	55 54	5 57	119 93
51,167,801 08	50,129,230 37	+ 1,038,570 71	3,249	59 83	40 96	132 50
52,461,781 73	50,561,898 32	+ 1,899,883 41	3,269	59 31	10 26	*154 »
52,370,698 26	51,012,014 92	+ 1,358,683 34	3,276	59 27	7 52	139 50
57,674,055 27	51,503,827 49	+ 6,170,227 78	3,279	56 40	6 40	131 »
61,309,507 26	52,168,254 24	+ 9,141,253 02	3,289	56 13	6 89	126 48
54,996,769 »	51,075,045 »	+ 3,921,724 »	3,272	58 08	8 41	136 70
57,447,899 19	49,243,367 21	+ 8,204,531 98	3,299	59 20	7 33	125 29
62,182,892 32	50,509,604 33	+ 11,673,287 99	3,330	57 51	7 42	121 71
70,616,684 04	60,895,524 44	+ 9,721,159 90	3,340	60 94	8 26	118 69
73,866,088 92	62,594,739 31	+ 11,271,349 61	4,004	56 87	9 16	117 50
77,182,302 29	64,220,455 12	+ 12,961,847 17	4,040	60 47	11 15	127 50
68,259,173 »	57,492,738 »	+ 10,766,435 »	3,602	58 37	8 67	124 14
62,262,547 85	67,242,962 98	— 4,980,415 13	4,060	67 86	17 91	127 50
61,637,112 35	69,325,351 84	— 7,688,239 49	4,048	68 05	17 44	127 64
71,457,410 57	71,486,421 59	+ 2,970,988 98	4,049	63 23	12 29	131 08
84,792,396 72	73,555,520 42	+ 11,236,876 30	4,053	60 12	12 24	129 88
87,798,962 13	75,700,390 88	+ 12,098,571 25	4,037	60 03	12 25	131 63
74,189,686 »	71,462,130 »	+ 2,727,556 »	4,049	63 70	14 43	129 55
87,314,254 63	77,999,940 99	+ 9,314,313 64	4,047	62 63	11 97	127 50
88,473,900 »	80,134,556 »	+ 8,339,344 »	4,054	63 77	14 11	125 »
64,440,945 67	59,339,214 42	+ 5,401,731 26	3,618.1	60 01	9 62	127 02

Gevestigde schuld. — Stand der

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop. 1	Kapitalen ambishalve ingeschreven of gevestigd ter vervanging van andere schulden. 2	Nominaal kapitaal der te gelde gemaakte titels. 3	Gemiddeld be- drag der inte- resten betaald op het nomi- naal kapitaal. 4	Interesten overeenkomend met dit gemiddeld bedrag. 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	366.588,071 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	589,179,638 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	606,619,172 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	4 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 aangewend van 1830 tot 1906.

BIJLAGE 3.

Werkelijk kapitaal (1).	Bedrag van den interest overeenko- ment met het werkelijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal der te gel- de gemaakte titels en het werkelijk kapitaal.	Bedrag der kapitalen, aan den spoorweg geleend op buitenge- wonen dienst, volgens de Thesaurie.		Bedrag van den interest in de ver- slagen besteed voor de kapitalen.
			Per dienstjaar.	Totaal op het einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
632,804 23	6 »	»	»	»	»
46,838,158 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 91	6 76	26,018,844 43	»	»	»
72,691,169 88	6 78	25,919,435 08	»	»	»
71,543,891 81	6 81	25,397,200 19	641,941 59	641,941 59	»
70,364,846 76	6 84	25,885,550 21	4,272,516 43	4,914,438 02	4 39
96,490,498 64	6 17	28,518,284 32	8,574,030 24	13,488,488 26	4 39
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	12,912,487 78	26,400,676 04	4 39
129,027,048 64	5 67	43,517,165 01	13,873,768 80	40,274,444 84	4 32
126,741,395 04	5 69	43,248,967 01	17,010,176 63	57,284,621 47	4 32
206,385,990 99	5 55	47,910,778 74	20,624,484 65	77,608,806 42	4 88
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	24,877,890 63	102,786,696 75	4 89
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	20,926,149 62	123,712,846 37	4 89
227,241,124 78	5 44	46,353,406 87	13,284,933 80	136,997,800 17	4 90
324,054,203 31	4 98	42,503,868 11	7,110,250 35	144,108,050 52	4 66
321,917,109 92	4 98	42,299,389 15	4,810,180 40	148,918,230 62	4 66
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	6,272,766 81	155,190,997 43	4 66
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	3,874,144 96	159,065,142 39	4 67
348,475,847 55	4 98	40,121,250 73	3,218,934 22	162,284,076 61	4 71
344,945,072 77	4 98	39,471,389 54	2,816,362 75	165,100,439 36	4 71
340,356,322 01	4 99	38,679,519 15	949,619 50	166,050,058 86	4 71
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	444,270 62	166,494,329 48	4 71
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	1,040,148 95	167,534,478 43	4 73
345,031,619 39	5 »	36,581,418 71	1,226,632 16	168,761,110 59	4 73
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,868,077 02	172,629,187 61	4 54
350,217,807 99	4 81	36,418,967 55	4,980,558 70	177,609,746 31	4 54
346,454,801 40	4 81	35,911,405 62	3,353,465 60	180,963,210 91	4 54
342,514,104 55	4 79	35,375,975 76	2,893,061 99	183,856,273 90	4 51
337,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,089,935 »	186,946,208 90	4 51
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	689,266 82	187,635,475 92	4 51
370,600,802 14	4 77	33,790,887 78	2,317,300 84	189,952,776 56	4 41

(1) Opbrengst der ontleende kapitalen na aftrek van de sommen besteed aan aflossing en terugbetaling.

Gevestigde schuld. — Stand der kapitalen

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop.	Kapitalen ambtshalve ingeschreven of gevestigd ter vervanging van andere schulden.	Nominaal kapitaal der te gelde gemaakte 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	602,071,063 35	227,683,631 74	374,487,433 61	4 39	16,439,998 34
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	18,444,763 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	227,583,621 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	22,973,644 28
1872	737,037,513 96	249,959,631 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	823,191,408 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	1,134,550,640 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 34
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

aangewend van 1830 tot 1906 (vervolg).

Werkelijk kapitaal (1). 6	Bedrag van den interest overeenkom- mend met het werkelijk kapitaal. 7	Verschil tusschen het nominaal kapitaal der te gelde gemaakte titels en het werkelijk kapitaal. 8	Bedrag der kapitalen, aan den spoorweg geleend op buitenge- wonen dienst, volgens de Thesaurie.		Bedrag van den interest in de verslagen bested voor de kapitalen. 11
			Per dienstjaar. 9	Totaal op het einde van elk dienstjaar. 10	
363,914,025 05	4 78	33,427,163 72	4,725,641 20	194,678,417 76	P. e. 4 52
356,943,709 35	4 78	33,090,727 75	6,019,162 27	200,697,580 03	4 52
349,682,098 44	4 79	32,771,787 79	6,653,930 60	207,351,510 63	4 53
342,409,721 58	4 80	32,377,712 03	5,245,280 96	212,596,791 59	4 53
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	9,053,905 39	221,650,696 98	4 53
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	14,426,666 49	236,077,363 47	4 53
436,815,219 01	4 73	29,093,086 82	8,438,016 02	244,515,379 49	4 52
433,835,147 30	4 73	28,831,849 87	4,259,984 04	248,775,363 53	5 52
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,752,672 28	253,528,035 81	4 54
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,073,266 02	262,601,301 83	4 54
489,152,757 63	4 70	29,439,597 13	26,414,628 18	289,015,930 01	4 50
487,675,036 46	4 72	29,402,845 76	40,110,582 79	329,126,512 80	4 51
727,429,573 36	4 43	96,259,515 56	96,764,517 02	425,891,029 82	4 29
727,213,998 26	4 43	96,256,227 52	31,365,724 30	457,256,754 12	4 29
726,938,085 86	4 43	96,253,022 16	17,368,153 72	474,624,907 84	4 29
735,903,308 87	4 42	96,225,991 88	73,844,253 85	548,469,161 69	4 29
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	29,400,938 44	577,870,100 13	4 26
917,299,327 25	4 33	115,818,654 97	53,228,543 51	631,098,643 64	4 23
938,551,713 70	4 33	115,634,968 52	39,732,520 33	670,831,163 97	4 23
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 33	50,249,852 84	721,081,016 81	3 96
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	64,813,005 72	785,894,022 53	3 96
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	61,551,87 35	847,445,898 08	3 94
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 41	29,727,775 31	877,173,673 39	3 93
1,421,969,637 71	3 99	124,683,144 51	19,356,123 21	896,529,796 60	3 93
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	11,634,403 07	908,164,199 67	3 93
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	99,436,701 62	1,007,600,901 29	3 91
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	12,890,682 53	1,020,491,583 82	3 57
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,124,233 66	1,033,615,317 48	3 57
1,542,994,028 51	3 61	121,571,403 71	14,777,468 13	1,048,393,285 61	3 56
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,234,698 97	1,065,627,984 58	3 57

(1) Opbrengst der ontleende kapitalen na aftrek van de sommen besteed aan aflossing en terugbetaling.

Gevestigde schuld. — Stand der kapitalen

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop. 1	Kapitalen ambtshalve ingeschreven of gevestigd ter vervangng van andere schulden. 2	Nominaal kapitaal der te gelde gemaakte titels. 3	Gemiddeld bedrag der interessen betaald op het nominaal kapitaal. 4	Interessen overeenkomend met dit gemiddeld bedrag. 5
1891	2,061,638,423 94	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 35	58,730,021 90
1892	2,127,460,523 94	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	63,405,194 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	2,370,391,775 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 »	68,813,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 24
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
1906	3,285,467,050 56	309,869,768 34	2,975,597,282 22	3 »	89,267,918 46

aangewend van 1830 tot 1906 (vervolg).

Werkelijk kapitaal (').	Bedrag van den interest overeenko- mend met het werkelijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal der tegelde gemaakte titels en het werkelijk kapitaal.	Bedrag der kapitalen, aan den spoorweg geleend op buitenge- wonen dienst, volgens de Thesaurie.		Bedrag van den interest in de verslagen bested voor de kapitalen.
			Per dienstjaar.	Totaal op het einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
1,631,843,080 96	3 60	121,291,901 26	17,148,279 42	1,082,768,264 "	3 55
1,696,828,064 33	3 58	122,129,017 89	18,522,473 79	1,401,296,737 79	3 54
1,738,078,115 48	3 56	121,672,466 74	13,752,972,14	1,115,049,709 93	3 52
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	23,573,243 27	1,138,622,953 20	3 52
1,795,618,461 55	3 20 ^e	120,990,520 72	17,732,719 17	1,156,355,672 37	3 16
1,878,469,746 44	3 18 ^e	120,107,110 78	40,322,357 28	1,196,678,029 65	3 16
1.940,962,312 92	3 18 ^e	119,512,119 30	225,977,380 83	1,422,655,410 48	3 15
2,174,862,454 58	3 16 ^e	119,004,377 64	40,325,879 30	1,462,981,289 78	3 13
2,178,220,217 91	3 16 ^e	118,941,089 31	77,203,897 32	1,540,185,187 10	3 13
2,219,501,706 34	3 16 ^e	121,476,100 88	51,137,128 60	1,591,322,315 70	3 13
2,342,547,185 49	3 16 ^e	125,583,821 73	66,864,911 52	1,653,187,227 22	3 13
2,443,219,678 13	3 15 ^e	126,254,029 09	63,869,881 72	1,722,057,108 94	3 12 ^e
2,552,178,365 59	3 14 ^e	126,583,041 63	62,401,710 46	1,784,458,819 40	3 12
2,680,047,146 12	3 14 ^e	126,905,661 10	69,016,259 80	1,853,475,079 20	3 11 ^e
2,783,719,423 23	3 13 ^e	127,268,883 99	70,559,464 68	1,924,034,543 88	3 11
2,847,974,209 41	3 14 ^e	127,623,072 81	55,045,087 08	1,979,079,630 96	3 11

(1) Opbrengst der ontleende kapitalen na aftrek van de sommen besteed aan aflossing en terugbetaling.

Jaarlijksche uitkomsten van het bedrijf der Belgische

JAAR.	Gemiddelde lengte der in bedrijf genomen lijnen.	NUTTIG KAPITAAL. — Totaal.	KAPITAAL. per kilometer.	VOOR GANSCH			
				Tonnen- maat.	Opgenomen reizigers.	Ruwe ontvangst.	Bedrijfskosten met inbegrip van de pensioenen.
		3	4	5	6	7	8
1835	13.5	1,929,767 55	142,946	»	421,439	269,362 50	168,847 44
1836	35.7	5,815,416 34	162,897	»	871,307	825,594 01	431,135 67
1837	90.8	18,253,449 31	201,026	»	1,384,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1838	202.6	35,587,228 51	175,653	5,300	2,238,303	3,098,267 66	2,768,616 64
1839	273.3	49,740,247 90	181,999	31,536	1,952,731	4,282,886 86	3,082,991 23
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	123.2	22,265,161 92	172,904	»	1,373,671	1,978,797 24	1,528,316 54
1840	324.7	62,144,182 97	191,390	104,892	2,199,319	5,355,946 38	3,077,994 08
1841	340.5	75,578,614 73	221,964	176,722	2,639,744	6,281,809 09	4,469,387 95
1842	398.5	95,266,341 49	239,062	192,910	2,724,104	7,501,862 49	4,496,399 13
1843	485.5	136,997,800 07	282,179	359,140	3,085,349	9,028,821 87	5,393,854 52
1844	559.8	144,108,050 52	257,428	560,906	3,381,529	11,247,460 75	5,977,107 03
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	421.8	102,818,997 98	238,405	278,914	2,806,009	7,883,180 11	4,682,948 54
1845	559.8	148,918,230 62	266,020	691,288	3,470,678	12,420,850 21	6,307,411 15
1846	559.8	155,190,997 43	277,226	778,397	3,700,111	15,599,571 22	7,154,541 78
1847	569.6	159,065,142 39	279,258	1,005,677	3,746,390	14,776,388 10	9,292,275 09
1848	594.9	162,284,076 61	272,792	876,515	3,638,965	12,302,826 29	9,859,280 47
1849	624.6	165,100,439 36	264,330	1,034,842	3,924,006	13,291,528 53	8,166,026 73
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	581.8	158,111,777 28	271,925	887,444	3,696,030	13,278,232 87	7,955,847 04
1850	624.6	166,046,582 »	265,845	1,261,155	4,188,614	15,099,030 77	9,198,980 39
1851	624.6	166,490,852 62	266,556	1,271,403	4,355,756	16,338,291 49	8,614,753 94
1852	624.6	167,530,501 57	268,220	1,479,544	4,451,304	17,408,068 15	8,500,672 18
1853	631.4	168,651,076 04	267,107	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	10,018,687 08
1854	636.6	172,296,859 37	270,652	2,345,892	4,905,814	22,748,574 52	11,297,729 49
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	628.4	168,203,174 32	247,676	1,639,820	4,517,349	18,267,975 40	9,526,164 62

Staatsspoorwegen van den aanvang af.

BIJLAGE 4.

HET NET.	PER IN BEDRIJF GENOMEN KILOMETER.				SALDO na de geldelijke lasten, alsmede de huren en aandelen der maatschappijen in rekening te hebben gebracht.				COEFFICIENTEN der bedrijfskosten.	
	Ruwe winst.	Tonnen- maat.	Ruwe ontvangst.	Bedrijfs- kosten.	Ruwe winst.	Voor gansch het net.		Per kil. in gebruik.		
						Zuivere winst.	Verlies.	Zuivere winst.		Verlies.
9	10	11	12	13	14	15	16	17		
100,515 06	»	19,953	» 12,507	» 7,446	»	23,373 74	»	1,731 40	62 68	
394,458 34	»	23,126	» 12,077	» 11,049	»	24,202 93	»	677 90	52 22	
227,886 46	»	15,615	» 13,106	» 2,509	»	687,913 66	»	7,576 20	83 93	
329,651 02	30	15,292	» 13,665	» 1,627	»	1,188,972 06	»	5,868 60	89 36	
1,199,892 63	126	15,672	» 11,281	» 4,391	»	1,026,376 66	»	3,755 50	71 98	
450,480 70	»	16,064	» 12,407	» 3,657	»	2,950,839 05	»	4,791 »	77 23	
2,277,952 30	323	16,495	» 9,480	» 7,015	»	1,187,665 34	»	3,657 70	57 47	
1,812,421 14	519	18,448	» 13,125	» 5,323	»	2,830,930 60	»	8,314 00	71 15	
3,005,463 36	481	18,825	» 11,283	» 7,542	»	2,827,762 02	»	7,096 00	59 94	
3,634,967 35	740	18,597	» 11,110	» 7,487	»	3,104,312 08	»	6,394 80	59 74	
5,270,353 72	1,003	20,092	» 10,677	» 9,415	»	1,666,814 19	»	2,997 50	53 14	
3,200,227 57	614	18,689	» 11,102	» 7,587	»	11,617,384 23	»	5,508 50	59 40	
6,113,739 06	1,236	21,188	» 11,267	» 10,921	»	1,114,975 38	»	1,991 70	50 78	
6,445,029 44	1,370	24,294	» 12,781	» 11,513	»	1,048,237 96	»	1,872 50	52 61	
5,484,113 01	1,767	25,942	» 16,314	» 9,628	»	2,317,595 67	»	4,068 80	62 89	
3,443,545 82	1,474	20,680	» 14,892	» 5,788	»	4,692,599 65	»	7,888 00	72 01	
5,125,501 80	1,658	21,280	» 13,074	» 8,206	»	3,308,070 25	»	5,296 30	61 44	
5,322,385 83	1,503	22,825	» 13,676	» 9,149	»	12,481,478 91	»	4,291 10	59 92	
5,900,050 38	2,021	24,174	» 14,728	» 9,446	»	2,702,990 42	»	4,327 60	60 92	
7,723,537 55	2,027	26,158	» 13,792	» 12,366	»	919,159 05	»	1,471 60	52 73	
8,907,395 97	2,371	27,871	» 13,610	» 14,261	186,346 77	»	298 30	»	48 83	
9,727,224 98	2,917	31,273	» 15,867	» 15,406	777,424 91	»	1,231 30	»	50 74	
11,450,845 03	3,688	35,734	» 17,747	» 16,987	2,407,371 »	»	3,731 60	»	49 66	
8,741,810 78	2,607	29,072	» 15,160	» 13,912	»	251,006 79	»	79,90	52 15	

Jaarlijksche uitkomsten van het bedrijf der Belgische

JAAR.	Gemiddelde lengte der in bedrijf genomen lijnen.	NUTTIG KAPITAAL. — Totaal.	KAPITAAL per kilometer.	VOOR GANSCH			
				Tonnen- maat.	Opgenomen reizigers.	Ruwe ontvangst.	Bedrijfskosten met inbegrip van de pensioenen.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855.	652.4	177,190,648 66	271,598	2,716,599	5,288,216	24,546,265 20	13,063,015 70
1856.	713.1	180,453,200 01	253,055	2,618,658	5,962,707	24,612,460 59	14,645,613 67
1857.	744.6	197,091,779 41	264,695	2,859,325	6,458,424	25,743,490 07	14,542,307 79
1858.	745.7	200,181,714 41	268,448	3,271,034	6,640,948	27,407,124 47	14,989,021 94
1859.	745.7	200,870,981 23	269,372	3,398,860	7,140,640	28,177,469 10	14,533,542 13
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	720.3	191,157,664 75	265,434	2,971,895	6,298,187	26,097,301 89	14,354,700 25
1860.	747.2	203,188,282 07	271,933	3,770,615	7,412,361	29,644,505 28	14,300,787 50
1861.	748.6	207,913,923 27	277,737	4,203,671	7,849,594	32,991,957 22	14,655,562 37
1862.	748.6	213,932,718 04	285,777	4,374,995	8,131,685	32,703,236 92	15,241,905 36
1863.	748.6	219,429,926 33	293,120	4,572,454	8,818,952	33,976,414 51	15,824,280 70
1864.	748.6	223,429,834 11	298,464	5,352,305	9,421,632	36,329,916 90	17,416,526 15
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	748.3	213,578,936 76	285,406	4,454,808	8,326,845	33,129,206 13	15,487,812 42
1865.	749.2	230,457,459 82	307,605	6,006,195	10,677,963	38,193,962 92	19,815,804 54
1866.	789.8	239,505,337 47	303,248	6,648,366	11,636,417	37,889,919 66	23,473,179 07
1867.	862.7	251,541,340 95	291,575	6,661,064	12,616,961	40,352,035 »	24,324,343 65
1868.	862.7	252,254,840 40	292,402	6,787,898	12,824,334	42,001,675 09	24,154,590 05
1869.	862.7	254,132,508 68	294,578	7,248,814	13,577,016	43,534,642 84	24,759,763 77
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	825.4	245,578,297 46	297,882	6,670,467	12,266,738	40,394,447 10	23,305,536 24
1870.	868.7	258,485,254 64	279,554	7,767,488	14,134,356	45,366,359 22	25,558,032 87
1871.	1,422.2	300,886,733 96	214,564	11,204,691	17,282,037	66,185,030 56	35,397,142 06
1872.	1,469.6	335,517,030 83	228,305	13,264,731	23,197,623	68,590,317 51	42,720,305 65
1873.	1,871.1	528,327,639 35	282,362	16,285,822	29,101,509	72,867,366 73	55,082,274 29
1874.	1,925.1	565,619,822 30	293,813	15,137,240	32,444,823	88,222,555 26	60,678,815 07
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	1,511.3	397,767,296 23	262,720	12,931,994	23,432,069	68,246,325 86	43,887,313 99
1875.	1,966.5	581,219,556 40	295,560	14,383,841	34,961,012	87,742,148 76	58,908,463 59
1876.	2,053.2	652,428,671 14	317,762	14,572,956	36,913,707	90,614,686 14	58,074,629 91
1877.	2,144.7	878,023,405 96	409,392	14,554,854	37,421,220	90,549,290 91	55,580,080 29
1878.	2,435.3	922,381,268 11	578,755	16,022,800	40,391,240	94,473,169 17	56,479,678 37
1879.	2,552.0	974,878,519 33	382,006	17,345,255	49,926,427	99,913,197 86	59,853,554 71
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	2,230.3	801,786,284 19	356,695	15,375,941	38,122,721	92,658,498 57	57,579,281 58

Staatsspoorwegen van den aanvang af (vervolg).

HET NET	PER IN BEDRIJF GENOMEN KILOMETER.				SALDO na de geldelijke lasten, alsmede de huren en aandelen der maatschappijen in rekening te hebben gebracht.				COEFFICIENTEN der bedrijfskosten.	
	Ruwe winst.	Tonnen- maat.	Ruwe ontvangst.	Bedrijfs- kosten.	Ruwe winst.	Voor gansch het net.		Per kil. in gebruik.		
						Ruwe winst.	Verlies.	Ruwe winst.		Verlies.
9	10	11	12	13	14	15	16	17		
11,483,249 50	4,466	37,623	20,023	17,602	1,936,886 54	»	2,968 80	»	53 05	
9,966,546 92	3,672	34,514	20,538	13,976	4,750 84	»	6 40	»	59 28	
11,201,182 28	3,843	34,574	19,530	15,044	394,653 31	»	530 »	»	56 81	
12,418,102 53	4,394	36,754	20,101	16,653	1,306,583 58	»	1,752 28	»	54 74	
13,643,926 97	4,562	37,787	19,490	18,297	2,366,308 68	»	3,173 30	»	51 58	
11,742,601 64	4,127	36,231	19,929	16,302	6,009,182 95	»	1,668 50	»	55 00	
15,343,717 78	5,047	39,674	19,139	20,535	3,977,080 94	»	3,322 60	»	48 17	
18,336,394 85	5,619	44,072	19,577	24,495	6,609,930 89	»	8,829 70	»	44 42	
17,461,334 56	5,849	43,686	20,361	23,325	5,482,062 19	»	7,323 40	»	46 67	
18,152,133 61	6,113	45,387	21,138	24,249	5,718,551 02	»	7,639 »	»	46 57	
18,913,390 75	7,155	48,530	23,265	25,265	5,996,450 99	»	8,009 80	»	47 94	
17,641,393 71	5,957	44,271	20,697	23,574	27,783,776 03	»	7,425 60	»	46 75	
18,378,158 38	8,019	50,980	26,449	24,531	5,015,279 82	»	6,694 20	»	51 57	
14,416,740 59	8,424	47,974	29,720	18,254	»	87,487 54	»	140 80	61 28	
16,027,691 35	7,727	46,774	28,196	18,578	711,086 95	»	824 30	»	60 56	
17,847,085 04	7,874	48,686	27,999	20,687	4,938,901 93	»	2,247 50	»	57 53	
18,774,879 07	8,360	50,463	28,700	21,763	2,733,814 41	»	3,468 90	»	56 91	
17,088,910 89	8,079	48,938	28,235	20,703	10,311,595 57	»	2,498 50	»	57 69	
19,808,326 35	8,940	52,223	29,421	22,802	3,350,384 72	»	4,087 »	»	56 33	
20,787,888 50	7,879	46,537	24,889	21,648	7,423,203 14	»	5,219 50	»	52 85	
25,870,011 86	9,029	46,673	29,069	17,604	86,551 04	»	58 90	»	61 17	
17,785,092 44	8,704	38,944	29,439	9,505	»	12,828,264 79	»	6,856 »	75 66	
27,543,740 19	8,383	45,828	31,520	11,308	»	9,064,436 84	»	4,708 60	69 49	
24,359,011 87	8,587	45,156	29,039	16,117	»	10,832,562 73	»	4,433 50	64 31	
28,833,685 17	7,316	44,618	29,956	11,662	»	9,211,972 03	»	4,684 50	66 02	
32,540,056 23	7,998	44,133	28,285	15,848	»	7,406,659 34	»	3,607 40	64 08	
34,969,210 62	6,788	42,920	25,915	16,305	»	7,845,545 52	»	3,658 40	61 47	
37,993,490 80	6,580	38,793	23,492	15,601	»	6,616,241 27	»	2,716 80	59 89	
41,059,643 15	6,796	39,151	23,062	16,089	»	5,820,573 38	»	2,280 80	59 13	
35,079,217 19	6,917	41,544	25,816	15,728	»	36,929,708 70	»	3,314 60	51 04	

Jaarlijkse uitkomsten van het bedrijf der Belgische

JAAR.	Gemiddelde lengte der in bedrijf genomen lijnen.	NETTIG KAPITAAL.		KAPITAAL per kilometer.	VOOR GANSCH					
		Totaal.			Tonnenmaat.	Opgenomen reizigers.	Ruwe ontvangst.	Bedrijfskosten met inbegrip van de pensioenen.		
1	2	3	4	5	6	7	8			
1880.	2,721.0	1,027,663,575	43	377,263	19,083,786	43,032,882	113,909,951	12	68,850,660	40
1881.	2,869.5	1,083,775,824	02	379,431	20,128,181	44,950,022	113,646,535	14	71,867,399	85
1882.	3,004.0	1,155,425,369	65	384,629	21,709,387	47,906,437	119,434,741	39	75,025,938	32
1883.	3,074.1	1,176,616,732	48	382,764	22,032,346	49,637,604	121,983,754	07	73,829,240	27
1884.	3,129.0	1,198,020,661	40	382,877	21,647,575	50,465,943	120,328,619	13	72,721,320	77
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	2,960.4	1,129,300,432	54	381,393	20,920,455	46,998,517	117,860,720	17	72,458,911	92
1885.	3,173.4	1,220,370,892	88	384,599	20,507,722	51,233,224	119,725,487	78	70,763,913	50
1886.	3,199.9	1,229,659,986	28	384,281	20,146,930	51,657,884	117,381,464	66	66,268,281	15
1887.	3,216.6	1,240,394,568	45	385,623	23,302,437	54,064,304	124,280,452	12	67,201,443	44
1888.	3,226.8	1,253,553,171	27	388,482	25,473,037	57,883,610	131,439,288	55	70,371,432	66
1889.	3,235.4	1,269,783,736	87	392,466	27,034,059	59,957,199	136,920,084	34	75,152,149	80
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	3,210.4	1,242,752,471	45	387,090	23,493,837	54,959,244	125,949,355	49	69,951,444	42
1890.	3,248.6	1,294,667,478	58	398,531	27,177,116	64,228,892	141,251,819	07	84,510,102	46
1891.	3,269.4	1,310,977,026	20	400,984	26,840,667	67,432,178	142,820,314	40	84,707,064	76
1892.	3,275.8	1,328,325,789	50	405,497	26,384,525	68,515,978	140,853,451	93	82,989,724	76
1893.	3,278.7	1,337,479,410	37	407,930	28,530,140	60,969,992	145,587,864	23	82,126,752	69
1894.	3,288.6	1,361,547,309	41	414,020	29,611,186	74,773,172	152,975,875	98	85,869,171	42
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	3,272.2	1,326,599,402	81	405,392	27,708,727	69,184,042	144,697,865	12	84,040,563	22
1895.	3,298.8	1,382,064,216	70	418,960	30,106,323	76,937,198	154,695,002	42	91,446,189	25
1896.	3,502.4	1,451,690,603	82	414,520	31,608,887	82,676,592	160,456,430	83	92,266,058	18
1897.	3,991.6	1,747,910,637	19	437,897	34,152,501	91,359,843	180,105,783	73	103,986,792	60
1898.	4,003.9	1,788,885,096	85	446,786	36,405,380	101,957,734	188,111,913	16	108,905,690	68
1899.	4,039.6	1,834,813,969	60	454,207	39,902,457	114,858,223	204,612,736	73	121,680,486	30
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	3,767.2	1,641,072,904	83	434,474	34,495,110	93,557,918	177,596,373	37	103,657,043	40
1900.	4,060.4	1,907,511,236	49	469,819	41,552,210	123,710,046	209,162,095	80	141,954,099	39
1901.	4,018.5	1,961,104,488	48	484,403	40,715,545	124,454,401	207,846,788	77	141,394,509	86
1902.	4,049.3	2,018,778,405	21	498,550	45,118,501	127,109,684	215,605,720	80	136,265,315	50
1903.	4,053.0	2,076,038,289	59	512,223	45,108,846	132,604,692	225,194,506	47	135,394,667	78
1904.	4,037.0	2,125,171,940	06	526,424	46,161,956	136,409,599	232,783,182	42	139,728,997	92
Gemiddeld bedrag voor de vijf jaar.	4,049.5	2,017,720,871	91	498,284	43,331,412	128,857,684	218,118,458	79	138,947,518	09
1905.	4,047.5	2,200,490,372	93	513,667	49,001,209	145,471,624	247,951,821	77	155,292,759	»
1906 (vermoedelijk bedrag).	4,054.3	2,246,009,000	»	553,980	53,172,747	151,222,690	259,823,000	»	165,690,500	»
Algemeen totaal.	153,335 2	52,740,058,742	49	»	1,077,967,914	2,768,679,421	3,958,554,512	55	5,557,800,267	89
Algemeen gemiddeld bedrag.	1,852.4	732,500,815	88	395,492	14,974,777	38,453,881	82,479,979	33	49,413,892	61

(*) De tonnenmaat der vervoerde goederen en het getal reizigers op de genaaste lijnen in 1896 en 1897 zijn daaronder niet begrepen.

Staatsspoorwegen van den aanvang af (vervolg).

HET NET.	PER IN BEDRIJF GENOMEN KILOMETER.				SALDO na de geldelijke lasten, alsmede de hur- en aandelen der maatschappijen in rekening te hebben gebracht.				COEFFICIENTEN der bedrijfskosten.	
	Ruwe winst.	Tonnen- maat.	Ruwe ontvangst.	Bedrijfs- kosten.	Ruwe winst.	Voor gansch het net.		Per kil. in gebruik.		
						Zuivere winst.	Verlies.	Zuivere winst.		Verlies.
9	10	11	12	13	14	15	16	17		
45,059,290 72	7,006	41,817	» 25,276	» 16,541	»	3,297,013 30	»	1,777 30	60 44	
41,779,135 29	7,015	39,605	» 25,045	» 14,560	»	9,290,405 38	»	3,237 60	63 37	
44,408,803 07	7,227	39,759	» 24,975	» 14,784	»	8,668,790 78	»	2,885 70	62 85	
48,154,513 80	7,177	39,681	» 24,017	» 15,664	»	6,861,596 44	»	2,232 10	60 52	
47,607,298 36	6,918	38,456	» 23,241	» 15,215	»	8,277,755 14	»	2,645 50	60 44	
45,961,574 28	7,069	39,816	» 24,478	» 15,338	»	36,305,561 04	»	2,453 00	61 48	
48,401,808 25	6,463	37,731	» 22,301	» 15,430	»	6,762,245 61	»	2,131 40	59 11	
51,113,183 51	7,160	36,683	» 20,709	» 15,974	»	3,025,595 55	»	945 50	56 92	
57,079,008 71	7,225	38,637	» 20,892	» 17,745	» 3,459,605 41	»	1,075 50	»	54 07	
61,067,855 89	7,895	40,734	» 21,808	» 18,926	» 6,900,270 14	»	2,138 40	»	53 54	
61,767,934 54	8,356	42,319	» 23,228	» 19,091	» 6,933,818 86	»	2,143 40	»	54 89	
55,997,911 37	7,424	39,232	» 21,789	» 17,443	» 7,505,853 25	»	467 60	»	55 54	
56,741,716 61	8,367	43,481	» 26,014	» 17,467	» 1,038,570 71	»	319,70	»	59 83	
58,113,249 64	8,210	43,684	» 25,909	» 17,775	» 1,899,883 41	»	581 10	»	59 31	
57,863,727 17	8,056	42,998	» 25,334	» 17,664	» 1,358,683 34	»	414,80	»	59 27	
63,461,114 54	8,703	44,404	» 25,049	» 19,355	» 6,170,227 78	»	1,881 90	»	56 40	
67,106,704 56	9,005	46,317	» 26,114	» 20,406	» 9,141,253 02	»	2,779 70	»	56 13	
60,657,301 90	8,468	44,220	» 25,683	» 18,537	» 19,608,618 26	»	1,198 50	»	58 08	
63,248,813 17	9,125	46,894	» 27,721	» 19,173	» 8,204,531 98	»	2,487 10	»	59 20	
68,190,372 65	9,582	45,817	» 26,346	» 10,471	» 11,673,287 99	»	3,333 20	»	57 51	
76,118,991 13	10,219	45,121	» 26,051	» 19,070	» 9,721,159 90	»	2,435 40	»	60 94	
79,206,222 48	9,092	46,982	» 27,200	» 19,782	» 11,271,319 61	»	2,815 10	»	56 87	
82,932,250 43	9,878	50,652	» 30,122	» 20,530	» 12,961,817 17	»	3,208 70	»	60 47	
73,939,329 97	9,579	47,443	» 27,516	» 19,627	» 53,832,176 65	»	2,857 90	»	58 37	
67,207,996 41	10,234	51,516	» 34,963	» 16,553	»	4,980,415 13	»	1,226 70	67 86	
66,432,278 91	10,057	51,339	» 34,925	» 16,414	»	7,688,239 49	»	1,890	68 05	
79,340,405 30	10,648	53,245	» 33,652	» 19,593	» 2,970,988 98	»	733 70	»	63 23	
89,799,838 69	11,130	55,562	» 33,406	» 22,156	» 11,236,876 30	»	2,772 50	»	60 12	
93,054,184 20	11,435	56,662	» 34,612	» 23,050	» 12,098,571 25	»	2,996 80	»	60 03	
79,170,940 70	10,700	53,861	» 34,312	» 19,530	» 13,637,781 91	»	673 50	»	63 70	
92,659,062 77	12,107	61,261	» 38,368	» 22,893	» 8,314,313 64	»	2,301 30	»	62 63	
94,132,500 00	13,115	64,086	» 40,863	» 23,218	» 8,339,344	»	»	»	63 77	
2.580,758,244 74	»	2,774,952	» 1,629,500	» 1,135,432	» 195,517,907 16	»	448,513,099 19	»	1,265 16	
33,066,086,73	8,084	44,532	» 26,679	» 17,853	» 625,039 14	»	337 50	»	59 91	

TABEL I. — Geldelijke uitkomsten van het spoorwegbedrijf door den Staat, van 1879 tot 1906.

JAAR.	RUWI ONTVANGSTEN	UITGAVEN			ZUIVRE ONTVANGST.	Meer of minder dan in het voorge jaar.
		Bedrijfskosten met inbegrip van de pensioenen.	Aandeelen der maatschappijen en huurschat tot de graven en van Antwerpen tot Rotterdam	TOTAAL.		
1	2	3	4	5	6	
1878	94,473,169 17	56,479,678 37	2,964,483 63	60,444,162 »	54,029,007 17	»
1879	99,913,497 86	58,853,554 74	4 120,424 41	62,973,979 12	36,939,218 74	+ 2,910,211 57
1880	113,909,951 42	68,850,660 40	5,302,802 39	74,153,462 79	39,756,488 33	+ 2,817,269 59
1881	113,646,535 44	71,867,399 85	5,588,390 83	77,455,790 68	36,190,744 46	— 3,565,743 87
1882	119,434,741 39	75,025,938 32	5,208,546 28	80,234,484 60	39,200,256 79	+ 3,009,512 33
1883	121,983,754 07	73,329,240 27	5,281,459 31	79,410,399 58	42,873,354 49	+ 3,673,097 70
1884	120,328,619 13	72,721,320 77	5,436,596 97	77,857,917 74	42,470,701 39	— 402,653 10
1885	119,723,487 78	78,763,913 50	4,918,798 44	75,682,711 94	44,042,775 84	+ 1,572,074 45
1886	117,381,464 66	66,268,281 15	4,822,482 90	71,090,464 05	46,291,000,61	+ 2,248,224 77
1887	124,280,452 42	67,201,443 41	5,052,534 73	72,253,978 44	52,026,473 98	+ 5,735,473 37
1888	131,439,288 55	70,371,432 66	5,127,824 43	75,499,257 09	55,940,031 46	+ 3,913,557 48
1889	136,920,084 34	75,452,149 80	5,383,706 44	80,535,855 94	56,384,228 40	+ 444,496 94
1890	141,251,819 07	84,510,102,46	5,573,915 53	90,084,017 99	51,467,801 08	— 5,216,427 32
1891	142,820,314 40	84,707,064 76	5,634,467 91	90,358,532 67	52,461,781 73	— 4,293,980 65
1892	140,853,451 93	82,989,724 76	5,493,028 91	88,482,753 67	52,370,698 26	— 91,083 47
1893	145,587,864 23	82,126,752 69	5,787,056 27	87,913,808 96	57,674,055 27	+ 5,303,357 01
1894	152,975,875 98	85 869,471 42	5,797,497 30	91,666,368 72	61,309,507 26	+ 3,635,451 99
1895	154,693,002 42	91,446,189 25	5,800,913 98	97,247,403 23	57,447,899 49	— 3,861,608 07
1896	160,456,430 83	92,266,058 18	6,007,480 33	98,273,538 51	62,482,892 32	+ 4,734,993 43
1897	180,105,783 73	103,986,792 60	5,502,307 09	109,489,099 69	70,616,684 04	+ 8,433,791 72
1898	188,114,913 16	108,905,690 68	5,340,433 56	114,245,824 24	73,866,088 92	+ 3,249,404 88
1899	204,612,736 73	121,680,486 30	5,749,948 14	127,430,434 44	77,182,302 20	+ 3,316,213 37
1900	209,162,095 80	141,954,099 39	4,945,448 56	146,899 547 95	62,262,547 85	— 14,919,754 44
1901	207,846,788 77	141,394,509 86	4,815,166 56	146,209,676 42	61,637,112 35	— 625,435 50
1902	215,605,720 80	136,265,315 50	4,882,094 73	141,148,310 23	74,457,440 57	+ 12,820,298 22
1903	225,194,506 47	135,394,667 78	5,007 441 97	140,402,109 75	84,792,396 72	+ 10,334,986 15
1904	232,783,182 12	139,728,997 92	5,253,222 07	144,984,219 99	87,798,962 43	+ 3,006,565 41
1905	247,954,821 77	155,292,759 »	5,344,808 14	160,637,567,44	87,314,254 63	— 184,707 50
* 1906	259,823,000 »	165,690,500 »	5,658,600 »	171,349,400 »	88,473,900 »	+ 1,159,645 37
Zuivere ontvangst in 1906 fr. 88,473,900 »						+ 83,612,306 40
— 1887 34,029,007 17						— 29,467,443 27
Verhooging der zuivere ontvangst fr. 54,444,892,83						+ 54,444 892,83

* Vermoedelijk bedrag.

TABEL II. — Tabel waarin voor elk jaar wordt vermeld, eenerzijds, het nominaal kapitaal der titels, uitgegeven tot het dekken van de aanlegkosten des spoorwegs, en, anderzijds, de toename van de lasten der Openbare Schuld als gevolg der uitgiffen van titels en der betaling van annuïteiten en huren.

TABEL II. — Tabel waarin voor elk jaar wordt vermeld, eenerzijds, het nominaal kapitaal toename van de lasten der Openbare Schuld als gevolg der uitgifte

JAAR.	NOMINAAL KAPITAAL der titels jaarlijks uitgegeven tot het dekken van de aandekkosten van de spoorweg.	LASTEN OVEREENKOMEND		
		MET HET IN OMLOOP GEBRACHT NOMINAAL KAPITAAL.		
		Interesten.	Uitdelging.	Totaal.
1	2	3	4	5
1870.	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.	31,954,500 »	1,518,180 »	75,909 »	1,594,089 »
1884.	11,204,700 »	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.	(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.	(3)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 »	2,088,933 »	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.	70,803,800 »	2,124,114 »	212,411 40	2,336,525 40
1906.	55,334,500 »	1,160,035 »	166,003 50	1,326,038 50
Toename van de uitdelingslasten doordal op de van 1878 tot 1906 in omloop gebrachte kapitalen wordt toegepast de verhooging der jaarlijksche dotatie (0.30 t. h. in plaats van 0.20 t. h.) hetzij $\frac{1,55,088,70 \times 0.10}{100}$ 1,55,089 70.				
	1,392,599,700 »	44,718,194 50	4,234,717 10	48,952,911 60

(1) Met inbegrip van 87,134,175 frank, vertegenwoordigende het kapitaal in omloop gebracht voor de omzetting der titels van den Luxemburgschen spoorweg.

(2) Annuïteiten gedeeld tengevolge van de omzetting der titels van de Luxemburgsche Maatschappij

(3) Met inbegrip van het kapitaal der titels van maatschappijen, uitgekeerd door 's Lands Schalkist, te weten: 2,534,000 frank in 1897, 699,500 frank in 1898 en 29,412,850 frank in 1899. (Antwerpen-Gent, Eekloo-Gent, Tongeren-Bilsen, Est-Belge, Antwerpen-Rotterdam en Luik-Limburg).

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

(5) Afschaffing der baar Antwerpen-Rotterdam (fr. 1,000,000) en uitdelging der annuïteiten overeenkomende met de schuldbrieven der maatschappijen, door den Staat uitgekeerd, en waarvan het kapitaal is vermeld in nota (3) hierboven.

(6) Aflodingsdotatie van 0.30 t. h., te rekenen van 1904.

der titels, uitgegeven tot het dekken van de aanlegkosten des spoorwegs, en, anderzijds, de van titels en der betaling van annuïteiten en huren.

Annuïteiten tot afk. op van concessien en huur voor het bedrijf van de IJen Antwerpen-Rotterdam.		JAARLIJKSCH BEDRAG der nieuwe lasten gedragen door de Begrooiting der Openbare Schuld.	Aanmerkingen.
Nieuwe annuïteiten en huren	Jaarlijkse uitdeeling of vermindering.		
6	7	8	
+ 35,784 58	»	1,684,169 78	<p>De kosten der lijnen, door den Staat genaast van 1878 tot 1905, waarvan een deel werd afgestaan aan Nederland, werden gansch aangerekend op de Begrooitingen van Buitengewone Uitgaven, en de uitgave werd gedekt door uitgaven van titels der Openbare Schuld. Die uitgaven zijn begrepen onder de cijfers, opgenomen in de 2° kolom der tabel.</p> <p>Van 1881 tot 1902, stortte Nederland in Staatskas den prijs der hem afgestane baanvakken; die stortingen, te zamen fr. 31,321,356.83, werden onder de <i>Buitengewone Ontvangsten</i> opgenomen.</p> <p>Daarmede dient men rekening te houden tot het bepalen van het bedrag der lasten, werkelijk door den spoorweg te dragen wegens de uitgaven van titels, gedaan om de genaaste lijnen te betalen. Derhalve behoort te worden afgetrokken van het cijfer van fr. 49,045,984.29 3.30 t. h. van fr. 31,321,356.83 of in ronde cijfers. 1,034,000 »</p> <p>waardoor wordt gebracht op . . . fr. 48,011,984.29 het beloop der geldelijke lasten, overeenkomende met de aanlegkosten van 1878 tot 1905.</p> <p>N. B. — Er valt op te merken dat de interesten, waarvan het bedrag is opgegeven in de 3° 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.), dat wil zeggen zonder rekening te houden met de verminderingen tengevolge der latere omzettingen.</p>
+ 500,000 »	— 35,709 58	2,558,487 82	
+ 500,900 »	»	2,819,098 40	
»	— 545 »	2,431,054 80	
+ 695 »	»	1,594,784 »	
»	— 625 »	595,972 40	
»	(*)— 568,900 »	38,455 40	
»	(*)— 5,483,925 »	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	
»	— 650 »	545,499 60	
+ 575 »	»	809,704 60	
(4)+3,429,503 96	— 50 »	5,105,761 16	
(4)+ 455,592 71	(2)—1,294,039 37	6,866,741 94	
(4)+ 143,762 50	(5)— 626,580 »	2,381,243 30	
(4)+ 955,537 69	— 2,005 »	2,940,559 89	
(4)+ 96,487 50	— 1,562 50	2,319,620 20	
+ 3,047 50	— 260 »	2,054,441 40	
+ 835 »	— 5,267 50	1,994,623 50	
+ 3,292 50	— 1,855 »	2,255,030 60	
+ 17,580 »	— 2,117 50	2,351,987 90	
+ 3,532 50	— 14,241 50	1,815,428 50	
»	»	1,255,088 70	
+ 6,147,404 64	— 6,054,428 95	49,045,984 29	
+ 93,072 69			

Verhooging der zuivere ontvangsten (TABEL I) fr. 54,444,802 85
 Toename der geldelijke lasten. 48,011,984 29

Batig slot der zuivere ontvangst. fr. 6,432,808 54

TABEL III. — Geldelijke lasten van den spoorwag, jaarlijks gedragen door de Begrooting der Openbare Schuld, wegens annuïteiten voor den afkoop van lijnen of van materieel en huur der lijn Antwerpen-Rotterdam.

JAAR.	Annuïteiten betaald voor den afkoop van lijnen of van materieel.			Huur (bij voorhaat) der lijn Antwerpen-Rotterdam.	TOTAAL der kolommen 4 en 5.
	Interesten.	Aflossing.	Totaal		
1879	12,845,688 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	1,218,775 74	13,834,092 »	1,000,000 »	14,834,092 »
1884	12,563,990 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	988,416 39	9,764,842 »	1,000,000 »	10,764,842 »
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	1,114,466 07	9,764,742 »	1,000,000 »	10,764,742 »
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	2,217,033 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	11,446,577 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
1906	11,131,040 34	2,793,969 35	13,925,009 69	»	13,925,009 69

TABEL IV.

JAAR.	Kapitalen in omloop gebracht tot het dekken van de aanlegkosten van den spoorweg.			
	3 t. h.	3 1/2 t. h.	4 t. h.	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	52,610,800 »	»	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	70,803,800 »	»	»	70,803,800 »
1906	55,334,500 »	»	»	55,334,500 »
	1,016,033,300 »	165,091,100 »	211,474,300 »	1,392,599,700 »

I. — FRANSCH SPOORWEGNET.

Gemiddelde lengte der spoorwegen : 34,659 kilometer (1).

GETALSTERKTE VAN HET PERSONEEL DER ZES GROOTE MAATSCHAPPIJEN (2).

HOOFDBESTUUR.

Beheerders, bestuurders, onderbestuurders, leden der comiteiten, algemeene secretarissen	160
Kantoorpersoneel	2,027
Huisbewaarders, kantoorjongens en dienstlieden	389
Te zamen.	<u>2,576</u>

BEWEGING EN VERKEER.

(Centrale dienst).

Bestuurders, oversten en onderoversten der exploitatie en der Afdeling Beweging	593
Kantoorpersoneel	6,523
Kantoorjongens en dienstlieden	289

(Statedienst).

Statieoversten en statie-onderoversten	6,727
Ontvangers, goederenbeambten-inschrijvers, hoofdboekhouders	31,309
Wegwerkers, helpers, werklieden	53,661

(Treindienst).

Treinoversten, controleurs van den treindienst, onderinspecteurs	5,122
Treingleiders, remmers	11,143
Te zamen.	<u>115,367</u>

TREKDIENST EN MATERIEEL.

Ingenieurs, depôtmeesters, werkmeesters en onderwerkmeesters	1,098
Kantoorpersoneel, depôtpersoneel. Meestergasten	6,473
Machinisten en stokers.	20,152
Werklieden, dienstlieden per jaar en per dag	43,396
Te zamen.	<u>71,119</u>

WEG EN GEBOUWEN.

Ingenieurs, bouwmeesters, opzieners, sectie-oversten	600
Kantoorpersoneel, conducteurs en pikeurs	5,923
Toeziichts- en onderhoudsbeambten, ploegen, dienstlieden, werklieden.	66,188
Te zamen.	<u>72,711</u>
Algemeen totaal.	<u>261,773</u>

(1) *Statistique du Ministère des Travaux publics* (Statistiek van het Ministerie van Openbare Werken), voornaamste stukken, blz. 366, jaar 1905.

(2) *Statistique du Ministère des Travaux publics* (Statistiek van het Ministerie van Openbare Werken), onderscheiden stukken, blz. 155, jaar 1903.

Geheel bedrag der ontvangst, volgens de verslagen op de algemeene vergaderingen in 1905. . . . fr.	1,425,195,017
Uitgaven (<i>Revue générale des chemins de fer</i> , Mei 1904, blz. 112)	737,049,176
Winst. fr.	688,145,241
Coëfficiënt	51.70 p. c.
Ontvangst per kilometer. fr.	41,120
Winst per kilometer	19,566

II. --- NET DER BELGISCHE STAATSSPOORWEGEN.

Gemiddelde lengte der spoorwegen : 4,055 kilom. 043.

GETALSTERKTE VAN HET PERSONEEL.

HOOFDBESTOOR.

Algemeene secretaris, raadsleden, algemeene opzieners, beheerder, beheersbestuurder, bestuursopzieners. (1)	10
Kantoorpersoneel (2)	145
Werkmeester, drukkers, deurwaarders, hoofdklasseerders, klasseerders, boden, hulpklasseerders, hulpboden, magazijniers en dienstlieden	81
Te zamen . . . fr.	234

BEWEGING EN VERKEER.

(Centrale dienst.)

Beheerder, algemeene opzieners, beheersbestuurder, bestuursopzieners, dienstbestuurders, opzieners, eerstaanwezende controleurs en controleurs (3)	144
Kantoorpersoneel (4)	669
Deurwaarders, hoofdklasseerders, boden, hulpboden, hulpklasseerders, depôtwerklieden en dienstlieden	149

(Statie- en haltdienst.)

Statieoversten, statie-onderoversten, halte-oversten, politieambtenaren	1,515
Hoofdontvangers, ontvangers, bureelhoofden, hoofdklerken, klerken, ordeklkerken, goederenbeambten, aangestelden, helpers. (5)	3,797
Meestergasten en werklieden	6,279
Over te dragen.	12,851

(1) Hooger spoorwegbestuur en algemeene dienst.

(2) Algemeene dienst.

(3) Bestuur der exploitatie : 25; groepen : 67; bestuur van het toezicht : 5; omschrijvingen : 17.

(4) Bestuur der exploitatie : 557; groepen : 219; bestuur van het toezicht : 560; omschrijvingen : 55.

(5) Exploitatie : 5,816; ontvangsten : 481.

Overdracht. . . 12,851

(Treindienst.)

Eerste hoofdwachters en hoofdwachters	1,140
Wachters	1,808
Overladers.	157
	<hr/>
Te zamen.	15,936

TREKDIENST EN MATERIEEL.

Beheerder, algemeene opziensers, bestuursopziensers, dienstbestuurders, scheikundigen, eerstaanwezende ingenieurs, ingenieurs, eerstaanwezende sectie-oversten, sectie-oversten, depôtmeesters (1) 138

Personeel der kantoren en depôts (2) 838

Werkmeesters 22

Meestergasten 182

Machinisten en stokers. 6,302

Werklieden, deurwaarders, boden, klasseerders en dienstlieden. 19,774

Te zamen.

 27,276

WEG EN GEBOUWEN.

Beheerder, algemeene opziensers, bestuursopziensers, dienstbestuurders, eerstaanwezende ingenieurs, ingenieurs, eerstaanwezende sectie-oversten, sectie-oversten, eerstaanwezende bouwmeesters en bouwmeesters (5) 254

Kantoorpersoneel (4) 508

Pikeurs 227

Toeziichts- en onderhoudsbeambten, werkploegen, deurwaarders, boden, klasseerders en dienstlieden. 14,426

Te zamen.

 15,415

ALGEMEEN TOTAAL. 58,861

Geheel bedrag der ontvangst in 1905 . . fr. 225,194,506 47

Geheel bedrag der uitgave (5) 155,594,667 78

Winst. . . fr. 89,799,838 69

Coëfficiënt 60.12 t. h.

Ontvangst per kilometer. 55,587

Winst per kilometer 22,156

(Getrokken uit het officieel verslag.)

(1) Personeel van het bestuur en van de districten.

(2) Id. id.

(5) Personeel van het bestuur en van de groepen.

(4) Id. id.

(5) Met inbegrip van de pensioenen.

VERZOEKSCHRIFT DER EIGENAARS VAN SMEDERIJEN
TE CHARLEROI.

« Charleroi, 3 Februari 1907.

» *Den Heer Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien, te Brussel.*

» MIJNHEER DE MINISTER,

» Sedert tien jaar werd in België geene verlaging van prijs meer toegestaan vóór het vervoer van erts, ondanks de talrijke pogingen van de belanghebbenden, namelijk van onze Vereeniging, bij uw Departement, en ofschoon de Middenafdeeling van de Kamer der Volksvertegenwoordigers alsmede de Commissie van den Senaat, belast met het onderzoek van de Begrooting voor het Ministerie van Spoorwegen, telken jare opnieuw daarop aandringen.

» Wij willen geenszins de talrijke redenen herhalen, welke wij in onze vroegere verzoekschriften hebben uiteengezet. Alleenlijk zullen wij eenige nieuwe beweegredenen aanvoeren.

» Ziehier, ten eerste, wat ons land, volgens de officieele cijfers van de Belgische statistiek, sedert tien jaar voortbracht aan gietijzer, afgemaakt ijzer en staal :

» BELGISCHE VOORTBRENGING.

» Jaar.	Gietijzer. Ton.	Afgemaakt ijzer en staal. Ton.
» 1897	1,058,037	1,002,456
» 1898	979,758	1,052,768
» 1899	1,024,576	1,109,148
» 1900	1,018,561	926,702
» 1901	764,180	899,200
» 1902	1,069,050	1,106,950
» 1903	1,216,080	1,306,630
» 1904	1,297,597	1,378,730
» 1905	1,311,120	1,469,020
» 1906		

» De statistieken over het jaar 1906 zullen enkel na nog verscheidene maanden verschijnen.

» Wat uit deze vergelijkende tabel vooreerst blijkt, is dat België schier gestadig meer afgewerkt ijzer en staal voortbrengt dan gietijzer. Dat is een gansch ongeregelde toestand, vermits gietijzer de grondstof is voor het vervaardigen van ijzer en staal. Geen enkel ander land, waar metaalnijverheid wordt bedreven, verkeert in zulken toestand. Integendeel, overal wordt er meer gietijzer voortgebracht dan er noodig is, wat de staal- en ijzerfabrieken grondstof genoeg verschaft. En verre van te beteren, verslecht in dit opzicht

de toestand in België. Trouwens, van 1897 tot 1905 vermeerdeerde onze voortbrenging van gietijzer slechts met 26 t. h., terwijl onze fabricatie van ijzer en staal toenam met 46 t. h.

» Ook hangen wij steeds meer af van den vreemde, voor het gietijzer, zooals blijkt uit de volgende tabel, die insgelijks is ontleend aan officieele statistieken :

» INVOER VAN UITHEEMSCH GIETIJZER IN BELGIË.

Jaar.	Ton.	Jaar.	Ton.
» 1897. . .	288,956	1902. . .	291,886
» 1898. . .	317,828	1903. . .	333,790
» 1899. . .	359,720	1904. . .	345,810
» 1900. . .	305,668	1905. . .	502,715
» 1901. . .	165,766	1906. . .	694,550

» Sedert 1897, nam de invoer dus toe met 140 t. h., terwijl onze inlandsche voortbrenging slechts met 26 t. h. vermeerdeerde. Vergelijkt men alleen de laatste dienstjaren, dan bevindt men voor 1906, vergeleken met 1904, 102 t. h. meer invoer.

» Daaruit volgt ten duidelijkste, dat België niet genoeg gietijzer voortbrengt voor eigen verbruik. En dat is de oorzaak van de overgroote toename van den invoer aan gietijzer.

» België's belang zou vergen dat het dit gietijzer zelf voortbracht, door het oprichten van een toereikend getal hoogovens. Doet het zulks niet, dan is het blijkbaar omdat, tengevolge van den te hoogen vervoerprijs, dit uitlandsche erts, waaraan ons land hoofdzakelijk behoefte heeft, al te duur komt te staan, wanneer het ter plaats van verwerking is aangebracht. Ook neemt onze invoer aan erts op verre na niet toe in dezelfde verhouding als onze invoer aan gietijzer, zooals wordt aangetoond door de navolgende tabel :

» INVOER.

Jaar.	Ijzererts. Ton.	Gietijzer. Ton.
» 1897.	2,544,377	288,956
» 1898.	2,252,553	317,878
» 1899.	2,621,152	359,720
» 1900.	2,528,615	305,668
» 1901.	1,768,441	165,766
» 1902.	2,550,347	291,886
» 1903.	3,054,808	333,790
» 1904.	3,359,430	345,810
» 1905.	3,382,832	502,715
» 1906.	3,540,485	694,550

» Onze invoer aan gietijzer vermeerdeerde dus met 140 t. h. in tien jaren, terwijl de invoer aan erts slechts met 39 t. h. toenam. Vergelijkt men enkel

de laatste dienstjaren, dan bevindt men dat er in 1906 eene verhooging van 102 t. h. is op 1904, voor gietijzer, en enkel van 5 t. h. voor erts.

» Niet genoeg kunnen wij herhalen dat deze ongewone toestand grootendeels het gevolg is van den te hoogen vervoerprijs voor erts.

» De Belgische Staat zelf wordt daardoor benadeeld. Hij heeft er immers meer belang bij, erts dan wel gietijzer te vervoeren, want het verwerken van erts tot gietijzer vergt nog ander vervoer, waarbij de Spoorweg insgelijks baat vindt : coke, kalksteen, enz., onverminderd het vervoer van het gietijzer van den Belgischen hoogoven naar de fabriek die het verbruikt.

» Er is uitgerekend, dat een enkele hoogoven jaarlijks voor nagenoeg een miljoen frank aan allerhande vervoer voor den spoorweg opbrengt.

» Al dadelijk vat men welk overgroot voordeel de Belgische Staat zou vinden bij het vermeerderen van het getal hoogovens in ons land, en het eenig practisch middel om tot deze uitbreiding van 's lands metaalnijverheid te geraken is, door verlaging van vervoerprijzen, het erts beterkoop ter plaats van bewerking te brengen. Dit is van het hoogste belang voor uw Bestuur.

» Maar ook het hooger belang des lands dient in aanmerking te komen. Alle economisten en ingenieurs, zoo Belgische als vreemdelingen, wijzen op de zeer erge bezwaren welke voor 's lands metaalnijverheid voortvloeien uit de omstandigheid, dat zij voor haren voorraad aan gietijzer afhangt van de naburige landen. Aldus is zij op genade en ongenade overgegeven aan hare rechtstreeksche en onmiddellijke mededingers die op een gegeven oogenblik, om deze of gene reden, hunnen uitvoer naar België kunnen staken en bijgevolg onze fabrieken, die het gietijzer verwerken, doen stilleggen bij gebrek aan grondstof, wat hare talrijke werklieden in de ellende zou dompelen.

» Voor ons land is dit een gevaarvolle toestand en alleen de spoorweg kan ons bijstaan om hem te verhelpen.

» Terloops dient hier te worden aangemerkt, dat het blijkbaar voor ons land ook eene reden tot ondergeschiktheid is, zijne erts te moeten ontleenen aan vreemde landen. Doch tegen dit bezwaar vermogen wij niets, vermits België zeer arm is aan ijzererts; ook is dit bezwaar minder erg dan voor het gietijzer, want onze hoogovens bezitten hunne graverijen in vreemde landen, van waar zij meerendeels hunnen voorraad trekken.

» Zooals wij bij den aanvang zegden, hebben wij sedert tien jaar geene verlaging op het vervoer van erts meer bekomen. Welnu, uit het Groothertogdom Luxemburg komt het grootste gedeelte van het erts dat wij verwerken (53 t. h. in 1906, hetzij 1,880,682 ton op een gezamenlijken invoer van 5.540,485 ton), en iedereen weet dat de hoedanigheid van het erts spoeder uit het Groothertogdom niet meer is zooals tien jaar geleden. Te dien tijde gaf het kalkrijk erts spoeder nog 53 t. h. ijzer, hetzij netto 30 t. h. ijzer, terwijl ditzelfde Luxemburgsch erts spoeder thans nog *ten hoogste* 28 t. h. ijzer inhoudt, hetzij netto 25 1/2 t. h. ijzer, wat 450 kilo minder ijzer per wagen van tien ton geeft, waarvoor wij steeds denzelfden vervoerprijs betalen. En dan blijven wij nog beneden de waarheid, wanneer wij zeggen 28 t. h. Inder-

daad niet zelden slinkt de opbrengst tot 27 en zelfs tot 23 t. h. in stede van 30 t. h., zooals het was vóór een tiental jaren. 't Zal niet onnoodig zijn hier bij te voegen dat wij insgelijks meer coke moeten verbruiken, bijgevolg vervoeren, tengevolge van het mindere gehalte van het erts en de steeds gebrekkigere hoedanigheid van deze brandstof. Om zeer gematigd te rekenen, moet hier bijkomen 130 kilo coke meer per ton voortgebracht gietijzer, als gevolg van het mindere gehalte van het erts.

» Daareven zegden wij hoeveel vervoer van allerhande soort het oprichten van een enkelen hoogoven ieder jaar aan den Spoorweg zou verschaffen. Overigens, de Belgische metaalnijverheid draagt ruimschoots bij tot de ontvangsten van uw Bestuur, door vervoer van allen aard daaraan te verschaffen : werklieden, coke, kolen, erts, gietijzer, halfbewerkte voortbrengselen, oud ijzer, afgewerkt ijzer en staal. Ongetwijfeld zal het u billijk voorkomen, Mijnheer de Minister, aan deze nijverheid vóór alle andere eene vermindering van vervoerprijzen te verleenen, die niet alleen haar, maar ook 's lands spoorweg en gansch het land ten goede moet komen.

» De winsten, door uw Bestuur gedaan van 1902 tot en met 1905, bereiken het overgroot cijfer van fr. 33,620,750.17. Dergelijk overschot van ontvangsten veroorlooft ongetwijfeld verlaging.

» Maar, zooals wij daareven zegden, de Staat kan geene vermindering van ontvangsten te duchten hebben door de verlaging welke wij vragen op den vervoerprijs van erts, vermits deze verlaging het voortbrengen van gietijzer in België moet vermeerderen en de Spoorweg veel meer vervoer zal hebben en eene veel hogere ontvangst doen zal indien ons land meer gietijzer voortbrengt, dan de Staat kan verkrijgen wanneer hij eenvoudig uitheemsch gietijzer vervoert.

» Ten slotte valt op te merken, dat het tarief van den Franschen Oosterspoorweg, voor het vervoer van erts, merkelyk lager is dan dit van den Belgischen Staat; daaruit volgt dat een aanzienlijk gedeelte van dit vervoer aan gemelde Maatschappij ten goede komt en anders onze spoorwegen zou ten goede komen. 't Is nauwelijks noodig hier bij te voegen dat, zoo de Oostermaatschappij, eene nijverheidsvennootschap welke noodzakelyk en vooral winst bejaagt, het door ons bedoeld zeer laag tarief toestond en handhaaft, zij daar blykbaar hare rekening en haar voordeel bij vindt. En wat zij doet, kan de Belgische Staat even goed.

» Wij verzoeken u, Mijnheer de Minister, de verzekering van onze hoogachting te aanvaarden.

» Voor de Vereeniging der Eigenaars van smederijen te Charleroi :

» *De Secretaris,*

De Voorzitter,

» (Ond.) H. DE NIMAL.

(Ond.) H. DE NIMAL. »

NOTA DER MINDERHEID.

Door de werklieden, bedienden en sommige ambtenaren bij het Ministerie werden aan de Kamerleden verzoeken, aanvragen en verzoekschriften gezonden, waarin zij allerhande verbeteringen vragen, die wij hier trachten samen te vatten.

De rangeerders in de statiën vragen 5 frank per dag. Voor hun lastig en gevaarlijk werk wordt hun, in den beginne, een loon betaald van fr. 2.40 tot fr. 2.60.

Wordt, voor sommige rangeerders in de groote statiën, het loon nog al spoedig gebracht van fr. 2.40 tot op fr. 2.60 of van fr. 2.60 tot op fr. 2.80, dan toch komen er, in de andere statiën, veel rangeerders voor, die gedurende 10, 15 jaar en zelfs langer enkel fr. 2.60 trekken.

Overigens, zie hier welke bevorderingsregel algemeen wordt toegepast op de werklieden :

Opdat het loon van fr. 2.80 worde gebracht op 3.00, moeten zij 6 jaar wachten.

»	3.00	»	3.20,	»	7	»
»	3.20	»	3.40,	»	8	»
»	3.40	»	3.60,	»	8	»
»	3.60	»	3.80,	»	10	»

De ambachtslieden, die als werklieden in dienst van den Staat zijn, winnen thans fr. 0.28 tot fr. 0.48 per uur; zij vragen een minimum van 90 frank en een maximum van 140 frank per maand, een jaarlijksche loonsverhooging van 10 frank, het maximumloon op 55 jaar en, zoo zij het wenschen, pensioen op dezen leeftijd.

De ambachtslieden bij den dienst: Weg en werken vragen een minimum van 120 frank per maand, 10 frank opslag om de 4 jaar en een maximum van 160 frank per maand.

De wegwerkers, die beginnen met fr. 2.60 per dag, vragen 90 frank per maand, om het loon van 110 frank te bereiken, mits eene verhooging van 10 frank om de 4 jaar, evenals de blokwachters, baanwachters, overwegwachters, enz.

De seinhuiswachters, de wisselwachters en ploegbazen vragen een minimum van 110 frank per maand, 10 frank meer om de 4 jaar en een maximum van 150 frank per maand.

De remmers zeggen ons: « Dank, Mijne Heeren, omdat gij ons maximum van 110 frank hebt verhoogd tot op 120. Deze verhooging bestaat echter veeleer enkel in schijn. » Immers, de premiën bedroegen vroeger 120 frank per jaar, terwijl zij thans nog slechts 30 frank bedragen.

Zóó trokken de remmers :

	Vroeger.	Thans.
Die met 90 frank per maand..	$1,080 + 120 = 1,200$ frank	$1,080 + 30 = 1,100$ frank.
— 100 —	$1,200 + 120 = 1,320$ —	$1,200 + 30 = 1,230$ —
— 110 —	$1,320 + 120 = 1,440$ —	$1,320 + 30 = 1,350$ —
— 120 —	$1,440 + 120 = 1,560$ —	$1,440 + 30 = 1,470$ —

Met het oog op hunne gansche loopbaan, worden de remmers minder betaald dan vóór de verhooging van hun maximum-loon tot op 120 frank.

Zij vragen ons een minimum-loon van 90 frank en een maximum-loon van 150 frank, met geregelden opslag, en zij verlangen bevorderd te worden tot schouwers en treinwachters.

De machinisten en stokers stellen ons voor : Voor de stokers, 100 frank per maand als minimum ; 140 frank als maximum na 25 jaar dienst. Voor de machinisten : 140 frank als minimum per maand ; 220 frank als maximum na 25 jaar dienst.

Voor stokers en machinisten, pensioen op 55 jaar, zoo zij het verlangen, en verplicht pensioen op 60 jaar na 25 jaar dienst, met de twee derden van hunne laatste wedde.

De goederen-hoofdbeambten en de goederenbeambten vragen eene minimum-wedde van 1,500 frank 's jaars, opklimmende tot 3,000 frank 's jaars voor de goederen-hoofdbeambten na ongeveer 25 jaar dienst ; zij vragen ook dat het maximum van 3,200 frank voor de eerstaanwezende goederenbeambten worde verhoogd tot 3,500 frank 's jaars.

De hoofdwachters en wachters verlangen 10 t. h. verhooging met pensioen op 55 jaar, zoo zij het verlangen, en verplicht pensioen op 60 jaar.

De aangestelden vragen 1,000 frank om te beginnen en verder een maximum van 2,600 frank.

De lampenmeesters en lampenisten klagen er terecht over dat zij moeten beginnen met fr. 2.80 per dag ; zij verlangen een minimum van fr. 3.20 met 4 frank als maximum voor de lampenisten en van fr. 4.20 tot 5 frank per dag voor de lampenmeesters.

De static-onderoversten verklaren noch gunst noch voorrecht noch bevoorrechtiging te vragen en vestigen de welwillende aandacht van den Minister op deze drie vragen :

a) Hoop, voor een static-onderoverste met 3,100 frank en gemiddeld 4 jaar dienst, te kunnen bevorderd worden tot hoofdklerk ;

b) Instelling van den graad van eerstaanwezend hoofdklerk bij gelijkstelling met dien van onder-bureeloverste ;

c) Opneming van het ambt van static-onderoverste onder de ambten, door de wet van 21 Juli 1848 op de burgerlijke pensioenen gerangschikt als behorende tot den buitendienst.

Bij verzoekschrift tot den Koning vragen de brievenbestellers eenvoudig maar welsprekend, « als zeer nederige en nuttige dienaars », hun dagelijksch brood.

De brievenbestellers vragen zeer weinig en velen onder hen, niettegenstaande hunne bescheidenheid, hunne nederigheid en hun eerlijken dienst, hebben nog dat « dagelijksch brood » niet ; immers, de brievenbesteller met een gezinslast kan zijn gezin het noodige niet bezorgen.

Mogelijk heb ik deze of gene aanvraag over 't hoofd gezien; ik verzoek de belanghebbenden mij daarover te verontschuldigen; in elk geval zullen hunne rechten in de Middenafdeeling en ter Kamer worden verdedigd zoowel als die hunner collega's

Bij een aandachtig onderzoek van die aanvragen, stelt men vast :

1° Dat alle eene geregelde loonsverhoging betreffen, zonder de benoeming bij onderscheiding uit te sluiten;

2° Dat verscheidene dier vragen, ofschoon zij uitgaan van verschillende groepen, nog al goed overeenkomen wat aangaat de bepaling van het minimum- en het maximum-loon; zij kunnen dus gelijk worden gesteld;

3° Dat de gevraagde minimum- en maximum-loonen niet overdreven zijn en dat het voor de arbeiders in dienst van het Ministerie en voor het land dubbel te betreuren is dat zij nog niet werden toegestaan.

Mijne Heeren, ik verzoek u, die aanvragen te onderzoeken met al de belangstelling welke zij verdienen, en de noodige kredieten voor te stellen opdat men met de inwilliging daarvan een aanvang kunne nemen.

Gij zult mij antwoorden dat het veel geld kosten zal, 't is waar, doch de verhoogingen toegekend aan de officieren, de rechters en de priesters, kostten ook nog al veel geld en de kredieten werden nochtans door de Kamer verleend.

De Maasforten kostten veel geld, die van Antwerpen zullen duur kosten en het land heeft betaald en zal betalen.

Het Land was niet bevreesd voor het oprichten van eene private pracht-statie, die 5 tot 4 miljoen kosten zal, evenmin als van monumentale en kunstrijke statien; 't minst wat het doen kan, is te zorgen opdat die tien-duizendtallen van werkers niet het noodige ontberen Welnu, een huisvader die fr. 2.40, 2.60, 2.80 en zelfs 3 frank wint, leeft niet, « hij kreveert ». Men brenge grootsche en schoone zaken tot stand, zeer goed, doch tevens moet men zijne eigene werkers in staat stellen te kunnen leven.

En hier tred ik op zoowel in het belang van den Staat als in het belang van zijne ongelukkige medewerkers.

De nijverheid, die bloeit, ontnemt u uwe beste werkers, en daar haar bloei nog steeds toeneemt, zal zij met het puik van uw personeel wegloopen.

Dat weet, dat gevoelt het Departement; ook verweert het zich door op ongeregelde wijze enkele centiemmen opslag per dag te verleenen, daar waar zijne arbeiders dreigen den dienst te verlaten.

Er is meer. Te Luik, Verviers, Aarlen en te Brussel ontstonden kleine werkstakingen. Te Antwerpen verlieten verscheidene werklieden den dienst van den Staat om over te gaan tot de private nijverheid en op de muren der handelsstad deden zij openlijk aanplakken dat « het Departement, liever dan hun de kleine loonsverhoging te geven welke zij vroegen, hen vervangt door mannen uit het werkhuis te Meehelen die aan het bestuur fr. 6.16 per dag kosten aan loon en bijloon ».

Is het geen schande voor het Departement, hetwelk beschikt over een monopolie, dat het aan zijne arbeiders een minder loon betaalt dan dit betaald door de socialistische en andere werklieden-coöperatieven? De

werklieden-leden dezer samenwerkende maatschappijen berooven zich van een deel hunner winsten om hun personeel veel meer te betalen dan de Staat, rijk en machtig, zijn eigen personeel betaalt. 't Is walgelijk !

Wat waar is voor de loonen, is het insgelijks voor den duur van den arbeid. Door dezen duur te verminderen, zou het Bestuur enkel het voorbeeld van het Bestuur der Deutsche Staatsspoorwegen navolgen.

Bij beslissing van 2 October 1903 heeft de Beiersche Staat den arbeidsdag in zijn werkhuzen voor het herstellen van het materieel beperkt tot 9 uren en dat voorbeeld werd achtereenvolgens nagevolgd door Wurtemberg, het Groothertogdom Baden, het Groothertogdom Oldenburg, Meklemburg en Pruisen.

Zegt wat ge wilt; uit wat er omgaat in het Departement blijkt, in elk geval, dat wij leven onder het beheer van de klasse der bezitters tegen die der werkers.

Inderdaad, telkens als, tengevolge van eene grootere aanvraag naar kolen en vooral van den overwegenden invloed van het kolenmijn-syndicaat, de prijs der kolen stijgt, moet het Departement, voor gelijke hoeveelheid kolen en gelijke hoedanigheid daarvan, miljoenen frank meer betalen 's jaars.

In 1900, bijvoorbeeld, verbruikte het Departement 1,268,000 ton kolen, waarvoor werden betaald 22,558,000 frank. In 1902 bedroeg het verbruik 1,328,000 ton die slechts 16,188,000 frank kostten, hetzij 6,400,000 frank minder voor eene grootere hoeveelheid.

De kolenmijnen bieden hare rekeningen aan en de Minister antwoordt : « Mijne Heeren, uw geld ligt gerced », alhoewel de Minister weet dat meesttijds dezelfde kolenmijnen aan uitlandsche spoorwegmaatschappijen verkochten tegen mindere prijzen dan die, welke den Staat in rekening werden gebracht.

Jaren lang reeds vragen de spoorwegarbeiders eene welverdiende verhooging van loon en van wedde; de Minister roept moord en brand, en gooit hun eenige kruimels met de woorden : « Mijne Heeren, ge kunt naar het weldadigheidsbureau gaan ! » Het opslaan van de prijzen kan eene begrooting met een tekort doen sluiten, maar, indien vooral de meesters er voordeel uit trekken, dan acht men dit heel natuurlijk en men betaalt; het verhoogen van de loonen, waardoor de begrooting ten hoogste ietwat bezwaard kan worden, doet moord en brand roepen ! Louter klassenstelsel heet ik het, Mijne Heeren !

Die handelwijze kan des te minder worden gebillijkt, daar niemand ooit heeft gevraagd dat men het nieuw loontarief onmiddellijk zou toepassen.

Waarom handelt men niet voor onze arbeiders zooals wordt gehandeld voor onze groote werken ?

Voor deze werken wordt een algemeen plan opgemaakt en elk jaar worden de uitgaven geregeld.

Er zijn billijke hervormingen dringend noodig.

De Middenafdeeling voere tot den Minister, de Minister tot de Kamer, en de Kamer tot het land deze taal :

« Binnen zeer korten tijd zal geen enkel loon minder dan drie frank of, op sommige plaatsen, minder dan vier frank bedragen.

» Vier frank loon zal het minimum-loon zijn van de uitgelezen werkers van het Departement en eene vergelding wegens reis- en verblijfkosten zal worden betaald aan zijne bedienden die verplicht zijn deze op bepaalde of onbepaalde tijden te doen.

» Het grondwettelijk recht van vergadering en van vereeniging wordt voor al onze bedienden erkend; arbeidscomiteiten, verzoenings- en scheidsraden zullen de betrekkingen regelen tusschen het Bestuur en zijn personeel. »

Ik houd mij innig overtuigd, Mijne Heeren, dat dergelijke verklaringen gunstig zouden onthaald worden door het land; het wil immers dat de Staat zijne bedienden goed betale en hen als mensch en als burger eerbiedige.

De Minister wende zich vervolgens tot zijn personeel — handenarbeiders en hogere beambten — en vragde dat zij hun werk zouden ter harte nemen, dat zij ordelijk en spaarzaam zouden zijn, en duizendtallen handen zullen hem worden toegereikt om hem te steunen in zijn werk van rechtvaardige hervormingen.

Toont dat gij voor onze arbeiders uw hart voelt kloppen, toont dat gij vertrouwen in hen stelt: wij en zij zullen wonderen verrichten. Doch handelt niet zooals de heer Liebaert.

Mijne vragen tot den Minister en zijne antwoorden.

Ik heb den Minister gevraagd:

Ken aan uw personeel de vrijheid van vergadering en van vereeniging toe, geef het scheidsraden, arbeidscomiteiten, geregelde loonsverhoogingen.

De heer Liebaert antwoordde neen. Zal de heer Helleputte ook neen antwoorden? Ik kan het niet gelooven.

Zou de uitoefening van eene grondwettelijke vrijheid, die voor het land goed is, een gevaar kunnen zijn voor den Staat?

Zou de werkmán in dienst van den Staat, door hogere ambtenaren geraadpleegd over dienstzaken welke hij kent, een bandeloos worden?

Zou een arbeider in dienst van het Departement, die, zoo hij een misslag begaat, zich verdedigen zou vóór een scheidsraad waarvan mannen van gelijken rang deel uitmaken, een min goede bediende worden dan hij die wordt gestraft zonder dat iemand van zijn dienst en van zijne betrekking hem bijstaat?

Dit te beweren, is eene dwaasheid.

Het tegendeel is waar. Evenals de arbeider, die vrij is — uit een burgers-standpunt —, beter en meer voortbrengt dan een slaaf, zoo ook zal een arbeider, door zijn overste behandeld als vrij mán, beter en meer voortbrengen dan een miskende en misachte loontrekker.

Hoe meer men de goede gevoelens, de eigenliefde en het gezond verstand van de ernstige arbeiders inroept, hoe beter ook voor het gemeenschappelijk werk.

De spoorwegarbeiders hebben niet enkel handen, zij hebben ook een geest en een hart, en de Minister of de regeling die hun vertrouwen in hen stellen zal, zal er schatten van genegenheid, een niet verwachten ondernemingsgeest aantreffen en wondere uitkomsten bekomen.

Overigens, de Regeering handelt niet logisch.

Voor den dienst der mutualiteiten, der arbeiderspensioenen en der boerenbonden, vertrouwt zij millioenen toe, als toelagen, aan die arbeiders- en boerenbesturen, mits hooger toezicht, en diezelfde arbeiders wier opofferingsgeest, eerlijkheid, orde en bestuursbekwaamheid zij ophemelt, zouden enkel wargeesten kunnen zijn, wanneer zij in dienst van den Staat zijn!

Door den geregelden gang van de samenwerkende maatschappijen, uitsluitend bestuurd door bedienden en werklieden van den Staat, is bewezen hoe ongerijmd dergelijke bewering is.

Uit dat alles blijkt, dat het Departement de gedragslijn van den heer Liebaert niet volgen mag.

De vrijheid van vergadering en de vrijheid van vereeniging ter verdediging van hunne vakbelangen moeten worden toegekend aan de spoorwegarbeiders, evenals zij zijn toegekend aan de arbeiders in dienst van andere openbare besturen, hetzij griffiers der rechtbanken, hetzij gemeentesecretarissen, veldwachters of onderwijzers.

Dat recht wordt, overigens, geëischt zoowel door de katholieke als door de liberale en de socialistische arbeiders; dat blijkt uit de vereeniging der katholieke werklieden bij de Hollandsehe spoor- en tramwegen, « Sint-Raphaël », die 2,475 leden telt en, op zijn Congres van October 1905, met goedkeuring van de aldaar aanwezige priesters besloot tot het oprichten van eene weerstandskas.

In België hebben de christen werklieden, in dienst van den Staat, reeds vakvereenigingen tot stand gebracht. Te Brussel werd, in 1905, de maatschappij tot onderlingen bijstand, « De Biekorf, » gesticht, waarvan alleen de arbeiders in dienst van den Staat mogen lid zijn. Deze vakvereeniging is aangesloten bij den Volksbond van Brussel, die eene politieke instelling is. « De Biekorf » houdt jaarlijks algemeene vergaderingen, waarop een of meer volksvertegenwoordigers van het arrondissement worden uitgenoodigd.

Onlangs werd door den heer Renkin, Minister van Justitie, en door den heer Huysheuwer, gewezen katholiek Kamerlid, het woord gevoerd op eene groote vergadering van de Staatswerklieden, te Brussel op den Helmetsehe steenweg gehouden en waaraan ook deelnamen afgevaardigden uit Antwerpen, Gent, Mechelen, Sint-Nicolaas en Hasselt.

Het verslag der Katholieke Sociale Werken te Gent, over het jaar 1906, vermeldt het bestaan, te Gent, van eene « Vakvereeniging der Staatswerklieden » met 592 leden.

Het Bestuur steunt op het belang van den openbaren dienst om aan zijne bedienden het recht te ontzeggen, hunne grieven te doen kennen aan het publiek, openbare vergaderingen bij te wonen. belegd door Kamerleden, Senatoren en andere personen buiten het Bestuur en waar hunne belangen worden behandeld; evenzoo wordt hun het recht ontzegd, hunne toevlucht te nemen tot werkstaking ter verdediging van hunne bestaansmiddelen.

Zou die ontzegging van een recht, dat door de wet aan alle Belgen is toegekend, voor het allermintst niet voor gevolg moeten hebben het tot stand brengen, in den schoot van het Bestuur, van arbeidsraden en van scheidsraden waarvan de vrij verkozen vertegenwoordigers der werklieden deel

zouden uitmaken met dezelfde bevoegdheid en in even groot getal als de ambtenaren die het hooger bestuur vertegenwoordigen ?

Die inrichtingen, door welker toedoen in de eerste plaats veel moeilijkheden en veel misverstand uit den weg zouden worden geruimd, zouden onvermijdelijk en ten slotte voor gevolg hebben, dat eischen, die thans minachtend over het hoofd worden gezien, zouden ingewilligd worden, en dat menige bekwaamheid, menige kennis en menige ondernemingsgeest, die zich thans niet kunnen doen gelden, zouden optreden tot nut van het Bestuur in het algemeen.

Wat aangaat het verpachten van ons spoorwegnet aan private maatschappijen en voor zooverre de Regeering daarop denken zou, verwijs ik naar de beschouwingen die ik in de Middenafdeeling heb uiteengezet en die in het verslag zijn opgenomen.

Ik ben zoo vrij daarbij de uitkomsten te voegen van een soort van wedstrijd voor het bouwen van een oorlogsschip, wedstrijd die plaats had in de Vereenigde Staten tusschen de werven van den Staat en die van een privaten scheepsbouwer.

Uit de hieronder vermelde uitkomsten blijkt dat de Staatswerf in den wedstrijd zegevierde.

Eene proefneming in de Vereenigde Staten.

Schip : <i>Connecticut.</i>	Schip : <i>Louisiana.</i>
Staatswerf.	Private werf.
Arbeidsduur : 8 uren.	Arbeidsduur : 10 uren.
Zelfde grootte.	
Zelfde bouwstoffen.	
Handenarbeid.	
Begonnen op 10 Maart 1903.	Begonnen op 7 Februari 1905.
Voltooid op 29 September 1904 :	Voltooid op 27 Augustus 1904 :
570 dagen.	568 dagen.
Gewicht der bouwstoffen : 41 mil- lioen 591,040 pond.	Gewicht der bouwstoffen : 42 mil- lioen 216,154 pond.
Getal uren : 1,808,240.	Getal uren : 2,413,888.
Gemiddeld per uur : 6.50.	Gemiddeld per uur : 5.06.
Op 8 uren : 50,396.	Op 10 uren : 50,608.
Hoogere loonen.	
Kortere arbeidsdagen.	
Vaste bezigheid.	
Dus betere werklieden.	

Bij mijne nota voeg ik, als bijlage, de antwoorden van vreemde regeeringen en vreemde spoorwegmaatschappijen op eene vragenlijst over de arbeidsuren van haar personeel, de verzoeningsraden, enz., haar door vrienden gestuurd.

E. ANSEELE.

(68)

BIJLAGE VAN DE NOTA DER MINDERHEID.

I. — WERKUREN. — RUSTTIJDEN. — VERLOFDAGEN.

Hoeveel uren bedraagt de arbeid in elk etmaal?

Hoeveel rustdagen per maand worden er verleend aan iedere klasse van het personeel? Worden die verleend met of zonder loon?

Hoeveel verlofdagen per jaar met loon?

FRANKRIJK.

POSTERIJEN. — Te Parijs en in den omtrek kan de arbeidsduur gemiddeld worden bepaald op ten minste 7 uren en op ten hoogste 8 uren.

Buiten Parijs arbeiden onze landelijke brievenbestellers ononderbroken gedurende gemiddeld 12 uren.

De brievenbestellers te Parijs genieten 15 rustdagen per jaar; de bestellers van drukwerk, 25 rustdagen met loon. Zij hebben ook een jaarlijksch verlof van 12 dagen met loon.

De plaatselijke en landelijke brievenbestellers genieten per jaar 12 verlofdagen met loon en rusten 's middags, op zon- en feestdagen; deze laatste schikking hangt af van wat de gemeentebesturen vereischen.

De duur van den arbeid en van de rusttijden is geregeld door de hieronder medegedeelde ministerieele besluiten :

1^o MACHINISTEN EN STOKERS.

Besluit van 4 November 1899, gewijzigd door dit van 20 Mei 1902, tot regeling van den duur van den arbeidsdag en van de rusttijden voor de machinisten en de stokers, en aangevuld door de nieuwe, met cursiefletters gedrukte wijzigingen die werden ingevoerd bij besluit van 9 Mei 1906.

ARTIKEL 1. — Op de aangewezen spoorwegnetten (Staatsspoorwegen, Spoorwegmaatschappijen van het Oosten, van het Zuiden, van het Noorden, van het Westen, van Parijs naar Lyon en de Middellandsche Zee, van Parijs naar Orleans en van de Ringspoorwegen te Parijs) wordt de duur van den arbeid en van de rusttijden der machinisten en stokers geregeld door de volgende bepalingen.

ART. 2. — De arbeidsdag moet, gemiddeld, ten hoogste tien uren werkelijken arbeid en ten minste tien uren volle rust bedragen, derwijze dat negen achtereenvolgende dagen van een dienstrooster, welke ook, gerekend

van middernacht tot middernacht, niet meer dan *negentig uren* werkelijken arbeid bedragen en een gezamenlijken duur van volle rust opleveren, die, ten minste, met *negentig uren* gelijkstaat.

Elke arbeidstijd moet begrepen zijn tusschen twee volle rusttijden en gescheiden door eene tijdruimte van ten hoogste zeventien uren, hij mag niet meer dan twaalf uren werkelijken arbeid bedragen.

ART. 3.—Onder «vollen rusttijd» wordt verstaan alleen die rusttijd welke ten minste tien uren ter standplaats van den bediende en ten minste zeven uren buiten de standplaats onafgebroken duurt. Er mogen niet meer dan twee achtereenvolgende volle rusttijden zijn onder de tien uren, en de gezamenlijke duur van twee achtereenvolgende rusttijden, welke ook, moet ten minste zeventien uren bedragen.

Aan de machinisten en stokers op reis moet, gemiddeld om de tien dagen, een volle rusttijd worden gelaten van ten minste dertig uren. Die rustdagen worden in den gezamenlijken duur van negentig uren per negen dagen, bepaald bij artikel 2, aangerekend voor hunnen duur min twintig uren.

Wanneer de dienst geen aanleiding geeft tot overnachten buiten de standplaats, kan het getal rusttijden van dertig uren, hierboven bepaald, worden verminderd op één gemiddeld om de veertien dagen.

Onder diensten die geen aanleiding geven tot overnachten buiten de standplaats, worden verstaan alleen die diensten voor dewelke er, elken dag, een rusttijd van tien opeenvolgende uren ter standplaats wordt gelaten tusschen zes uur des avonds en twaalf uur 's middags.

Aan de machinisten en stokers van den rangeerdienst moet er, gemiddeld om de vijftien dagen, een rusttijd worden gelaten van dertig uren, of, gemiddeld om de tien dagen, een rusttijd van vier en twintig uren, wanneer de machinist wordt bijgestaan door een stoker; ingeval hij alleen is, moet de rusttijd dertig uren bedragen, gemiddeld om de twaalf dagen, of vier en twintig uren, gemiddeld om de acht dagen. Die rustdagen worden in den gezamenlijken duur van negentig uren per negen dagen, bepaald bij artikel 2, aangerekend voor hunnen duur min twintig uren of veertien uren, volgens de gevallen.

Voor elke klasse van bedienden mag de tijdruimte tusschen twee achtereenvolgende volle rusttijden niet meer dan twintig dagen bedragen. Gedurende de volle rusttijden zijn de bedienden vrij van elken dienst en mogen zij hunne standplaats verlaten.

ART. 4. — Onder werkelijken arbeid wordt verstaan geheel de tijdruimte gedurende dewelke de bedienden verplicht zijn op hun machine te blijven of zich daarvan niet te verwijderen, of welk werk ook moeten verrichten in de statiën, stel- en werkplaatsen.

De tijdruimte, toegekend voor de verrichtingen die machinisten en stokers bij voorkomend geval moeten doen vóór het vertrekken of na de aankomst, wordt, voor elken trein, opgenomen in de dienstroosters. Wanneer de tijdruimte tusschen het aankomen van een trein en het vertrekken van den

volgenden trein niet meer bedraagt dan anderhalf uur, wordt die tijdruimte heel en al aangerekend als arbeid.

Wat de reserves aangaat, moet een onderscheid worden gemaakt tusschen den tijd van hulp-reserve gedurende denwelken de bedienden enkel verplicht zijn onafgebroken aanwezig te zijn ter stelplaats, zonder er werk te verrichten, en den tijd gedurende denwelken de bedienden zich beschikbaar houden en kunnen aangesteld worden om verscheidene werken te verrichten ter stelplaats of ter statie.

Als arbeid wordt aangerekend de tijdruimte die moet worden besteed aan de verrichtingen welke de machinisten en stokers bij voorkomend geval moeten doen tot het gereedmaken van de reserve-machine, en die tijdruimte moet worden opgenomen in de dienstroosters.

Elke tijd van hulp-reserve zal — bij voorkomend geval, na aftrek van de hierboven vermelde tijdruimte — worden aangerekend voor een vierde van zijnen duur in den gezamenlijken arbeidsduur per negen dagen, en, indien de duur ervan, na aftrek van gezegde tijdruimte, meer dan zeven onafgebroken uren bedraagt, dan zal die tijd kunnen worden beschouwd als rusttijd buiten de standplaats, doch slechts voor drie vierden gelden in den gezamenlijken rusttijd per negen dagen.

Zijn tijden van hulp-reserve onmiddellijk voorafgegaan of gevolgd door zoodanige rustpoozen tusschen twee treinen in, dat, zoo men deze rustpoozen voegt bij den duur van den reserve-tijd — bij voorkomend geval, na aftrek van den tijd besteed aan voorbereidend werk, — de bedienden kunnen rusten gedurende ten minste zeven onafgebroken uren, dan kunnen die tijden worden gevoegd bij de rustpoozen om een rusttijd buiten de standplaats uit te maken; zij zullen echter slechts voor drie vierden na bedoelden aftrek gelden in den gezamenlijken duur van den rusttijd per negen dagen.

De tijden van hulp-reserve die, [hetzij afzonderlijk, hetzij gevoegd bij rustpoozen, geen rusttijd van meer dan zeven uren kunnen uitmaken, moeten gelden, voor geheel den duur daarvan, in den omvang van den arbeidsdag begrepen tusschen twee opeenvolgende rusttijden.

De omvang van den arbeidsdag die volgt op een rusttijd uit hoofde van een tijd van hulp-reserve, afzonderlijk of gevoegd bij rustpoozen tusschen twee treinen in, mag niet twaalf uren te boven gaan.

De tijd van hulp-reserve ter standplaats moet altijd voorafgegaan zijn door een rusttijd ten huize; hij mag onderbroken worden door werktijden, doch mits die werktijden in de dienstroosters opgenomen zijn.

De tijd gedurende denwelken men zich beschikbaar houdt, wordt geheel aangerekend als arbeidstijd.

ART. 5. — De maatschappijen moeten de dienstroosters onderwerpen aan het Bestuur.

Eensluidende afschriften van die dienstroosters moeten op eene zichtbare plaats worden opgehangen aan de stelplaatsen, opdat de machinisten en stokers inzage daarvan kunnen nemen.

ART. 6. — In de dienstroosters of in den dienst der bijtreinen en der

reserve-machines, mag niet worden afgeweken van de voorschriften van dit besluit, tenzij in uitzonderlijke gevallen volkomen gewettigd door de vereischten van den dienst. en mits machtiging door het Bestuur voor de roosters van den gewonen dienst.

ART. 7. — Zoo, binnen den diensttijd, de arbeid der machinisten en stokers de bij dit besluit bepaalde grenzen te buiten gaat tengevolge van onvoorziene of toevallige omstandigheden, dan moet elke maatschappij daarvan kennis geven aan den dienst van toezicht door middel van een verslag dat den 10ⁿ van elke maand voor de vorige maand wordt gezonden aan den hoofdingenieur van den dienst van toezicht op het technisch beheer. In deze verslagen wordt gewezen op de verschillen tusschen den voorzienen arbeid en den werkelijk verrichten arbeid. Uittreksels ervan worden aan de stelplaatsen opgehangen.

De Hoofdingenieur van den dienst van toezicht op het technisch beheer draagt aan de maatschappij den last op, de noodige maatregelen te nemen opdat de bestendige oorzaken, die aanleiding mochten geven tot herhaalde afwijkingen van de voorschriften van dit besluit, onverwijld uit den weg worden geruimd. Van de wijze waarop gevolg werd gegeven aan die opmerkingen, wordt mededeeling gedaan aan het Bestuur door den dienst van toezicht; deze stelt daarenboven de noodige maatregelen voor ter aanvulling van die welke reeds werden genomen door de maatschappij, ingeval hij deze laatste ontoereikend acht.

ART. 8. — In geen geval en onder geen voorwendsel hoegenaamd, mogen de machinisten en de stokers op het verlengen van den arbeidsduur steunen, om den openbaren dienst, dien zij moeten verzekeren, in den steek te laten. Zij moeten echter al de afwijkingen van dit besluit, die zich gedurende hunnen arbeid hebben voorgedaan, zoo spoedig mogelijk aan hun overste mededeelen, door hunne aanmerkingen aan te teekenen in een bijzonder register daartoe neergelegd in elke stelplaats.

ART. 9. — De van kracht zijnde dienstroosters, de briefjes van den trekdienst en de in het vorig artikel vermelde registers zijn ten allen tijde ter beschikking van de ingenieurs van den dienst van toezicht, alsmede van hunne ondergeschikte bedienden.

2^o TREINPERSONEEL

Besluit van 4 November 1899, tot regeling van den arbeidsduur en van de rusttijden voor de treinbedienden; de wijzigingen, die daarin werden gebracht door het besluit van 9 Mei 1906, zijn met cursiefletters gedrukt.

ARTIKEL 1. — Op de aangewezen spoorwegnetten (Bestuur der Staatspoorwegen, Spoorwegmaatschappijen van het Oosten, van het Zuiden, van het Noorden, van het Westen, van Parijs naar Lyon en naar de Middellandsche Zee, van Parijs naar Orleans, en Ringspoorwegen van Parijs), wordt

de duur van den arbeid en van de rusttijden der treinbedienden geregeld door de volgende bepalingen.

ART. 2. — De arbeidsdag moet, gemiddeld, ten hoogste tien uren werkelijken dienst en ten minste tien uren volle rust behelzen, derwijze dat er op *veertien* opeenvolgende dagen, welke ook, van een dienstrooster, gerekend van middernacht tot middernacht, niet meer dan *honderd veertig* uren werkelijken dienst zijn met een gezamenlijken duur van volle rust, die ten minste met *honderd veertig* uren gelijkstaat.

De tijdruimte tusschen twee onafgebroken rusttijden, moet niet meer bedragen dan zeventien uren. Dit tijdsverloop moet niet meer dan twaalf uren werkelijken dienst behelzen; evenwel kan de duur van den werkelijken dienst worden verlengd met ten hoogste een half uur, *mits daarop volgt een volle rusttijd, ter standplaats, van ten minste twaalf uren. Die volle rust moet volgen onmiddellijk, hetzij op den aldus verlengden arbeidstijd, hetzij op den onmiddellijk daaropvolgenden arbeidstijd; in dit tweede geval, moet de duur van dien laatsten arbeidstijd niet de acht uren te boven gaan.*

In afwijking van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel, wordt de gemiddelde duur van den werkelijken dienst bepaald op ten hoogste elf uren voor de bedienden wier dienst geen aanleiding geeft tot overnachten buiten hunne standplaats. *Als diensten, die geen aanleiding geven tot overnachten buiten de standplaats, gelden alleen die diensten voor dewelke de volle rusttijden ter standplaats, elken dag, ten minste negen onafgebroken uren bedragen tusschen zes uur 's avonds en twaalf uur 's middags.*

ART. 3. — Als volle rusttijden gelden alleen die rusttijden welke ten minste negen onafgebroken uren duren ter standplaats van den bediende, en ten minste zeven onafgebroken uren buiten de standplaats. Er moeten nooit meer dan twee opeenvolgende volle rusttijden zijn van minder dan negen uren, en de gezamenlijke duur van twee opeenvolgende volle rusttijden, welke ook, moeten ten minste zestien uren bedragen.

Gemiddeld om de vijftien dagen moet er ter standplaats een volle rusttijd zijn van ten minste vier en twintig uren; tusschen twee dier achtereenvolgende rusttijden mogen er niet meer dan dertig dagen verloop. Gedurende die volle rusttijden zijn de bedienden vrij van elken dienst en mogen zij hunne standplaats verlaten. Die rustdagen gelden *voor hunnen ganschen duur min veertien uren*, bij het berekenen van den gemiddelden duur per *veertien dagen*, bij artikel 2 bepaald.

ART. 4. — De duur van den werkelijken dienst der treinbedienden wordt bepaald naar de volgende vereenigde gegevens :

1^o De tijd toegestaan voor de verrichtingen die de bedienden bij voorkomend geval moeten doen vóór het vertrek of na de aankomst der treinen; die tijd wordt in de dienstroosters bepaald per statie en per trein; gaat de tijdruimte tusschen de aankomst van een trein en het vertrek van den volgenden trein, niet anderhalf uur te boven, dan wordt die tijdruimte geheel als arbeidstijd aangerekend;

2° De duur van de reis van den trein, vermeld in de dienstregeling ; evenwel wordt, voor de treinen die op de rijboekjes zijn vermeld als *snel-treinen voor reizigers en snel- of doorgaande treinen voor goederen G. V. en P. V.*, alsmede voor de reizen « haut le pied », wordt de tijd der reis aangerekend met aftrek van tien ten honderd ($1/10$), opdat de min zware dienst in acht zou worden genomen.

Eindelijk, wordt als werkelijken dienst aangerekend het vierde van den tijd gedurende denwelken een bediende werkeloos blijft ter statie en zich beschikbaar houdt in afwachting dat hem, bij voorkomend geval, bevolen wordt te vertrekken.

ZWITSERLAND.

Zie de Bondswet, waarvan uittreksels hieronder zijn medegedeeld.

Bondswet betreffende den arbeidsduur in de ondernemingen voor vervoer en verkeer.

(Van 19 December 1902.)

EERSTE ARTIKEL.

Aan deze wet zijn onderworpen : de ondernemingen van spoorweg- en stoomvaartdiensten, de postreijen, de telegraafdienst met inbegrip van den telefoondienst, en de andere ondernemingen voor vervoer en verkeer die door den Bond in concessie gegeven of rechtstreeks door hem beheerd zijn.

De wet is van toepassing op de personen die tot verplichting hebben al hunnen tijd of het grootst gedeelte van hun tijd te besteden aan den beherdienst dier ondernemingen.

Worden voorbehouden, de bepalingen der wet op de fabrieken.

ART. 2.

De werkelijke duur van den arbeid der ambtenaren, bedienden en werklieden moet niet elf uren per dag te boven gaan. De Bondsraad kan voorschrijven dat deze duur wordt verminderd, wanneer bijzondere omstandigheden eene vermindering noodig maken.

ART. 3.

De duur van den onafgebroken rusttijd is bepaald op ten minste tien uren voor het personeel werkzaam op locomotieven en treinen en op ten minste negen uren voor het overige van het personeel. De rusttijd van ten minste negen uren kan worden verminderd tot ten minste acht uren, wanneer de bediende een gebouw van de onderneming bewoont, dat is gelegen nabij de plaats waar hij werkt.

Het is veroorloofd, den rusttijd van tien en van negen uren te verminderen tot acht, indien bijzondere omstandigheden het vereischen, of zoo het op die wijze mogelijk is den bedienden langere rusttijden te hunnen huize te

verschaffen, mits zij gemiddeld om de drie dagen een rusttijd van tien of van negen uren kunnen genieten.

De arbeidsdag wordt gesplitst in twee nagenoeg gelijke deelen door een rusttijd van ten minste één uur. De rusttijd moet, zooveel mogelijk, ten huize kunnen doorgebracht worden.

ART. 4.

De duur van de uren aanwezigheid, gedurende de 24 uren, is bepaald ten hoogste op 14 uren voor het personeel van locomotieven en treinen, op 12 uren voor de overwegwachters en, voor het overige van het personeel, op 16 uren, zoo zij een gebouw der onderneming bewonen dat is gelegen in de nabijheid van de plaats waar zij waken, en op 15 uren in tegenovergesteld geval.

De aanwezigheidsuren, bepaald op 14 en 15, kunnen worden gebracht tot op 16, zoo bijzondere omstandigheden het vereischen, mits de uren aanwezigheid gemiddeld om de drie dagen niet 14 of 15 te boven gaan.

ART. 5.

Het is verboden, den onafgebroken nachtdienst, dat is : van 11 uur 's avonds tot 4 uur 's morgens, toe te vertrouwen aan vrouwen. Er wordt voorbehoud gemaakt voor de vrouwelijke bedienden van telegraaf, van telefoon, voor de bewaaksters, de verzorgsters van opschikkamers, de vrouwen belast met het schoonmaken of met diensten van gelijken aard.

Buiten de eigenlijke nachtwakers, mag dezelfde bediende niet meer dan veertien dagen per maand voor den nachtdienst worden aangesteld.

Het nachtwerk, dat is : het werk tusschen 11 uur 's avonds en 4 uur 's morgens, moet in de diensttabellen worden berekend met eene verhooging van 25 t. h.

ART. 6.

De ambtenaren, bedienden en werklieden hebben gedurende het jaar 52 vrije dagen, behoorlijk over het jaar verspreid, waarvan 17 in elk geval vallen binnen het etmaal van een Zondag.

De onderbreking van den arbeid bedraagt 24 uren ; zij wordt verlengd met ten minste 8 uren, zoo zij niet werd voorafgegaan, zonder tusschenpoos of met korte tusschenpoos, door den onafgebroken rusttijd opgelegd krachtens artikel 3. Zij moet steeds eindigen met eene nachtrust en worden bepaald op zulke wijze dat de bediende haar te zijnent kan genieten.

ART. 7.

Al de ambtenaren, bedienden en werklieden in ondernemingen van vervoer en verkeer hebben recht op eenen onafgebroken verloftijd van ten minste acht dagen, genomen op de 52 rustdagen per jaar.

Na het 9^e jaar dienst of na verloop van het 33^e levensjaar, heeft het per-

soneel van de voornaamste spoorwegen recht op dien onafgebroken verloftijd boven de 52 rustdagen. De verloftijd wordt verlengd met één dag per drie jaar diensttijd.

Na het 10^e jaar dienst wordt het getal rustdagen per jaar, met inbegrip van den onafgebroken verloftijd, gebracht op 60 dagen voor al de andere ambtenaren, bedienden en werklieden in ondernemingen voor vervoer en verkeer.

De in dit artikel vermelde jaren dienst worden in aanmerking genomen van den dag af, waarop men in den dienst treedt van eene onderneming voor vervoer en verkeer, onderworpen aan de bepalingen van deze wet.

Geene afhouding hoegenaamd mag worden gedaan van het loon of van de jaarwedde, wegens de bij deze wet gewaarborgde verlofdagen.

ART. 10.

Indien bijzondere omstandigheden het noodig maken, is de Bondsraad gemachtigd, bij uitzonderlijke maatregelen af te wijken van de bepalingen dezer wet.

NEDERLAND.

De arbeidsdag bedraagt gemiddeld 8 uren voor het bestuurspersoneel, 9 tot 10 uren voor het andere personeel.

Over 't algemeen heeft het personeel twee vrije Zondagen per maand, de andere Zondagen is de diensttijd verkort; in beide gevallen trekt het zijn gewone loon.

De kantoorbeambten hebben drie weken verlof 's winters (1 October-30 September) met loon.

De andere ambtenaren en bedienden hebben jaarlijks 7 tot 14 dagen verlof met loon.

SPANJE.

In de werkplaatsen bedraagt de arbeidsdag 10 uren; bijuren worden afzonderlijk betaald.

In de kantoren, 6 uren per dag.

In de statiën wordt gemiddeld 10 uren dienst geveerd.

Aan het vast aangesteld personeel wordt gemiddeld 20 dagen verlof per jaar toegestaan met volle wedde.

De verlofdagen aan het personeel op dagloon worden toegestaan zonder loon.

ITALIË.

Ambtenaren en bedienden hebben eene maand verlof en de ondergeschikte bedienden 15 dagen met loon. Het staat hun vrij, dien verloftijd te splitsen, wanneer het belang van den dienst zich daartegen niet verzet.

II. TUCHTRADEN.

Zijn er tuchtraden of scheidsraden belast met het onderzoek van de bezwaren der bedienden die meenen onrechtmatig verstoken te zijn van bevordering?

Kunnen de bedienden, op welke hêt tuchtstelsel van toepassing is, in beroep komen bij die raden? Hoe zijn deze samengesteld? Hoe gaan zij te werk?

FRANKRIJK.

Compagnie du Nord. — De gestrafte beambte heeft steeds het recht om beroep aan te teekenen bij zijne rechtstreeksche overheden en de hoofdingenieur van de onderneming neemt eens ter maand de beambten in verhoor, die verzoeken hem hunne bezwaren uiteen te zetten, hunne wenschen mede te deelen, enz., enz.

POSTERIJEN.

Jaarwedden. — Loonen. — Bevordering.

« Welke jaarwedden en loonen zijn er toegekend aan de ambtenaren, » bedienden en werklieden en welke zijn de voorwaarden tot bevordering » of vermeerdering? »

De bedienden bij de posterijen en telegrafen beginnen met eene wedde van 1,500 frank 's jaars, na een proeftijd van twee jaren als boventallige tegen 1,200 frank.

De bevordering geschiedt, om de drie jaren, trapsgewijs met 300 frank, bij onderscheiding of naar de dienstjaren. Ingeval de beambte bij onderscheiding wordt aangewezen, kan hij drie en zes maanden inwinnen. Aangestelde vrouwen beginnen met 1,100 frank.

De aanvangswedde van de brievenbestellers te Parijs en in de provinciesteden bedraagt 1,100 frank 's jaars; zij heeten stedelijke brievenbestellers. De bevordering geschiedt op dezelfde wijze als voor de bedienden, met dit verschil dat zij maar trapsgewijs met 100 frank bevorderen (onderscheiding en dienstjaren). De werklieden beginnen met fr. 4.50 per dag.

« Wordt aan zieke bedienden het volle loon betaald? En hoelang? »

Aan zieke bedienden wordt het volle loon betaald gedurende drie maanden. Zij ontvangen half loon gedurende de volgende drie maanden; van dit oogenblik af worden zij in beschikbaarheid gesteld en behooren zij niet meer tot de kaders.

Gedragstijst.

« Krijgen de ambtenaren, bedienden en werklieden kennis van hunne » gedragstijst of van de rapporten, te hunnen aanzien opgemaakt door » hunne oversten in rang? »

Ja. Zij hebben het recht de stukken en de daarbij behoorende aantekeningen in te zien.

Tuchtraden.

« Zijn er tuchtraden of scheidsraden belast met het onderzoek van de » bezwaren der bedienden die meenen onrechtmatig verstoken te zijn van » bevordering? Kunnen de bedienden, op welke het tuchtstelsel van toepassing is, in beroep komen bij die raden? Hoe zijn deze samengesteld? » Hoe gaan zij te werk? »

Voor het onderzoek, in den raad der bestuurders, van de voorstellen ter zake van straffen, is het personeel van het hoofdbestuur, in den raad vertegenwoordigd op de wijze bepaald door het decreet van 9 Juni 1906 betreffende de tucht onder het personeel der buitendiensten, ingedeeld in zeven klassen, namelijk :

Centrale tuchtraad :

1. — Bureel-oversten ;
2. — Bureel-onderoversten. Bibliothecaris ;
3. — Opstellers. Klerk-klasseerder ;
4. — Afschrijvers ;
5. — Hoofopzichtsters. Opzichtsters ;
6. — Vrouwelijke beambten ;
7. — Onderagenten.

Voor elke zaak beraadslagt de raad op een geschreven verslag, door den bevoegden bestuurder ingediend, met de stukken van het onderzoek en de andere stukken ter staving. De raad heeft het recht, den belanghebbende vóór zich te doen verschijnen en deze mag, van zijnen kant, zijne verdediging voordragen, hetzij in persoon, hetzij door de tussenkomst van een zijner collegas van denzelfden graad, behoorende tot het hoofdbestuur, of van eenen advocaat.

De gewestelijke raden zijn gegroepeerd als volgt, 3, 4 of 5 departementen, volgens het geval :

Amiens, Bordeaux, Caen, Châlons-sur-Marne, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Rijsel, Lyon. Marseille, Nancy; Nantes, Nimes, Orléans, Parijs, Pau, Rennes, Rouaan, Toulouse, Tours.

De zetel van elken raad is gevestigd in het departementsbestuur der Posten en Telegrafen.

Voor elke aan zijn onderzoek onderworpen zaak, gaat de raad te werk als volgt :

De belanghebbende, wanneer hij zich in persoon aanbiedt, of zijn verdediger, zoo hij er een heeft aangesteld, wordt voor den raad geroepen.

Er wordt lezing gegeven van het verslag over de gansche zaak.

Uit eigen beweging of op de aanvraag der leden, stelt de voorzitter de vragen die geschikt zijn om den raad in te lichten.

De belanghebbende en zijn verdediger mogen de verdediging voordragen. Vervolgens worden zij verzocht om heen te gaan.

Daarna wordt beraadslagd over de toe te passen straffen.

De voorzitter brengt in stemming het voorstel van den dienstoverste, die het verslag onderteekende. Wordt het voorstel niet aangenomen, dan brengt hij achtereenvolgens in stemming de straffen voorgesteld door de leden van den raad; hij begint met de strengste en gaat voort in afnemende orde.

De stemmingen geschieden door het heffen der handen. Bij staking van stemmen, is de stem van den voorzitter of van zijnen plaatsvervanger overwegend.

Het register der beraadslagingen vermeldt enkel de eindstemming en de besliste tuchtstraf.

Is de gewestelijke tuchtraad van meening dat de op te leggen straf van den derden graad zijn moet, dan kan hij beslissen dat de zaak wordt verwezen naar den centralen tuchtraad, die zitting houdt te Parijs.

Premiën en vergoedingen.

« Welke premiën en vergoedingen worden er verleend aan het personeel? »

Het hoogste loon, in de eerste plaats, en eene vergoeding voor bijkomend werk gedurende den nieuwjaarsstijd (10 frank).

Arbeidsongevallen.

« Welke voordeelen worden er verleend aan de slachtoffers van arbeidsongevallen of aan hunne rechtverkrijgenden? »

« Zijn de bedienden gelijkgesteld met de werklieden, wat aangaat de toepassing der wetten op de vergoeding der schade voortspuitende uit arbeidsongevallen? »

« Is de vergoeding of rente, voorzien bij de ongevallenwet, begrepen in het pensioen? »

Wat betreft de hierboven vermelde vragen, ware het overbodig de wet van 9 April 1898, gewijzigd door de wet van 22 Maart 1902, omstandig uiteen te zetten.

Ik spoor dus onzen briefwisselaar aan, zich de verzameling dier wetten en decreten aan te schaffen; hij kan zich wenden tot den boekhandel Delalain frères, boulevard Saint-Germain, 113, te Parijs

Pensioenen.

« Welke zijn de vereischten om op pensioen te worden gesteld? Op welken grondslag wordt het bedrag van het pensioen bepaald? »

« Voor de bedienden en ambtenaren? »

Dertig jaren dienst en leeftijd van 60 jaren (agenten).

« Voor de werklieden? »

Voor de werklieden en onderagenten: vijf en twintig jaren dienst en leeftijd van 55 jaar.

« Voor de weduwen en weezen? »

Voor de weduwen, een derde van het pensioen verleend aan den titularis. De weezen hebben recht op jaarlijkschen onderstand en op een overgang van het pensioen tot den leeftijd van 18 jaar.

Het pensioen heeft tot grondslag het gemiddeld bedrag van de jaarwedden en bijwinsten van allen aard, waarvan wordt afgehouden voor de pensioenkas en welke de rechthebbende gedurende de laatste zes dienstjaren heeft genoten. Het pensioen wordt, voor ieder jaar burgerlijken dienst, geregeld op den voet van een zestigste der gemiddelde jaarwedde. Nochtans bedraagt het, voor vijf en twintig jaren vollen dienst in den buitendienst, de helft van de gemiddelde jaarwedde, met toevoeging, voor elk jaar dienst boven gezegde jaren, van een vijftigste der jaarwedde. In geen geval kan het de drie vierden van de gemiddelde jaarwedde te boven gaan. (Wet van 9 Juni 1855.)

Reizen.

« Hebben de beambten recht op kosteloos vervoer ? »

De beambten en hulpbeambten, wier jaarwedde minder dan 4,000 frank bedraagt, reizen voor halfgeld op de spoorwegen.

« Voor hoeveel reizen ? »

Deze zijn niet beperkt.

« Hebben vrouwen en kinderen recht op kosteloos vervoer of op vervoer tegen verminderden prijs ? »

De vrouwen en kinderen der beambten en hulpbeambten van de Posterijen en Telegrafien hebben geen recht hoegenaamd op gezegde bevoordeeling.

« Hebben de gepensioneerde beambten recht op kosteloos vervoer of op vermindering van prijs? Voor hoeveel reizen? »

Geene vermindering wordt toegestaan aan de agenten van den dag af waarop zij in beschikbaarheid zijn gesteld.

Allerlei.

« Bestaan er andere inrichtingen ten voordeele van het personeel, waar van in deze vragenlijst geen gewag wordt gemaakt? »

Verschillende vereenigingen tot onderlingen bijstand zijn tot stand gebracht om de leden daarvan, hunne weduwen of weezen tegen onvoorziene gevallen te vrijwaren.

NEDERLAND.

De beambten en bedienden, op welke het tuchtstelsel van toepassing is, kunnen de inrichting vragen van eene commissie samengesteld uit vijf leden, waarvan twee leden zijn aangewezen door bestuurders van den spoorwegdienst, twee leden door den beambte of bediende die het beroep instelde, en het vijfde lid, uit de groep tot welke de belanghebbende behoort, wordt door dezen benoemd onder de beambten aangewezen door de bestuurders van den spoorwegdienst.

ITALIË.

Na beteekening der rangschikking kan een beambte of een bediende die deze onrechtvaardig zou oordeelen, in beroep daarvan komen bij de provinciale of centrale commissie, waarvan hij afhangt; deze zal het geval onderwerpen aan de eindbeslissing van den raad van beheer.

Buiten die commissiën bestaat nog de tuchtraad, waarin het personeel zich rechtstreeks mag doen vertegenwoordigen.

III. — RECHT VAN VEREENIGING EN VAN VERGADERING.

« Mogen de ambtenaren, bedienden en werklieden zich vereenigen en vergaderingen houden om hunne vakbelangen te behandelen? »

ENGELAND.

Het recht van vereeniging bestaat in Engeland.

COMPAGNIE DU NORD.

Deze maatschappij heeft nooit hare bedienden en werklieden verboden te vergaderen buiten hunnen diensttijd.

Evenzoo voor het personeel der andere maatschappijen.

De agenten en onderagenten der posterijen zijn in bond vereenigd.

NEDERLAND.

De Grondwet waarborgt het recht van vereeniging en vergadering. Men houdt zich bezig met het tot stand brengen van eene vertegenwoordiging der verschillende groepen van het personeel, zoodat ambtenaren en bedienden hunne grieven en wenschen zullen kunnen uitbrengen.

DENEMARKEN.

Ja.

NOORWEGEN.

Ja.

ITALIË.

Geen enkele wetsbepaling belet het recht van vereeniging en van vergadering; dit recht bestaat krachtens de grondwet van het Rijk.

ZWITSERLAND.

Ja. De beambten hebben het recht van vrije vereeniging en vrije vergadering.

IV. — KLEEDING.

« Bestaat er een *kleedingdienst*? Wordt de kleeding door uw bestuur geleverd? Onder welke voorwaarden? »

FRANKRIJK.

ANTWOORD VAN DE « COMPAGNIE DU NORD. » — De beambten, die in aanraking komen met het publiek, zijn gehouden eene dienstkleeding of ten minste eene uniformpet te dragen.

Een door de Maatschappij aangenomen kleermaker levert de dienstkleeding mits een vooraf gestelden prijs. Gemak van betaling wordt verleend aan het personeel dat den kleermaker betaalt door middel van afkortingen die elke maand van het loon worden afgehouden door het toedoen der Maatschappij; deze stelt ten bate van den kleermaker een bordereel op; *het staat den bedienden echter vrij, indien zij zulks verkiezen, zich tot een anderen kleermaker te wenden.*

ANTWOORD DER FRANSCHER POSTERIJEN. — In Frankrijk werkt de kledingdienst overeenkomstig de bepaalde voorschriften.

Het bestuur levert de dienstkleeding onder de volgende voorwaarden :

Een tuniek, een laken en linnen broek, een kepi, als eerste kledingstukken. Zes maand later, een tweede tuniek, een laken broek. Een losse zomerjas, en een stroochoed. Het volgend jaar, een tuniek, en beurtelings een laken broek en een linnen broek. Een stroochoed. De losse zomerjas duurt twee jaar.

De brievenbestellers in de steden ontvangen voor hun schoeisel een vergoeding van 50 frank 's jaars; die van het platteland krijgen slechts 30 frank.

ANTWOORD VAN SPANJE. — De kleermakers vervaardigen en leveren de dienstkleeding aan de bedienden; de Maatschappij betaalt hunne rekening contant en houdt maandelijks het bedrag van de wedde der bedienden af; zij int hare voorschotten op de volgende wijze :

Voor de bedienden wier wedde lager is dan 1,200 of deze som niet te boven gaat, bedraagt de afhouding slechts de helft van het beloop der rekening; voor de wedden van 1,201 tot 1,500 frank, een derde. In beide gevallen blijft het verschil ten laste van de Maatschappij.

De Maatschappij schiet ook de betaling voor van de burgerlijke kleding der bedienden die geen dienstkleeding dragen; vervolgens houdt zij het geheel bedrag af op den tijd van 12 maanden.

V. — HUISVESTING.

« Zijn bijzondere regelen van kracht voor de huisvesting der beambten? »
» Bevordert uw bestuur het bouwen van werkmanswoningen? »

FRANKRIJK.

ANTWOORD VAN DE « COMPAGNIE DU NORD ». — De « Compagnie du Nord » bepaalt er zich niet bij, het bouwen van werkmanswoningen te bevorderen: zij heeft zelve op zekere plaatsen van haar spoorwegnet arbeiderswoningen gebouwd, die zij aan haar personeel verhuurt tegen uiterst voordeelige prijzen. Een zeker getal beambten krijgen overigens kosteloze huisvesting van de maatschappij, namelijk de statieoversten, de statie-onderoversten, zekere goederenbeambten, opzichters, baanwerkers, overwegwachters, enz.

SPANJE.

Er zijn geen bijzondere regelen van kracht. De maatschappij geeft enkel huisvesting aan de statieoversten, de depôtmeesters, de eerst aanwezende opzichters der exploitatie en verschaft tegen zeer lagen prijs huisvesting, waar zulks mogelijk is, aan sommige beambten van den buitendienst.

DUITSCHLAND.

Reeds verscheidene millioenen mark werden door den Staat besteed aan het bouwen van geriefelijke woningen voor zijne beambten; in de laatste maanden vermeerderde hij dit crediet met 5 millioen mark.

REIZEN.

« Reizen de beambten kosteloos? »

« Voor hoeveel reizen? »

« Genieten de vrouwen en kinderen der bedienden kosteloos vervoer of vermindering van prijs? »

« Genieten de *rustende* beambten kosteloos vervoer of eene vermindering van prijs? Voor hoeveel reizen? »

FRANKRIJK.

ANTWOORD VAN DE « COMPAGNIE DU NORD ». — De bedienden genieten kosteloos vervoer voor hen zelf en voor hun gezin (1) op het Noordernet; zij mogen eens per jaar kosteloos reizen op elk der groote Fransche spoorwegnetten, en hun gezin eens per jaar op één der groote Fransche netten; op de andere lijnen betalen zij een vierde van den gestelden prijs.

In beginsel hebben de rustende bedienden geen recht meer op kosteloos vervoer, doch hun aanvragen worden welwillend onderzocht, en soms wordt kosteloos vervoer toegestaan, ofwel het voordeel van halven prijs. Er wordt rekening gehouden met het verleden van den bediende, het doel der reis, enz.; handelsreizen blijven uitgesloten.

SPANJE.

Ja, wanneer zij verplaatst worden, geeft men hun dienstkaarten en vrije vrachtbrieven voor het vervoeren van hun huisraad. Wanneer zij met verlof reizen, worden hun vrijkaarten afgeleverd.

Vrouwen en kinderen der bedienden reizen kosteloos, wanneer de bedienden verplaatst worden, en met gunstkaarten wanneer zij voor private zaken reizen. De hoogste prijs dier kaarten is 2 P. 50.

Aan rustende bedienden worden, als bijzondere gunst, kaarten verstrekt voor alle reizen, tegen 1/4 van den prijs.

Wanneer zij op pensioen worden gesteld, geeft de maatschappij hun een vrijkaart tot de plaats waar zij zich voorgoed gaan vestigen.

ITALIE.

Het personeel der posterijen en telegrafen heeft geen recht op kosteloos vervoer op de spoorwegen, uitgenomen voor dienstreizen en in geval van woonplaatsverandering uit hoofde van den dienst.

Voor hunne reizen hebben de bedienden, de onderagenten en hun gezin evenwel recht op eene vermindering van 40 tot 60 t. li. op den gewonen vervoerprijs.

NOORWEGEN.

De bedienden, hunne vrouwen en kinderen, alsmede de rustende bedienden reizen kosteloos.

(1) Vrouw, kinderen, vader en moeder die door hen worden onderhouden en bestendig bij hen inwonen.

(84)

1906/07

N° 153

N°1 - N°6

Graphische tabellen

spoorwegnet van den Belgischen Staat

cfr 35 mm film

6 plan(s)

(1)

(N° 133.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 JUIN 1907.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1907 (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 en section centrale.

I^o EXAMEN DU BUDGET.

Le projet de budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1907, s'élève à 202,401,873 francs, se subdivisant :

Dépenses ordinaires, 1^{re} section, 200,560,623 francs ;

Dépenses exceptionnelles, 2^e section, 1,541,250 francs.

Les dépenses exceptionnelles comprennent la première moitié du crédit destiné à la construction d'un paquebot à turbines pour la ligne Ostende-Douvres, ou 1,236,250 francs ; le surplus, ou 285,000 francs, est demandé en vue de la construction d'un cutter en bois pour la station de Flessingue et du renouvellement de chaudières à un paquebot de la ligne Ostende-Douvres.

(1) Budget n° 4^{ix}.

(2) La section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. de Béthune, De Bruyn, Anseele, Colfs, Renkin et Hubert.

La note de la minorité et les annexes seront distribuées ultérieurement.

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

CHAPITRES.	BUDGET		DIFFÉRENCES	
	de 1906 (Dépenses ordinaires)	de 1907 (Dépenses ordinaires.)	Augmentation	Diminution
I. Administration centrale . . .	306,380	314,580	8,200	»
II. Chemin de fer	146,661,944	163,130,997	16,469,053	»
III. Postes, télégraphes et télé- phones	21,718,746	26,453,212	4,734,466	»
IV. Marine	7,590,224	7,611,844	21,620	»
V, VI, VII, VIII et X, services divers.	»	»	»	36,000
IX. Subsidés. Caisse des ouvriers.	2,427,445	2,748,890	321,445	»
		Total. . . fr.	18,554,784	36,000
		Augmentation totale. . . fr.	18,518,784	

Si l'on tient compte des crédits supplémentaires qui seront sollicités pour 1906 et dont le montant est évalué à 16,500,000 francs, y compris 1,200,000 pour exercices antérieurs, l'augmentation de 1907 ne serait que de 2,018,784 francs ; mais l'exercice 1907, pas plus qu'aucun autre, n'échappera à la règle générale des crédits supplémentaires et, par conséquent, l'augmentation peut être considérée comme existant.

Afin de permettre un examen plus approfondi entre le budget de 1906 et le budget de 1907, les augmentations de chaque service ont elles-mêmes été subdivisées, suivant leur nature, dans le tableau ci-après :

Afin de permettre un examen plus approfondi entre le budget de 1906 et le budget nature, dans le

LIBELLÉ DES CRÉDITS.	CHAPITRE I ^{er} .	CHAPITRE II. — Chemins de fer.					
	Administration centrale.	1 ^{re} section. Services communs.	2 ^e section. Voies et travaux.	3 ^e section. Traction et matériel.	4 ^e section. Transports.	5 ^e section. Perception des recettes	
	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Diminution.
Traitements et indemnités	»	1,050	429,680	74,596	790,746	»	20
Salaires	2,200	1,140	712,465	1,876,366	1,609,169	12,070	»
Imprimés	»	7,000	»	»	»	»	»
Billes, rails, etc.	»	»	»	»	»	»	»
Outils, ustensiles, etc.	»	»	266,418	»	»	»	»
Primes d'économie	»	»	708,290	73,144	»	»	»
Combustible et autres objets de constructions pour la traction des convois.	»	»	»	7,197,300	»	»	»
Entretien, réparation, etc., du matériel	»	»	»	2,179,521	»	»	»
Primes de régularité	»	»	»	»	73,708	»	»
Frais d'exploitation	»	»	»	»	548,410	»	»
Publicité commerciale.	»	»	»	»	8,000	»	»
Pertes et avaries	»	»	»	»	200,000	»	»
Matériel, loyers de locaux, etc.	6.000	»	»	»	»	»	»
Traitements de disponibilité	»	»	»	»	»	»	»
Secours à d'anciens agents, etc.	»	»	»	»	»	»	»
Subside, caisse des ouvriers	»	»	»	»	»	»	»

de 1907, les augmentations de chaque service ont elles-mêmes été subdivisées, suivant leur tableau ci-après.

CHAPITRE III. — Postes, télégraphes et téléphones.			CHAP. IV.	CHAP. V.	CHAP. VIII.	CHAP. IX.	TOTAUX.		Observations.
1 ^{re} section. Services communs. — Augmentation.	2 ^e section. Postes — Augmentation.	3 ^e section. Télégraphes et téléphones. — Augmentation.	Marine. — Augmentation.	Traitements de disponibilité — Augmentation.	Secours. — Diminution.	Subside à la caisse des ouvriers. — Augmentation.	Augmentation.	Diminution.	
4,700	(1) 391,645 (2) 596,124	397,535	17,620	»	»	»	2,403,696	»	1) Traitements des fonctionnaires et employés.
7,295	»	202,990	4,000	»	»	»	4,427,695	»	2) Traitements des facteurs.
»	»	»	»	»	»	»	7,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	266,418	»	
»	»	»	»	»	»	»	708,290	»	
»	»	»	»	»	»	»	73,144	»	
»	»	»	»	»	»	»	7,197,300	»	
»	»	»	»	»	»	»	2,179,521	»	
»	»	»	»	»	»	»	73,708	»	
»	»	»	»	»	»	»	548,410	»	
»	»	»	»	»	»	»	8,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	200,000	»	
9,500	124,657	»	»	»	»	»	140,157	»	
»	»	»	»	10,000	»	»	10,000	»	
»	»	»	»	»	46,000	»	»	46,000	
»	»	»	»	»	»	321,445	321,445	»	
							18,564,781	46,000	
Solde général . . .							18,518,781		

Il ressort du tableau qui précède que les augmentations de dépenses portent sur trois postes principaux : 1^o augmentation de traitements et salaires, environ 27 p. c. ; 2^o augmentation d'objets de consommation, 45 p. c. ; et 3^o réparation du matériel, 12 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.

Nous publions aux annexes (1) le montant approximatif des recettes pour 1906.

Il s'ensuit que l'augmentation des recettes pour les chemins de fer dépassent de 13,500,000 francs celles de 1905, qui dépassaient de 7,200,000 francs celles de 1904. 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 1906, elle sera considérablement dépassé.

Pour faciliter les recherches à ceux de nos collègues qui désirent en faire, la section centrale, malgré la longueur de ce travail, a prié le rapporteur de mettre à jour suivant la nouvelle comptabilité et de publier en annexes les tableaux statistiques et diagrammes qui figuraient dans son rapport de l'an dernier. (2)

2^e RÉUNION EN SECTIONS.

1^o SECTION.

Pas de discussion.

2^e SECTION.

Un membre signale l'insuffisance des installations de la gare de La Louvière.

Un autre membre critique l'état des voies d'accès des stations. Un membre souhaite de voir augmenter le nombre des trains ouvriers. Il est signalé, à ce propos, qu'il existe des abus dans les distances autorisées par la distribution des abonnements ouvriers. Des ouvriers s'éloignent du lieu de leur domicile, à des distances exagérées, et sacrifient une trop grande partie du temps qui devrait être consacré à leur repos, à des voyages en chemin de fer.

La section émet le vœu de voir la section centrale, porter son attention spéciale sur les moyens de remédier à cette situation.

Un membre signale l'éclairage défectueux des trains de voyageurs. L'at-

(1) Annexe 1.

(2) Annexe 2.

tention du Gouvernement est attirée sur les installations de la gare de Tirlemont, de la gare de Bilsen.

Un membre demande si, à défaut de l'unification des réseaux téléphoniques, on ne pourrait fusionner certains réseaux ou modifier les circonscriptions actuelles, de même si l'on ne pourrait adopter une tarification proportionnée à l'usage des communications.

3^e SECTION.

Un membre regrette que les services organisés en régie par M. Vandenepeereboom restent concédés successivement à des particuliers, par exemple, l'entreprise de l'éclairage des gares.

Un membre constate l'urgence de remplacer les anciennes malles, et demande que l'on mette deux malles à turbine sur le chantier.

4^e SECTION.

Un membre votera contre, parce qu'il y a encore des salaires de famine. Il émet le vœu que le minimum soit de 3 francs. Plusieurs membres appuient.

Un membre répond que le ministère a augmenté déjà tous les salaires et que cette année encore une forte somme est consacrée à ce but.

Un membre se plaint du parti pris, à son avis, de ne plus employer que des pierres étrangères, plus chères et moins bonnes.

Son observation concerne aussi les budgets des travaux publics et de la guerre, notamment pour la gare maritime d'Ostende où la pierre de France ne résistera pas aux intempéries de la mer, au palais du Roi, à l'école militaire.

En fait, les architectes employant la pierre blanche ne peuvent trouver en Belgique des pierres pouvant lutter avec les pierres d'Euville qui ont un ton recherché, répond-on.

Les horloges ont été supprimées à l'extérieur, dans les stations, et l'horloge de l'intérieur est même cachée. Des mesures doivent être prises pour remédier à cette situation. Le vœu est adopté à l'unanimité.

5^e SECTION.

Un membre signale les anomalies existant dans l'adjudication du camionnage de l'État, il est certain que l'État perd dans le mode employé. Ce membre demande des explications au Ministre.

Un membre demande que le téléphone soit mis à la disposition du public dans toutes les gares où il existe.

La section demande l'unification du tarif et la diminution du prix.

Un membre demande que les crédits importants soient plus détaillés.

Un membre demande s'il est vrai que l'on ne fera plus de gares élevées. La section est d'avis que le type comme Gand devrait être adopté.

Un membre demande que les quais soient élevés pour entrer plus facilement dans les trains.

Un membre déclare que ce système est dangereux les jours de cohue.

Un membre demande la suppression des passages à niveau.

Un membre demande un bureau de postes à Koekelberg.

6^e SECTION.

Un membre demande l'amélioration du sort du personnel inférieur et notamment des ouvriers de ce département.

Les votes ont été répartis comme suit :

	Oui.	Non.	Abstentions.
En 1 ^{re} section.	9	2	2
» 2 ^e »			
» 3 ^e »	6	11	»
» 4 ^e »	9	4	»
» 5 ^e »	11	5	5
» 6 ^e »			

Le budget est voté dans			
quatre sections par.	35	20	5

Dans les 2^e et 4^e sections les votes ne sont pas recensés.

3^e SECTION CENTRALE.

Votre section centrale a décidé de borner ses travaux à l'examen du budget et de la discussion en sections et en section centrale.

Les réunions de la section centrale ont été nombreuses et longues. Nous résumons ses travaux ci-après :

Lors de la première réunion, le compte rendu des opérations des chemins de fer, postes, télégraphes, téléphone et marine, pour l'exercice 1905, n'était pas encore distribué et la section a émis le vœu de voir ce document imprimé au plus tard à la fin du premier semestre de chaque année. Mise en possession de ce document, la section a été unanime à féliciter M. le Ministre d'avoir enfin accédé à la demande des sections centrales qui, depuis de nombreuses années, demandaient que le compte rendu fut établi sur des bases qui paraissent plus rationnelles ; la comptabilité des chemins de fer, à l'avenir, sera en concordance avec les écritures de la trésorerie.

Il importe, toutefois, de remarquer que les sommes reçues et celles dépensées ne sont en rien modifiées ; elles ont toujours été indiquées de façon parfaitement exactes. La subdivision de l'excédent des recettes sur les dépenses, en : 1^o intérêts du capital ; 2^o amortissement de celui-ci et 3^o solde en bénéfice a seule varié, le total demeurant le même. M. le Ministre donne dans la note préliminaire les règles nouvelles qui seront appliquées et que l'on a appliqué rétroactivement, aux exercices écoulés. Ceux qui voudraient connaître de plus près l'influence de ces règles nouvelles sur chacun des éléments, intérêts, amortissement, bénéfices, trouveront les éléments d'appré-

ciation dans le rapport de 1903 ou le rapporteur avait établi ces règles nouvelles pour l'exercice 1903.

La question paraît donc résolue à la satisfaction générale.

Un membre estime toutefois que la question de l'amortissement n'a pas été résolue de façon rationnelle.

La section décide de poser la question suivante :

QUESTION.

La note préliminaire du compte-rendu des opérations pendant l'exercice 1903 expose les règles nouvelles adoptées pour l'exposé de la situation financière. On fait remarquer que la colonne 4 du tableau V (p. A/90 A/91) n'indique pas les faits réellement accomplis, mais seulement les dotations calculées d'après des bases fixes, sans tenir compte de l'amortissement effectif. On demande pourquoi l'administration n'a pas renseigné dans cette colonne les faits réels et si les chiffres de la colonne 3 du même tableau correspondent au total des intérêts effectivement payés?

RÉPONSE.

Les chiffres de la colonne 3 du tableau V représentent le montant des intérêts calculés au taux réellement payé par le Trésor pour les capitaux empruntés.

Quant à l'amortissement, on sait qu'autrefois il a été essentiellement variable dans son principe et dans son application, il différait, en effet, suivant la nature de la dette et son action parfois très rapide a été souvent suspendue.

En supposant qu'il eût été possible de reconstituer année par année la part précise de cet amortissement empirique, afférente au chemin de fer, cette recherche extrêmement laborieuse n'aurait pas abouti à donner un total différent de celui constaté à la colonne 4 du tableau V.

Il résulte, en effet, des calculs de la Trésorerie que la part proportionnelle du capital du chemin de fer, dans les amortissements effectués sur l'ensemble des capitaux empruntés par le Trésor public depuis 1830 se rapproche très sensiblement du chiffre de 227,833,410-69.

C'est par l'effet du hasard que s'est produite cette coïncidence à une fraction négligeable près, entre le chiffre total des amortissements réalisés, et celui qu'aurait donné le système consacré par la loi du 22 décembre 1903.

L'occasion a semblé précieuse de fournir par une application rétroactive de cette loi une vue d'ensemble de ce qu'elle est appelée à produire dans l'avenir, et de permettre ainsi d'enregistrer successivement à partir de 1916, première échéance de la période de 81 ans appliquée au chemin de fer, ce qui entrera chaque année dans le domaine national, libre de toute charge financière.

Telle est la seule portée de la répartition méthodique du chiffre de 227,833,410-69 entre les exercices 1833 à 1903, elle ne porte en rien atteinte à la véracité du total. C'est là ce qui importait surtout, afin d'avoir,

à partir de 1905, un exposé de la situation financière complètement d'accord avec les écritures de la Trésorerie.

Un autre membre fait remarquer que les chemins de fer sont en droit de déduire des dépenses de premier établissement les bénéfices réalisés après paiement des charges. Il partage à cet égard les vues exprimées au Sénat par le baron Ancion.

Le rapporteur fait observer, en ce qui concerne l'amortissement, que la réponse donne satisfaction pour le passé ; que, pour l'avenir, il semble que l'état du marché financier fait prévoir l'amortissement réel pendant une période assez longue ; qu'au reste, si la rente montait au-dessus du pair, la dotation d'amortissement est remise au budget extraordinaire et diminue d'autant la somme à emprunter et que l'amortissement a donc lieu virtuellement, quoique de façon indirecte. Enfin que, si le système présentait des inconvénients, la Chambre pourrait prendre des mesures générales pour toute la dette, car on ne voit pas bien pourquoi il faudrait être plus sévère pour l'amortissement des chemins de fer, qui sont une valeur de rapport direct, que pour les canaux et pour tant d'autres dépenses faites, édifices, routes qui ne rapportent rien.

En ce qui concerne le second point : en comptabilité industrielle, il est évident que les bonis, c'est-à-dire les bénéfices après paiements de toutes charges, devraient venir en déduction de la dette du chemin de fer vis-à-vis le Trésor public ; mais, comme ces sommes sont versées dans le budget ordinaire, on en arriverait à la longue à dépenser à l'ordinaire des sommes qui devraient être appliquées au remboursement des capitaux prêtés. Ce serait une méthode vicieuse et dangereuse.

Un membre demande à ce que l'on rétablisse les horloges à l'intérieur des gares et même à l'extérieur. Il demande à ce qu'on veille à l'arrimage rationnel des œufs expédiés d'Italie. L'arrimage défectueux existe souvent et, avec les manœuvres brusques, occasionne des bris importants.

La section renvoie à M. le Ministre pour information.

Un membre trouve que le personnel et surtout le petit personnel est insuffisamment payé, que l'on devrait admettre un minimum de salaire de 5 francs, comme au Ministère de la Guerre, qu'il y a des différences de salaires pour le même emploi, de province à province, qui ne devraient pas exister ; que les ouvriers devraient avoir le droit d'association, ou devraient avoir des conseils arbitraux.

Le rapporteur lit à la section centrale le feuillet des bien nombreuses pétitions qui lui sont parvenues de la part du personnel de toute espèce avec les desiderata des pétitionnaires.

Un membre fait observer qu'il serait on ne peut plus dangereux d'accorder à des fonctionnaires ou ouvriers faisant partie d'un service public, le droit d'association, si ce n'est dans les limites prévues par la loi ; que les salaires et traitements sont toujours moins élevés à l'État que dans les compagnies, que cela provient d'autres avantages donnés par l'État, que l'uniformisation des salaires rend l'initiative difficile.

La section décide de poser une série de questions à M. le Ministre :

1^{re} QUESTION.

Pourquoi la liberté de réunion et d'association n'existe-t-elle pas pour le personnel alors que la Constitution garantit à tous les citoyens belges cette même liberté ?

RÉPONSE.

Il est interdit au personnel de former des fédérations ou d'assister à des réunions dont le but est de discuter les règlements et les décisions de l'administration. Pour tout autre objet et à moins qu'il ne s'agisse de réunions politiques, le droit d'association est reconnu au personnel.

Ainsi que le Gouvernement l'a exposé dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 juin 1903, cette règle de conduite, qui a été celle de tous les Chefs du département des chemins de fer, s'impose par les nécessités supérieures de la discipline et ne porte nullement atteinte aux droits constitutionnels des agents.

2^e QUESTION.

Pourquoi le Ministre ne crée-t-il pas des conseils arbitraux nommés par son administration et par son personnel, et devant lesquels les agents lésés dans leurs intérêts, punis, démis ou révoqués pourraient se défendre ou se faire défendre ?

RÉPONSE.

La création des conseils arbitraux ayant à connaître des démissions, révocations, etc., serait inconciliable avec les principes constitutionnels et ne se justifierait, au surplus, à aucune nécessité.

Le Ministre n'a à répondre de ses actes que devant la Chambre des Représentants (art. 90 de la Constitution), et on ne peut concevoir la responsabilité d'un Ministre dans une organisation où ses décisions pourraient être tenues en échec par un conseil arbitral.

Le Gouvernement ne peut assumer la marche des services publics que moyennant le libre choix de ses collaborateurs.

L'infliction des mesures disciplinaires est, du reste, entourée de toutes les garanties nécessaires pour sauvegarder complètement les droits du personnel.

Le Ministre statue personnellement sur toute punition grave et notamment sur la démission ou la révocation de tout fonctionnaire ou agent, si modeste soit-il.

Chaque mesure disciplinaire donne lieu à la création d'un bulletin contenant l'exposé de la faute reprochée à l'agent en cause.

Une case spéciale est ménagée pour la justification de l'intéressé et ce n'est que sur le vu de cette justification, et après enquête, le cas échéant, qu'il est statué.

Toute punition infligée par une autorité subordonnée au Ministre et qui donne lieu à réclamation de la part de l'agent en cause ne devient définitive qu'après avoir été ratifiée en degré d'appel par l'autorité immédiatement supérieure à celle qui avait compétence pour l'infliger.

Ce droit d'appel est indépendant du droit reconnu aux agents de toutes catégories d'adresser directement au Ministre ou à l'autorité supérieure leurs demandes ou leurs réclamations personnelles.

3^e QUESTION.

Pourquoi le Ministre ne crée-t-il pas des comités du travail, nommés par son administration et par son personnel, et chargés d'examiner les conditions de travail de son personnel, au point de vue des heures de repos, de congés, etc., etc. ?

RÉPONSE.

Les chefs immédiats, en contact journalier avec le personnel et les fonctionnaires de surveillance sont en situation de renseigner l'administration au sujet des desiderata du personnel et il y est fait droit chaque fois que les nécessités du service le permettent.

Tout agent peut, du reste, aux termes des règlements, adresser au ou Ministre à l'autorité supérieure les demandes ou réclamations qu'il juge utile de produire

4^e QUESTION.

Quand le Ministre déterminera-t-il des règles fixes et égales pour les augmentations de salaire des ouvriers à l'instar de ce qui existe pour les augmentations de traitement des employés et fonctionnaires ?

RÉPONSE.

Les barèmes des salaires tiennent compte non seulement des aptitudes professionnelles que comporte chaque catégorie d'emplois, mais aussi de la cherté relative de la vie dans le milieu où les ouvriers sont utilisés. Les barèmes sont plus élevés dans les régions industrielles que dans les régions agricoles.

Il ne serait pas équitable d'adopter des bases d'avancement uniformes pour les ouvriers qui ont à accomplir un travail purement manuel et pour les ouvriers d'élite (machinistes-instructeurs, machinistes, électriciens, ajusteurs, etc.).

Il ne serait, du reste, guère possible pratiquement de comparer les titres à l'avancement d'agents — au nombre de 50,000 pour la seule administration des chemins de fer — qui sont utilisés dans des professions très différentes et dans des milieux fort divers.

Le seul système qui ait été reconnu réalisable et judicieux est celui qui consiste à mettre à la disposition de chaque groupe, district ou direction, une dotation correspondant à l'effectif ouvrier et à autoriser l'octroi dans les

limite du disponible de cette dotation ou dans les limites des crédits spéciaux spécialement alloués à cette fin, des augmentations de salaire aux agents les plus méritants.

5^e QUESTION.

Est-il vrai qu'à l'arsenal de Gentbrugge les artisans travaillant le bois et le fer sont recrutés, après avoir satisfait aux épreuves professionnelles, à des salaires minima inférieurs à ceux qui furent payés il y a quelques années?

RÉPONSE.

Il n'est pas exact que l'atelier de Gentbrugge recrute les artisans travaillant le bois et le fer à des salaires minima inférieurs à ceux qui furent payés il y a quelques années.

C'est la valeur professionnelle qui décide du salaire d'admission des hommes de métier et les minima actuels sont supérieurs à ceux d'autrefois.

6^e QUESTION.

A l'arsenal de Salzinnes, les manœuvres gagnent fr. 2.60 par jour, plus une prime variant de 40 à 60 centimes par jour. Pourquoi il y a-t-il encore, dans d'autres arsenaux, des manœuvres à fr. 2.40 par jour sans prime aucune.

RÉPONSE.

Les salaires des manœuvres sont relevés à l'ancienneté, et de l'un à l'autre il peut y avoir ainsi un écart de 20, 40, 60 ou 80 centimes.

Seuls, les manœuvres recrutés en dernier lieu sont encore au salaire de fr. 2.40.

7^e QUESTION.

Quelle mesure le Gouvernement compte-t-il prendre pour adopter, à partir du 1^{er} juillet 1907, des barèmes de salaires et de traitements qui tiennent compte du surenchérissement de la vie et surtout pour allouer des salaires et traitements qui ne puissent être inférieurs à 5 francs par jour?

RÉPONSE.

Ainsi que le Gouvernement l'a exposé dans la séance de la Chambre des Représentants du 10 mai 1906, il ne cesse de se préoccuper de l'amélioration de la situation du personnel et spécialement du personnel inférieur.

Depuis dix ans, il a été consacré chaque année, en moyenne, à cette amélioration, une somme de 1,041,108 francs, et la charge permanente du budget se trouve, en dehors des extensions, aggravée de 16,268,855 francs du chef des sacrifices faits en faveur du personnel.

8^e QUESTION.

Le Gouvernement n'a-t-il pas encore mis à l'étude la question des indemnités de séjour pour le personnel habitant les grandes localités et agglomérations ?

RÉPONSE.

Conformément au programme qu'il s'est tracé pour l'amélioration progressive de la situation du personnel, le Gouvernement se propose d'examiner, lorsque les questions de traitement et de salaire seront résolues, s'il n'y a pas lieu d'accorder une indemnité de séjour à certaines catégories d'agents à raison de l'élévation des loyers dans les grandes villes.

10^e QUESTION.

1^o Pourquoi la masse d'habillement du personnel des chemins de fer n'est-elle pas organisée à l'instar du service d'habillement pour le personnel des postes ?

2^o Pourquoi la fourniture des habillements est-elle le privilège de trois tailleurs ? Pourquoi les uniformes ne peuvent-ils pas être livrés par divers commerçants d'après un modèle adopté, comme on le fait pour la garde civique ?

3^o Pourquoi le Ministre n'a-t-il pas prescrit un tarif de salaires dans le cahier des charges pour la fourniture des uniformes ? Le fera-t-il dans l'avenir ?

RÉPONSE.

Il n'y a pas de différences essentielles entre l'organisation de la masse d'habillement du personnel de la poste et celle de la masse d'habillement du personnel des chemins de fer.

La fourniture des vêtements au personnel des chemins de fer n'est plus le privilège de trois tailleurs. Ils sont huit à faire le travail de confection et il entre dans les intentions du comité administratif de la masse d'en augmenter graduellement le nombre, de manière à avoir au moins un tailleur agréé par groupe.

Lorsque cette organisation sera réalisée, la fourniture des uniformes par « divers commerçants d'après un modèle adopté » perdra, semble-t-il, beaucoup de son intérêt ; le Gouvernement n'y est toutefois pas hostile en principe, pour autant que la mesure ne doive pas être nuisible au personnel par l'augmentation du prix des vêtements ; la question reste à l'ordre du jour des délibérations du comité de la masse d'habillement.

Il n'a pas été prescrit de tarif-salaires dans le cahier des charges, parce que ce comité a jugé avec raison que semblable clause était inconciliable avec les conditions générales de l'entreprise.

En effet, à ne prendre que les seuls tailleurs actuellement agréés, ils sont domiciliés à Bruxelles, à Malines, à Bruges et à Louvain, et leurs ouvriers le sont fréquemment dans d'autres localités qu'eux-mêmes ; d'autre part, il

a fallu, dans l'intérêt des affiliés à la masse, permettre à ceux-ci de choisir dans chaque circonscription entre trois tailleurs; enfin, le tarif des vêtements doit être le même partout. Ce sont autant d'éléments inconciliables soit avec un minimum de salaire uniforme, soit avec un minimum différent d'après les localités.

11^e QUESTION.

1^o L'Administration n'a-t-elle pas intérêt à s'entendre avec les sociétés de secours mutuels formées par les agents, pour l'organisation du service médical?

2^o Quelles sont les raisons qui s'opposent à ce que les ouvriers connaissent la teneur du certificat?

Pourquoi ce certificat doit-il être mis sous enveloppe fermée par les docteurs?

3^o Comment l'Administration justifie-t-elle la présence de trois fonctionnaires à des visites médicales?

RÉPONSE.

1^o Au point de vue de l'application des statuts de la caisse de secours et de retraite des ouvriers, il est absolument nécessaire d'avoir un régime médical uniforme pour tout le personnel des diverses administrations du Département.

Pour ce motif et en raison également des obligations spéciales que l'agrégation impose aux médecins attachés au Département, du caractère officiel de leurs attestations, notamment en ce qui concerne la délivrance des certificats justificatifs des demandes de congé pour motifs de santé, etc., la règle prescrivant le recours exclusif à ces praticiens s'impose absolument.

Il est à noter, d'ailleurs, que l'Administration ne peut intervenir en aucune façon dans le fonctionnement des sociétés de secours mutuels. D'un autre côté, le service médical du Département est organisé sur tout le réseau alors que des sociétés de secours mutuels formées par les agents du Département n'existent que dans certaines agglomérations.

2^o C'est par un sentiment de délicatesse, voire d'humanité à l'égard de l'ouvrier, que l'Administration a prescrit de renvoyer le certificat médical, sous pli fermé, au signataire du réquisitoire.

Il est prudent, dans bien de cas, de ne pas dévoiler à un malade la nature ou la gravité de l'affection dont il est atteint. Or, les médecins doivent, aux termes des instructions, fournir des renseignements complets et précis au sujet des ouvriers malades, et il faut donc qu'ils puissent formuler leur diagnostic en toute liberté et sans aucune réticence. C'est ainsi que le certificat contient fréquemment des indications de nature à effrayer le malade, si on le lui mettait sous les yeux; cette communication pourrait entraîner parfois des conséquences très fâcheuses pour la guérison, au point même de la compromettre.

Les médecins sont tenus, d'ailleurs, de donner connaissance de leurs déclarations à l'intéressé quant à la durée de son incapacité de travail.

3° Pour les visites médicales préalables à l'admission à la retraite, lorsque l'ouvrier n'a pu se rendre à Bruxelles pour être examiné devant la Commission administrative de la caisse de secours et de retraite des ouvriers, soit à cause de son état de santé, soit parce que sa résidence est trop éloignée, la visite se fait à la station la plus rapprochée du domicile de l'ouvrier par deux médecins-agrèés, assistés d'un seul membre de la Commission ; le chef immédiat de l'intéressé peut, toutefois, s'il le juge utile, se présenter à la station à l'effet de fournir des renseignements spéciaux aux délégués.

Quant aux contre-visites des victimes d'accident du travail et aux visites préalables à l'admission des ouvriers, elles se font, les premières en présence du directeur de service ou d'un de ses adjoints, les secondes en présence d'un adjoint du directeur de service.

Il ne peut donc jamais y avoir trois fonctionnaires présents en même temps aux visites médicales.

12^e QUESTION.

Pourquoi l'Administration n'accorde-t-elle pas aux ouvriers des congés avec paiement du salaires intégral, alors qu'elle accorde aux fonctionnaires et employés un congé annuel de quinze jours ?

RÉPONSE.

Le système suivi par l'État est calqué sur ce qui est pratiqué dans l'industrie privée avec cette différence notable cependant en faveur des ouvriers de l'État, c'est que ceux qui sont chargés d'un service ininterrompu reçoivent leur salaire intégral pour leurs jours de repos.

Un membre fait observer que les réponses de M. le Ministre sont insuffisantes quant au minimum de salaire ; il propose de faire une enquête sur ce qui se passe à l'étranger.

Le rapporteur trouve que les traitements et salaires du petit personnel sont insuffisants surtout pour le temps de prospérité croissante qui existe actuellement et où le taux des salaires s'est élevé dans des proportions si fortes. L'ouvrier ou le petit fonctionnaire qui entre à l'État sacrifie l'espérance d'un salaire plus élevé qu'une initiative toujours appréciée dans l'industrie et un travail plus énergique lui donnerait certainement, contre les avantages d'une place inamovible, avec avancement lent, mais certain, et une pension assurée. Entrent donc à l'État, ceux qui préfèrent ne pas fournir un travail très intensif ; il s'ensuit que l'État emploie un personnel plus considérable que les compagnies et, par conséquent, est insité à les rémunérer moins bien.

L'État a forcément une exploitation plus bureaucratique, plus paperassière, moins commerciale et moins industrielle que les Compagnies. De là vient tout le mal et il va en s'accroissant.

A mesure que les recettes vont en s'accroissant de façon inespérée, les dépenses vont en croissant plus rapidement encore et alors que dans toutes

les autres exploitations de chemin de fer, nous voyons le coefficient d'exploitation baisser avec l'augmentation du trafic, ici l'inverse a lieu — en 1905, le trafic a augmenté de 15,170,000 francs — les dépenses ont augmenté de 15,570,000 francs et le coefficient d'exploitation a passé de 60.02 à 62.03 p. c. On a expliqué cette augmentation de dépenses par un remplacement extraordinaire de matériel sur frais d'exploitation, mais il va de soi que le matériel qui a été augmenté de près de 100 p. c. de 1895 à 1905 (305 millions contre 581 millions) nécessitera un chiffre d'entretien et de réparation qui grossira rapidement. Aussi les faits se sont chargés de démentir l'explication; pour 1906 la recette est de 239,823,000 francs, soit un accroissement de recettes d'environ 11,800,000 francs et il y a un accroissement de dépenses de 10,400,000 francs, et le coefficient d'exploitation monte de 62.63 à 63.77 p. c.; c'est là une situation très grave et qui doit attirer l'attention très sérieuse de la Chambre, car, si la prospérité de l'industrie venait à diminuer et si nous avions une réduction de transport, ne fût-ce que de 5 p. c., cela ferait une recette en moins de 12 1/2 millions et M. le Ministre serait dans l'impossibilité de réduire ses dépenses de 2 millions.

Il semble dangereux de faire courir au budget des voies et moyens de telles éventualités. Le rachat des chemins de fer des compagnies par l'État a été chose excellente pour le développement des affaires en Belgique, et il en a été une des causes principales. Maintenant que la plupart des lignes, qui peuvent être rachetées par l'État, vont lui appartenir et que la construction de lignes nouvelles paraît devoir, sauf quelques exceptions, se limiter au dédoublement des lignes existantes, on se demande si le temps ne viendra pas où il serait bon de débarrasser l'État du péril réel qu'il court en ayant un personnel si considérable et qui va en croissant de façon si forte et de donner au budget des voies et moyens une stabilité complète en comptant sur une recette moyenne et assurée. Il faudrait pour cela faire ce qui s'est en Hollande, en affermant l'exploitation des chemins de fer avec un cahier des charges tenant compte de la situation du personnel et des intérêts des transporteurs et transportés. Il est certain que l'initiative privée tirerait de l'immense outil qu'est notre railway national, un autre effet utile que l'État. C'est là une question d'une portée très considérable, d'une difficulté énorme à résoudre; mais peut-être convient-il d'y songer, parce que l'avenir pourrait en indiquer la nécessité si les dépenses continuent à grandir dans la même proportion.

Un membre fait les observations suivantes :

Quelles sont les raisons pour lesquelles on propose de renoncer au système de l'exploitation directe par l'État ?

Les chemins de fer, en prenant pour base la nouvelle comptabilité, n'ont-ils pas donné :

1° 56,663,000 francs de bénéfices accumulés depuis 1855 ;

2° 75,400,000 francs de bénéfices nets depuis 1890 jusqu'en 1905, soit près de 5 millions par an.

Et ces 6 millions par an ne représentent qu'un aspect de ce que rapportent nos chemins de fer exploités par l'État :

1° N'avons-nous pas, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, les tarifs les plus bas de l'Europe, et n'est-il pas démontré par les statistiques, que c'est la France, pays où les chemins de fer sont exploités par des compagnies, qui a les tarifs les plus élevés du continent ?

2° Existe-t-il, tant dans les autres industries que dans l'industrie des chemins de fer, une exploitation où les ouvriers soient mieux traités — je fais abstraction de la question des salaires — qu'aux chemins de fer de l'État belge.

En cas de blessure, le budget leur paie l'intégralité de leur salaire, pendant toute la durée de leur incapacité de travail, alors qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 24 décembre 1903, les industriels quels qu'ils soient, ne leur paient qu'une indemnité journalière égale à 50 p. c. du salaire quotidien moyen, et encore n'ont-ils droit à cette indemnité que pour autant que la durée de l'incapacité dépasse une semaine.

3° N'avez-vous pas, précisément parce que les chemins de fer sont exploités par l'État, une exploitation beaucoup plus avantageuse pour le public que l'exploitation par des compagnies ? M. Helleputte ne l'a-t-il pas constaté dans son rapport sur le rachat de Grand Central ? La comparaison, disait-il, entre les facilités offertes au public par les chemins de fer concédés et par les chemins de fer de l'État est tout à l'avantage de l'État.

Les communications sont plus nombreuses, les correspondances mieux établies, le matériel, en général, plus commode, les bâtiments de recettes mieux installés, les points d'arrêt plus nombreux et les vitesses de parcours plus grandes.

4° Nos coefficients d'exploitation sont plus élevés que ceux de la Compagnie du Nord, par exemple. D'où cela provient-il ? De nos dépenses ? Nullement. Le Nord dépense plus par kilomètre exploité que l'État belge. C'est ainsi que de 1900 à 1904, il a dépensé en moyenne 34,974 francs par kilomètre, alors que l'État belge n'a dépensé que 34,137 francs, et cependant le réseau de l'État belge, à cause du grand nombre de ses sections courtes et de la multiplicité de ses embranchements, est beaucoup plus difficile et plus onéreux à exploiter que le réseau du Nord. La preuve, c'est qu'à l'État il faut près de 0.8 de locomotive par kilomètre exploité, alors qu'au Nord il n'en faut que 0.48. Si le coefficient d'exploitation est plus bas au Nord, cela provient uniquement de ce que ses tarifs sont beaucoup plus élevés que ceux de l'État Belge. Or, est-il préférable d'exploiter le public au profit de quelques millionnaires, en lui faisant payer les transports à des prix exagérés, que de transporter à bon prix, mais à petit bénéfice pour le Trésor ?

5° Le système de l'affermage a donné de mauvais résultats partout où il a été appliqué. En Hollande, on en est mécontent, et je sais de source certaine qu'avant deux ans on y aura renoncé.

L'Italie vient de l'abandonner pour en venir au système de l'exploitation directe. Ce qui se passe, en ce moment, dans ce pays, doit nous donner un avant-goût de ce que nous récolterons ici.

Pour remettre en état d'être exploité un peu convenablement le réseau que vient de lui restituer la Société des chemins de fer méridionaux, le Gouvernement a dû demander deux crédits. l'un de 500 millions, l'autre de 600 millions, et, d'après le *Moniteur des Intérêts matériels* du 12 décembre 1906, ces 600 millions doivent servir en partie à acheter :

700 locomotives,
400 fourgons à bagages,
1,500 voitures,
12 wagons-salons et
20,000 wagons à marchandises !!!

Dans quel état se trouvait donc le réseau que les chemins de fer méridionaux avaient eu à bail, au moment où ils le restituèrent à l'État?

Et vous aurez les mêmes résultats en Belgique. Toutes ces locomotives nouvelles, que vous avez achetées par centaines dans ces dernières années, ce parc de matériel qui a été si bien complété, vous allez le prêter à une compagnie fermière, et quand elle aura usé, jusqu'à la corde, locomotives, voitures et wagons, elle vous les restituera et vous recommencerez, comme en Italie, l'exploitation directe par l'État. Il est vrai que vos amis, les capitalistes, se seront enrichis. Que reste-t-il encore du matériel repris en 1896 au Grand Central Belge.

Dans le compte rendu des opérations pendant l'année 1905, les résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer ont été établis en tenant compte des objections formulées par M. le député Renkin dans les rapports qu'il a faits, en 1901, 1902 et 1903, au nom de la section centrale.

Pourquoi le nouveau tableau des résultats financiers ne tient-il pas compte des observations présentées en 1902 par M. le sénateur Ancion, dans son rapport au nom de la Commission du Sénat chargée d'examiner le budget des chemins de fer.

Pourquoi les bonis réalisés par les chemins de fer ne sont-ils pas défalqués du capital de premier établissement, puisque ces bonis ont été encaissés par le Trésor? Pourquoi les intérêts différents à ces bonis accumulés ne viennent-ils pas en déduction des intérêts du capital de premier établissement mis à charge du compte d'exploitation des chemins de fer?

D'autre part, pourquoi n'est-il pas tenu compte des deux autres observations de M. Ancion, savoir que les capitaux représentant les approvisionnements et le matériel roulant ne doivent pas être amortis?

Le compte rendu des opérations n'étant plus un compte fictif, le moment n'est-il pas venu de réaliser la réforme qui a été préconisée par M. Renkin dans le rapport de la section centrale sur l'exercice 1899 (p. 45) et par M. Hubert, dans son rapport sur l'exercice 1903 (p. 28), réforme qui consisterait à « séparer le Budget des Chemins de fer du Budget de l'État » et à lui abandonner l'entière de ses excédents, dont il disposerait pour constituer un fonds de réserve, pour améliorer la situation de ses agents, pour améliorer les conditions de transport, etc. ?

A cela le rapporteur répond que, quoiqu'il y ait du vrai dans ce qui précède, à côté de beaucoup de faux, il n'en est pas moins vrai que les béné-

fices réalisés dans le passé ayant été absorbés dans le budget ordinaire et dépenses, ne pourraient pas servir à compenser des déficits futurs. Il est aussi évident que, si l'État cédait ses chemins de fer à bail, il devrait prendre et prendrait toutes les précautions requises et pour que le matériel et les voies fussent maintenu en parfait état, il ne pourrait être question de diminuer aucun des avantages que le personnel et les clients du railway possèdent actuellement, il faudrait, au contraire, prévoir un accroissement de ces avantages au fur et à mesure que l'exploitation deviendrait plus productive.

La comparaison avec la Compagnie du Nord est inexacte et c'est en vain que la section centrale a demandé, à différentes reprises, que le budget des chemins de fer fut distrait du budget général de l'État.

Quoi qu'il en soit, comme il est dit plus haut, il n'est pas question, pour le moment, de céder les chemins de fer à bail, mais il est peut-être prudent de prévoir cette éventualité et de s'y préparer.

Le défaut de l'exploitation par l'État provient du manque d'unité dans la direction, du manque d'initiative dans le personnel et de l'uniformisation des traitements qui tue toute initiative. Le personnel, depuis la tête jusqu'au dernier échelon, est également payé quoi qu'il fasse. Or, les traitements et salaires constituent la partie la plus importante du prix de revient. En effet, voici comment se répartissent les dépenses du réseau en 1905.

Traitements et salaires	81,225,726	soit 60.60 p. c.
Combustibles	16,985,606	— 12.54 —
Entretien y compris la main-d'œuvre	25,882,664	— 17.65 —
Divers	15,300,672	— 9.83 —
	133,394,668	soit 100 00 —

On peut donc dire que les salaires, avec ceux de l'entretien, comportent les $\frac{2}{3}$ de la dépense totale.

Et cette proportion, d'après la statistique du Ministère des Travaux publics de France (1) est plus forte encore pour les grandes compagnies françaises. En effet, voici comment se subdivisent leurs dépenses :

Traitements et salaires	477,277,000	ou 64.75 p. c.
Combustibles	86,831,474	— 11.78 —
Entretien du matériel, y compris la main-d'œuvre	115,892,019	— 15.72 —
Divers	57,049,283	— 7.75 —
	737,049,776	ou 100 —

Or, malgré que les grandes compagnies payent un pourcentage plus élevé, elles emploient moins de personnel, exigent de lui un rendement plus grand et le paient mieux.

En effet, si nous comparons la quantité d'employés et d'ouvriers au ser-

(1) Année 1905, page 49, 252 et 571.

vice de l'État avec celui des six grands compagnies françaises, nous arrivons à des chiffres très instructifs. (1)

	Longueur des lignes.	Recettes.	Tonne kilomètre.	Voyageur kilomètre.	Recette kilomètre.	Productivité
État :	4,053 kilom.	225 millions	4,337 millions	2,951 millions	53,500 fr.	1.79
Compagnies :	34,659 —	1.425 —	16,073 —	13,488 —	41,110 —	0.82

Liste du personnel des Chemins de fer de l'État pour 4,053 kilomètres exploités :

	Administrat ⁿ centrale.	Matériel et trafic.	Gares.	Trains.	Traction.	Voie et bâtiments.	Total.
Fonctionnaires supérieurs . . .	40	144	»	»	138	254	546
Chefs de gare	»	»	1,313	»	»	»	1,313
Fonctionnaires inférieurs . . .	143	969	3,997	1,140	858	735	7,842
Mécaniciens et chauffeurs . . .	»	»	»	»	6,506	»	6,506
Ouvriers	81	149	6,279	1,945	19,774	14,426	42,654
							<u>58.361</u>

Liste du personnel des 6 grandes compagnies françaises, pour 34,659 kilomètres exploités :

	Administrat ⁿ centrale.	Matériel et trafic.	Gares.	Trains.	Traction.	Voie et bâtiments.	Total.
Fonctionnaires supérieurs . . .	160	593	»	»	1,098	600	2,451
Chefs de gare	»	»	6,727	»	»	»	6,727
Fonctionnaires inférieurs . . .	2,027	6,523	31,309	5,122	6,473	5,923	57,377
Mécaniciens et chauffeurs . . .	»	»	»	»	20,152	»	20,152
Ouvriers	389	289	53,661	11,143	43,396	66,188	175,066
							<u>261.773</u>

Si nous établissons les proportions par kilomètre exploité, nous arrivons aux chiffres suivants :

Personnel par kilomètre exploité.

	État.	Compagnies.
Fonctionnaires supérieurs	0.154	0.077
Chefs de gare	0.324	0.194
Fonctionnaires inférieurs	1.95	1.65
Mécaniciens et chauffeurs	1.60	0.58
Ouvriers	10.52	5.05
	<u>14.508</u>	<u>7.551</u>

Si, au contraire, on fait la comparaison par million de francs de recettes, nous arrivons au résultat suivant :

Personnel par million de francs de recettes.

	État.	Compagnies.
Fonctionnaires supérieurs	2.42	1.72
Chefs de gare	5.85	4.72
Fonctionnaires inférieurs	34.85	40.26
Mécaniciens et chauffeurs	28.91	14.14
Ouvriers	189.66	122.85
	<u>261.67</u>	<u>183.69</u>

(1) Voir annexes.

Comparaison entre le personnel de l'État et celui des compagnies belges.

Longueur : 496 k. 218. Recettes : 29,361,650 francs.

	Par kilom.		Par million de recettes.		Par million de tonnes-kil. transportées.	
	État.	C ^{ies} .	État.	C ^{ies} .	État. (C ^{ies} Nord Belge et Chimay.)	
Fonctionnaires supérieurs :	0.43	0.48	2.42	3.21	0.08	0.12
Chefs de gare :	0.32	0.31	5.83	5.17	0.18	0.16
Fonctionnaires inférieurs .	4.93	4.93	34.85	32.66	1.07	1.21
Mécaniciens et chauffeurs :	4.60	0.88	28.91	14.95	0.89	0.53
Ouvriers :	10.52	8.27	189.66	138.60	5.85	4.45
	<u>14.50</u>	<u>11.57</u>	<u>261.67</u>	<u>195.59</u>	<u>8.07</u>	<u>6.47</u>

Nous pensons avoir établi à suffisance que le personnel employé par l'État est plus nombreux que celui des compagnies et voilà d'où vient qu'il est peu payé.

Mais le personnel n'est pas responsable de cette situation et il faut reconnaître que par la hausse très forte qui a eu lieu particulièrement dans ces deux dernières années sur le marché du travail, les salaires payés, surtout au petit personnel, sont devenus insuffisants. On voit cette anomalie, qui doit exaspérer les ouvriers, que les supplémentaires, que l'on prend quand il y a une besogne en retard, reçoivent 40 et même 60 p. c. de plus que ceux qui appartiennent au personnel de l'État. L'on voit également de bons ouvriers, en présence de l'écart qui existe entre ce qui leur est payé et ce qu'ils peuvent gagner dans l'industrie, quitter leurs places, abandonnant leurs droits à la pension et tous les avantages du travailleur de l'État et ce sans espoir de retour car l'État ne reprend pas ceux qui ont quitté.

Nous recommandons tous ces humbles, manœuvres, hommes de métiers, ouvriers de tout genre et de toute espèce, facteurs et employés des postes, télégraphes et téléphones, à M. le Ministre. Il faut absolument que l'on trouve le moyen d'améliorer leur situation. L'État se doit à lui-même de ne pas leur donner un salaire qui, dans la situation actuelle, est trop faible.

La Section centrale attire à nouveau l'attention de M. le Ministre, sur la situation des agréés. Elle répète ce qu'elle disait l'an dernier : « 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, quoi qu'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 des 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. »

Depuis lors, M. le Ministre a relevé le traitement d'entrée à 900 francs, il fait compter dans le nombre d'années nécessaires pour obtenir le maximum de traitement, les années passées au service de l'État comme ouvrier. Ce sont là de réelles améliorations, mais le nombre d'années exigées pour obtenir le maximum est un peu élevé. Il faudrait le réduire ou mieux créer un cadre d'agréé principal ou chef agréé.

La section préconise un examen plus pratique que théorique réservé aux agrégés pour devenir commis d'ordre et aux serre-freins pour devenir garde-convois.

Elle recommande également à M. le Ministre les mécaniciens et les chauffeurs; ce sont des agents d'élite et dont l'attention doit être perpétuellement en éveil; ils effectuent un travail de confiance qui doit être bien rémunéré.

Si nous jetons un coup d'œil sur la façon dont se sont effectuées les transports pendant l'année 1906 et pendant l'année courante, nous voyons qu'il y a eu des périodes d'encombrements et du manque de matériel à certains moments; cela est dû à une augmentation brusque et continue du trafic telle qu'on n'en a jamais connue, et si la prévoyance de l'ancien chef de cabinet, M. de Smet de Naeyer, n'avait pas augmenté la capacité du transport de nos chemins de fer dans des proportions énormes, nous aurions connu une crise de transports comme on n'en a jamais vue. En effet, le matériel de traction et de transport a été augmenté, dans les cinq dernières années, de plus de 43 p. c.; il a été porté de 408 millions en 1900 à 584 millions en 1905. Pour les voies et les installations fixes, l'augmentation a été aussi très importante; de 1900 à 1905, l'augmentation a été de près de 120 millions (1,500 millions contre 1,619 millions), soit au total une augmentation d'environ 300 millions en cinq ans, et si on tient compte des travaux plus importants de 1906 à 1907, on peut compter sur un demi-milliard, soit une plus-value de 25 p. c., sans extension de la voie. C'est réellement énorme, et c'est grâce à cette prévoyance que tout en ayant ressenti la crise des transports, nous l'avons ressentie infiniment moins que dans tous les pays voisins.

C'est cependant une consolation légère, car la régularité des expéditions est une des conditions essentielles pour le bon fonctionnement de notre industrie qui est toute d'exportation, et il ne faut pas se dissimuler que de nouvelles et bien considérables dépenses sont nécessaires, si on veut non seulement mettre notre réseau en parfait état, mais simplement le mettre à même de faire régulièrement tous les transports qui se présentent. Nous engageons donc M. le Ministre des chemins de fer à réclamer des crédits de plus en plus importants pour compléter et améliorer notre railway national.

Comme son prédécesseur, qui s'est rendu compte de ces nécessités, est Ministre des Finances et tient les cordons de la bourse, il sait mieux que personne qu'il faut les dénouer largement.

L'encombrement si fatal aux expéditions, qu'il peut les enrayer presque complètement, s'est fait sentir sur trois points particulièrement congestionnés : les environs d'Arlon, la ligne de Namur à Marchienne et le port d'Anvers. Pour celui-ci, les installations actuelles sont déjà bien vastes, et il semble que, par une organisation plus méthodique, on apporterait déjà un remède sensible. Pour les ports il serait bien avantageux aussi de construire des wagons de 40 tonnes et les wagons à déchargement automatique qui permettent une prompt mobilisation. En tous cas, le port d'Anvers est l'outil le plus indispensable pour notre commerce et il doit être tenu à la hauteur de toutes les nécessités.

L'engorgement des deux autres points a été dû surtout à l'expédition énorme des minerais de fer du nouveau bassin de Briey vers la Belgique et l'Allemagne, et à ce point de vue les maîtres de forges du pays de Charleroi ont adressé une pétition que la section recommande à M. le Ministre (1).

Les métallurgistes de ce bassin, qui ont des minières dans le Luxembourg, soutiennent difficilement la concurrence contre les minerais plus riches du bassin nouveau.

Ils demandent donc une réduction de taxe et appuient cette demande d'arguments de grands poids. Il y aurait un moyen de leur donner satisfaction sans qu'il en coûtât un sou au Trésor; il a déjà été indiqué et on ne comprend vraiment pas comment on ne l'emploie pas. Il s'agit de la construction d'un bout de chemin de fer de Doische à Beauraing, complétant ce qu'on a appelé autrefois la ligne d'Athus-Charleroi. Le chemin de fer est décrété, mais il demeure dans le programme futur, alors que son exécution raccourcirait la distance, donnerait satisfaction aux industriels même sans changement de tarif, elle désencombrerait la ligne du Luxembourg. Cette voie est la plus courte et, malgré la remonte de la vallée de la Meuse à Doische, le profil est beaucoup meilleur que celui de la Moline, elle aboutit à Châtelaineau, où elle peut desservir les nombreux hauts-fourneaux qu'on érige à Montignies. En joignant cette ligne à Berzée par la prolongation du chemin de fer de Berzée à Lanefse, on arrive à la Sambre et Marchienne, autre centre de production de fonte important. Moyennant 4 à 5 millions on aurait donné satisfaction à une industrie importante, desservi des populations déshéritées et dégagé, pour de nombreuses années, des lignes absolument trop chargées et qui deviennent dangereuses.

La section attire à nouveau l'attention de M. le Ministre sur cette question et le prie de lui donner une solution favorable.

- L'interland, c'est-à-dire la clientèle naturelle du port d'Anvers, doit être conservée avec un soin jaloux, c'est le fret de retour qui nous permet d'amener chez nous les matières premières nécessaires à notre industrie, dans de bonnes conditions. Dans ces derniers temps, notre clientèle du nord de l'Allemagne a été attirée à Rotterdam par des facilités nouvelles et des tarifs avantageux. Si la nouvelle ligne Louvain-Aix-la-Chapelle avait été créée directement de Louvain à Bleyberg, nous aurions vite repris notre avance; par Herbestal nous serons toutefois en meilleure situation qu'actuellement. Mais la clientèle qui nous appartient sans conteste, c'est celle de l'est de la France; il y a donc lieu de faire tout ce qui est nécessaire pour la conserver; la ligne Anvers-Vireux, la plus directe d'Anvers vers l'est, est à double voie jusque Walcourt; il importerait de la mettre à double voie jusque Vireux; ce ne sont pas là des lignes d'intérêt local, mais de vraies directions de transports importants.

POSTES.

Comme d'usage, l'Administration des postes a donné toute satisfaction. Nous avons des tarifs intérieurs modérés, on pourrait seulement demander

(1) Voir annexes.

l'abaissement des tarifs internationaux tout au moins avec les pays limitrophes, et la continuation de la création dans les campagnes de sous-perceptions qui ont rendu tant de services aux populations un peu éloignées des chemins de fer.

Pour le téléphone, chose remarquable, beaucoup de sections ont été unanimes à demander le changement de systèmes existant. C'est bien là la démonstration patente que cette réforme est désirée dans le pays entier. Lors de la discussion du budget de l'an dernier, cette réforme était subordonnée à l'installation du réseau souterrain à Anvers, actuellement on attend la transformation du réseau de Charleroi. C'est là une situation qui ne peut perdurer; en tous cas, on peut immédiatement faire la jonction des petits réseaux isolés et déshérités avec leurs voisins plus importants, et à ce point de vue le réseau de Chimay-Couvin, adossé à la frontière, n'a plus de possibilité d'extension; il a un chiffre d'abonnés inférieur à 125 qui tous réclament leur jonction à Charleroi.

MARINE.

C'est là un département un peu accessoire dans l'immense budget des chemins de fer, on avait déjà demandé de rattacher la marine à un Ministère plus indiqué, mais la solution ne vient pas vite. En attendant les accidents, comme ceux d'Ostende et de Flessingue, prouvent la nécessité de construire des canots de sauvetage à vapeur. Le premier turbinier pour la ligne d'Ostende-Douvres a donné d'excellents résultats et c'est avec fierté qu'on peut dire que nous possédons le record de la vitesse sur mer. Il y a lieu de persévérer dans cette voie pour soutenir notre ligne d'Ostende-Douvres.

Un membre croit que les horaires pourraient être utilement changés. Renvoyé à M. le Ministre.

La section centrale adopte le budget à l'unanimité sauf une abstention.

Le Rapporteur.

L. HUBERT.

Le Président,

A. HARMIGNIE.



ANNEXES AU RAPPORT.

ANNEXE 1.

TABEAU 1. — *État indiquant les recettes approximatives faites par les divers services du Département des chemins de fer, postes et télégraphes pendant l'année 1906.*

SERVICES.		RECETTES approximatives de 1906.
Chemins de fer fr.	254,000,000
Postes	Part { Taxes des correspondances en général . . . fr. 18,308,880	} 20,147,380
	— sur les mandats et bons de poste . . » 560,500	
	— sur les abonnements » 70,000	
	Trésor { — sur les effets de commerce » 1,200,000	
	— sur les permis de pêche » 8,000	
Part du fonds communal fr.	13,112,620	
Télégraphes et téléphones. »	13,000,000
Marine	Produit du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres . . »	1,300,000
	— du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre. »	115,000
	— des actes des commissariats maritimes »	195,000
	— des droits de pilotage »	4,450,000
	— des droits d'écluse »	5,000
		306,323,000

L'augmentation probable des recettes pour le chemin de fer, en 1906, est donc d'environ 44 1/2 millions plus élevée qu'en 1903; en 1903, l'augmentation avait été sur 1904 de 15,200,000 francs

TABLEAU II. — *Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État en 1905 et 1906.*

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES. (État et sociétés concessionnaires.)		RECETTES au profit du Trésor.	
	1905.	1906.	1905.	1906.

Onze premiers mois (1).

Voyageurs	75,344,365.44	75,817,000 »	73,719,042.80	74,194,000 »
Bagages	2,081,505.44	2,109,000 »	2,040,801.73	2,035,000 »
Marchandises, finances, etc. .	147,849,976.46	159,335,000 »	144,834,139.39	156,032,000 »
Produits extraordinaires . . .	2,321,544.49	1,933,000 »	2,302,345.03	1,914,000 »
Recettes totales	227,597,391.83	239,194,000 »	222,896,328.95	234,175,000 »
	+ 11,596,608.17		+ 11,278,671.05	

Décembre (évaluation).

Voyageurs et bagages	5,908,836.56	5,890,000 »	5,768,113.30	5,768,000 »
Marchandises et produits ex- traordinaires	14,062,503.44	14,355,000 »	13,779,081.41	14,057,000 »
Total des recettes	19,971,339.67	20,245,000 »	19,547,194.41	19,825,000 »
Différences en 1906	+ 273,660,33		+ 277,805.59	
Totaux pour les 12 mois.	247,568,731.50	259,439,000 »	242,443,523.36	254,000,000 »
Différences en 1906	+ 11,870,268.50		+ 11,556,476.64	

(1) La recette des mois d'octobre et de novembre 1906 n'est pas définitivement arrêtée.

TABLEAU III.

ADMINISTRATION DES POSTES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1906

Recettes.

Part du Trésor	fr.	20,147,380	
Part du fonds communal		15,112,620	
			<hr/>
Montant global des recettes.	fr.		33,260,000

Dépenses.

La dépense s'élèvera, en 1906, à la somme de	fr.	16,417,433	
à laquelle doit être ajoutée la quote-part de l'administration des postes dans les dépenses des services communs et représentant 55 p. c. du total des articles 31, 32 et 33 du Budget, ou de 744,637 francs		409,550	
			<hr/>
La dépense totale peut donc être évaluée à	fr.		<u>16,826,983</u>

TABLEAU IV.

ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1906

Recettes.

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie effectuées au profit du Trésor, en 1906, s'élèveront environ à fr. 13,000,000

Dépenses.

La dépense s'élèvera, en 1906, à la somme
de fr. 7,990,676
à laquelle doit être ajoutée celle de 335,086
qui représente 45 p. c. du total (744,637) des
dépenses (156,440 + 227,697 + 360,500) impu-
tées sur les articles 31, 32 et 33 (services
communs).

La dépense totale peut donc être évaluée à fr. 8,325,762

TABLEAU V.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1906.

Recettes.

La recette totale effectuée, en 1906, pour les divers services de la marine s'élèvera environ à fr. 6,065,000

Dépenses.

Les dépenses ordinaires, articles 47, 48, 49, 50 et 51 de la première section du Budget de 1906, s'élèvent à fr. 8,128,224

Et les dépenses exceptionnelles, article 58, de la 2^e section, à 90,000

Soit au total à fr. 8,218,224

Recettes et dépenses de 1885 à

ANNÉES.	RECETTES BRUTES de l'exploitation recettes diverses comprises.	DÉPENSES d'exploitations y compris les pensions.	RECETTES NETTES de l'exploitation.	PARTS des compagnies et loyers des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.
1	2	3	4	5
1885.	119,725,487 78	70,763,913 50	48,961,574 28	4,918,798 44
1886.	117,381,464 66	66,268,281 15	51,113,183 51	4,822,182 90
1887.	124,280,452 12	67,201,443 41	57,079,008 71	5,052,534 73
1888.	131,439,288 55	70,371,432 66	61,067,855 89	5,127,824 43
1889.	136,920,084 34	75,152,149 80	61,767,934 54	5,383,706 14
Moyennes quinquennales.	125,949,356 »	69,951,445 »	55,997,911 »	5,061,009 »
1890.	141,251,819 07	81,510,102 46	56,741,716 61	5,573,915 53
1891.	142,820,314 40	84,707,064 76	58,113,249 64	5,651,467 91
1892.	140,853,451 93	82,989,724 76	57,863,727 17	5,493,028 91
1893.	145,587,864 23	82,126,752 69	63,461,111 54	5,787,056 27
1894.	152,975,875 98	85,869,171 42	67,106,704 56	5,797,197 30
Moyennes quinquennales	144,697,865 »	84,040,563 »	60,657,302 »	5,660,533 »
1895.	154,695,002 42	91,446,189 25	63,248,813 17	5,800,913 98
1896.	160,456,430 83	92,266,058 18	68,190,372 65	6,007,480 33
1897.	180,105,783 73	103,986,792 60	76,118,991 13	5,502,307 09
1898.	188,111,913 16	108,905,690 68	79,206,222 48	5,340,133 56
1899.	204,612,736 73	121,680,486 30	82,932,250 43	5,749,948 14
Moyennes quinquennales	177,596,373 »	103,657,043 »	73,939,330 »	5,680,157 »
1900.	209,162,095 80	141,954,099,39	67,207,996 41	4,945,448 56
1901.	207,846,988 77	141,394,509 86	66,452,278 91	4,815,166 56
1902.	215,605,720 80	136,265,315 50	79,340,405 30	4,882,994 73
1903.	225,194,506 47	135,394,667 78	89,799,838 69	5,007,411 97
1904.	232,783,182 12	139,728,997 92	93,054,184 20	5,255,222 07
Moyennes quinquennales	218,118,459 »	138,947,318 »	79,170,941 »	4,981,255 »
1905 (approximativement).	247,951,821 77	155,292,759 »	92,659,062 77	5,344,808 14
1906 (approximativement).	259,823,000 »	165,690,500 »	94,132,500 »	5,658,600 »
Moyenne annuelle pour la période de 1885 à 1906	174,526,594 80	104,725,731 96	69,800,862 84	5,359,917 17

1905 et approximatives de 1906.

ANNEXE 2.

Part du Trésor.	CHARGES financières des capitaux (Intérêts et amortissement).	BONIF. ou MAI du compte d'exploitation.	Longueur moyenne exploitée.	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen du combustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
6	7	8	9	10	11	12
44,042,775 84	50,805,024 45	— 6,762,245 61	KILOM. 3,173	59 41	5 65	131 »
46,294,000 61	49,316,596 46	— 3,025,595 55	3,200	56 92	5 40	129 46
52,026,473 98	48,566,868 57	+ 3,459,605 41	3,247	54 07	4 70	108 »
55,940,034 46	49,039,761 32	+ 6,900,270 14	3,227	53 54	5 74	145 65
56,384,228 40	49,450,409 54	+ 6,933,818 86	3,235	54 89	6 68	115 52
50,936,902 »	49,435,734 »	+ 1,501,171 »	3,210	55 54	5 57	119 93
51,167,801 08	50,129,230 37	+ 1,038,570 71	3,249	59 83	10 96	132 50
52,461,781 73	50,561,898 32	+ 1,899,883 41	3,269	59 31	10 26	154 »
52,370,698 26	51,042,014 92	+ 1,358,683 34	3,276	59 27	7.52	139 50
57,674,055 27	51,503,827 49	+ 6,170,227 78	3,279	56 40	6 40	131 »
61,309,507 26	52,468,254 24	+ 9,141,253 02	3,289	56 43	6 89	126 48
54,996,769 »	51,075,045 »	+ 3,921,724 »	3,272	58 08	8 44	136 70
57,447,899 19	49,243,367 21	+ 8,204,531 98	3,299	59 20	7 33	125 29
62,482,892 32	50,509,604 33	+ 11,673,287 99	3,330	57 51	7 42	121 71
70,616,684 04	60,895,524 14	+ 9,721,159 90	3,340	60 94	8 26	118 69
73,866,088 92	62,594,739 31	+ 11,271,349 61	4,004	56 87	9 16	147 50
77,482,302 29	64,220,455 12	+ 12,961,847 17	4,040	60 47	11 45	127 50
68,259,473 »	57,492,738 »	+ 10,766,435 »	3,602	58 37	8 67	124 44
62,262,547 85	67,242,962 98	— 4,980,415 13	4,060	67 86	17 91	127 50
61,637,412 35	69,325,351 84	— 7,688,239 49	4,048	68 05	17 44	127 64
74,457,440 57	71,486,421 59	+ 2,970,988 98	4,049	63 23	12 29	131 08
84,792,396 72	73,555,520 42	+ 11,236,876 30	4,053	60 12	12 24	129 88
87,798,962 13	75,700,390 88	+ 12,098,571 25	4,037	60 03	12 25	131 63
74,189,686 »	71,462,130 »	+ 2,727,556 »	4,049	63 70	14 43	129 55
87,314,254 63	77,999,940 99	+ 9,314,313 64	4,047	62 63	11 97	127 50
88,473,900 »	80,134,556 »	+ 8,339,344 »	4,054	63 77	14 11	125 »
64,440,945 67	59,339,244 42	+ 5,401,731 26	3,648.4	60 04	9 62	127 02

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	46,838,158 83	»	46,838,158 83	5 01	2,348,235 97
1832	99.791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	1,989,574 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	366.588,071 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 54
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	4 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 88	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 1906.

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 »	»	»	»	»
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	641,941 59	641,941 59	»
70,364,846 76	6 84	25,885,550 21	4,272,516 43	4,914,458 02	4 39
96,490,498 64	6 17	28,518,284 32	8,574,030 24	13,488,488 26	4 39
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	12,912,187 78	26,400,676 04	4 39
129 027,048 64	5 67	43,517,165 01	13,873,768 80	40,274,444 84	4 32
126,741,395 04	5 69	43,248,967 01	17,010,176 63	57,284,621 47	4 32
206,385,990 99	5 55	47,910,778 74	20,624,184 65	77,608,806 12	4 88
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	24,877,890 63	102,786,696 75	4 89
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	20,926,149 62	123,712,846 37	4 89
227,241,124 78	5 44	46,353,406 87	13,284,953 80	136,997,800 17	4 90
324,054,203 31	4 98	42,503,868 11	7,110,250 35	144,108,050 52	4 66
321,917,109 92	4 98	42,299,389 15	4,810,180 10	148,918,230 62	4 66
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	6,272,766 81	155,190,997 43	4 66
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	3,874,144 96	159,063,142 39	4 67
348,475,847 55	4 98	40,121,250 73	3,218,934 22	162,284,076 61	4 71
314,945,072 77	4 98	39,471,389 51	2,816,362 75	165,100,439 36	4 71
340,356,322 01	4 99	38,679,519 15	949,619 50	166,050,058 86	4 71
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	444,270 62	166,494,329 48	4 71
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	1,040,148 95	167,534,478 43	4 73
345,031,619 39	5 »	36,581,418 71	1,226,632 16	168,761,110 59	4 73
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,868,077 02	172,629,187 61	4 54
350,217,807 99	4 81	36,418,967 50	4,980,558 70	177,609,746 31	4 54
346,454,801 40	4 81	35,911,405 62	3,353,465 60	180,963,210 91	4 54
342,514,104 55	4 79	35,375,975 76	2,893,061 99	183,856,273 90	4 51
337,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,089,935 »	186,946,208 90	4 51
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	689,266 82	187,635,475 92	4 51
370,600,802 14	4 77	33,790,887 78	2,317,300 84	189,952,776 56	4 41

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

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre:	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,344,188 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	653,438,940 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	227,583,621 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	1,134,550,640 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 1906 (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
363,914,025 05	4 78	33,427,163 72	4,725,644 20	194,678,417 76	P. c. 4 52
356,943,709 35	4 78	33,090,727 75	6,019,162 27	200,697,580 03	4 52
349,682,098 44	4 79	32,771,787 79	6,653,930 60	207,351,510 63	4 53
342,109,721 58	4 80	32,377,742 03	5,245,280 96	212,596,791 59	4 53
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	9,053,905 39	221,650,696 98	4 53
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	14,426,666 49	236,077,363 47	4 53
436,845,219 01	4 73	29,093,086 82	3,438,016 02	244,545,379 49	4 52
433,835,147 30	4 73	28,831,849 87	4,259,984 04	248,775,363 53	5 52
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,752,672 28	253,528,035 81	4 54
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,073,266 02	262,601,304 83	4 54
489,152,757 63	4 70	29,439,597 13	26,414,628 18	289,045,930 01	4 50
487,675,036 46	4 72	29,402,845 76	40,110,582 79	329,126,512 80	4 51
727,429,573 36	4 43	96,259,545 56	96,764,547 02	425,891,029 82	4 29
727,213,998 26	4 43	96,256,227 52	34,365,724 30	457,256,754 12	4 29
726,938,085 86	4 43	96,253,022 16	17,368,153 72	474,624,907 84	4 29
735,903,308 87	4 42	96,225,991 88	73,844,253 85	548,469,161 69	4 29
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	29,400,938 44	577,870,400 13	4 26
917,299,327 25	4 33	115,818,654 97	53,228,543 51	631,098,643 64	4 23
938,551,743 70	4 33	115,634,968 52	39,732,520 33	670,831,163 97	4 23
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 33	50,249,852 84	721,081,016 84	3 96
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	64,813,005 72	785,894,022 53	3 96
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	61,551,875 55	847,445,898 08	3 94
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 41	29,727,775 31	877,173,673 39	3 93
1,421,969,637 71	3 99	124,683,144 51	19,356,123 21	896,529,796 60	3 93
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	11,634,403 07	908,164,199 67	3 93
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	99,436,701 62	1,007,600,901 29	3 91
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	12,890,682 53	1,020,491,583 82	3 57
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,124,233 66	1,033,615,817 48	3 57
1,542,994,028 51	3 61	121,571,403 71	14,777,468 13	1,048,393,285 61	3 56
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,234,698 97	1,065,627,984 58	3 57

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

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	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 74
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 24
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 24
1902	2,879,394,050 57	309,920,343 35	2,569,473,707 22	3 »	77,084,211 24
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 24
1904	3,116,872,948 12	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 24
1905	3,220,908,448 12	309,920,140 90	2,910,988,307 22	3 »	87,329,649 21
1906	3,285,467,050 56	309,869,768 34	2,975,597,282 22	3 »	89,267,918 46

capitaux réalisés de 1830 à 1906 (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	121,291,904 26	17,148,279 42	1,082,768,264 »	3 55
1,696,828,064 33	3 58	122,129,017 89	18,522,473 79	1,101,296,737 79	3 54
1,738,078,115 48	3 56	121,672,466 74	13,782,972,14	1,115,049,709 93	3 52
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	23,573,243 27	1,138,622,953 20	3 52
1,795,618,461 55	3 20 ²	120,990,520 72	17,732,719 17	1,156,355,672 37	3 16
1,878,469,746 44	3 18 ⁸	120,107,110 78	40,322,357 28	1,196,678,029 65	3 16
1,940,962,312 92	3 18 ⁵	119,512,119 30	225,977,380 83	1,422,655,410 48	3 15
2,174,862,454 58	3 16 ⁴	119,004,377 64	40,325,879 30	1,462,984,289 78	3 13
2,178,220,217 91	3 16 ⁴	118,944,089 31	77,203,897 32	1,540,185,187 10	3 13
2,219,501,706 34	3 16 ⁴	121,476,100 88	51,137,128 60	1,591,322,315 70	3 13
2,342,547,185 49	3 16 ¹	125,583,821 73	66,864,911 52	1,658,187,227 22	3 13
2,443,219,678 13	3 15 ⁵	126,254,029 09	63,869,881 72	1,722,057,108 94	3 12 ⁵
2,552,178,365 59	3 14 ⁰	126,583,041 63	62,404,710 46	1,784,458,819 40	3 12
2,680,047,146 12	3 14 ²	126,905,661 10	69,016,259 80	1,853,475,079 20	3 11 ⁵
2,783,719,423 23	3 13 ⁷	127,268,883 99	70,539,464 68	1,924,034,543 88	3 11
2,847,974,209 41	3 14 ⁴	127,623,072 81	55,045,087 08	1,979,079,630 96	3 11

(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			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1835	13.5	1,929,767 55	142,946	»	421,439	269,362 50	168,847 44
1836	35.7	5,845,416 34	162,897	»	871,307	825,594 01	431,135 67
1837	90.8	18,253,449 31	201,026	»	1,384,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1838	202.6	35,587,228 51	175,653	5,300	2,238,303	3,098,267 66	2,768,616 64
1839	273.3	49,740,247 90	181,999	34,536	1,952,731	4,282,886 86	3,082,994 23
Moyennes quinquennales.	123.2	22,265,161 92	172,904	»	1,373,671	1,978,797 24	1,528,316 54
1840	324.7	62,144,182 97	191,390	104,892	2,199,319	5,355,946 38	3,077,994 08
1841	340.5	75,578,614 73	221,964	176,722	2,639,744	6,231,809 09	4,469,387 95
1842	398.5	95,266,341 49	239,062	192,910	2,724,104	7,501,862 49	4,496,399 13
1843	485.5	136,997,800 07	282,179	359,140	3,085,349	9,028,821 87	5,393,854 52
1844	559.8	144,108,050 52	257,428	560,906	3,381,529	11,247,460 75	5,977,107 03
Moyennes quinquennales.	421.8	102,818,997 98	238,405	278,914	2,806,009	7,883,180 11	4,682,948 54
1845	559.8	148,918,230 62	266,020	691,288	3,470,678	12,420,850 21	6,307,111 15
1846	559.8	155,190,997 43	277,226	778,897	3,700,111	15,599,571 22	7,154,541 78
1847	569.6	159,065,142 39	279,258	1,005,677	3,746,390	14,776,388 10	9,292,275 09
1848	594.9	162,284,076 61	272,792	876,515	3,638,965	12,302,826 29	9,859,280 47
1849	624.6	165,100,439 36	264,330	1,034,842	3,924,006	13,291,528 53	8,166,026 73
Moyennes quinquennales.	581.8	158,111,777 28	271,925	887,444	3,696,030	13,278,232 87	7,955,847 04
1850	624.6	166,046,582 »	265,845	1,261,155	4,188,614	15,099,030 77	9,198,980 39
1851	624.6	166,490,852 62	266,556	1,271,403	4,355,756	16,338,291 49	8,614,753 94
1852	624.6	167,530,501 57	268,220	1,479,544	4,451,304	17,408,068 15	8,500,672 18
1853	631.4	168,651,076 04	267,107	1,844,107	4,685,259	19,745,912 06	10,018,687 08
1854	636.6	172,296,859 37	270,652	2,345,892	4,905,814	22,748,574 52	11,297,729 49
Moyennes quinquennales.	628.4	168,203,174 32	247,676	1,639,820	4,517,349	18,267,975 40	9,526,164 62

Réseau de l'État Belge depuis l'origine.

ANNEXE 4.

RÉSEAU.	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte de charges financières, loyers et parts des compagnies.				COEFFICIENTS des frais d'exploitation.	
	Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.		
						Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.		Pertes Sèches.
9	10	11	12	13	14	15	16	17		
100,515 06	»	19,953	» 12,507	» 7,446	»	23,373 74	»	4,731 40	62 68	
394,458 34	»	23,126	» 12,077	» 11,049	»	24,202 93	»	677 90	52 22	
227,886 46	»	15,615	» 13,106	» 2,509	»	687,913 66	»	7,576 20	83 93	
329,651 02	30	15,292	» 13,665	» 1,627	»	1,188,972 06	»	5,868 60	89 36	
1,199,892 63	126	15,672	» 11,281	» 4,391	»	1,026,376 66	»	3,755 50	71 98	
450,480 70	»	16,064	» 12,407	» 3,657	»	2,950,839 05	»	4,791	» 77 23	
2,277,952 30	323	16,495	» 9,480	» 7,015	»	1,187,665 34	»	3,657 70	57 47	
1,812,421 14	519	18,448	» 13,125	» 5,323	»	2,830,930 60	»	8,314 00	71 15	
3,005,463 36	481	18,825	» 11,283	» 7,542	»	2,827,762 02	»	7,096 00	59 94	
3,634,967 35	740	18,597	» 11,110	» 7,487	»	3,104,312 08	»	6,394 80	59 74	
5,270,353 72	1,003	20,092	» 10,677	» 9,415	»	1,666,814 19	»	2,997 50	53 14	
3,200,227 57	614	18,689	» 11,102	» 7,587	»	11,617,384 23	»	5,508 50	59 40	
6,113,739 06	1,236	21,188	» 11,267	» 10,921	»	1,114,975 38	»	1,991 70	50 78	
6,445,029 44	1,370	24,294	» 12,781	» 11,513	»	1,048,237 96	»	1,872 50	52 61	
5,484,113 01	1,767	25,942	» 16,314	» 9,628	»	2,317,595 67	»	4,068 80	62 89	
3,443,515 82	1,474	20,680	» 14,892	» 5,788	»	4,692,599 65	»	7,888 00	72 01	
5,125,501 80	1,658	21,280	» 13,074	» 8,206	»	3,308,070 25	»	5,296 30	61 44	
5,322,385 83	1,503	22,825	» 13,676	» 9,149	»	12,481,478 91	»	4,291 10	59 92	
5,900,050 38	2,021	24,174	» 14,728	» 9,446	»	2,702,990 42	»	4,327 66	60 92	
7,723,537 55	2,027	26,158	» 13,792	» 12,366	»	919,159 05	»	1,471 60	52 73	
8,907,395 97	2,371	27,871	» 13,610	» 14,261	186,346 77	»	298 30	»	48 83	
9,727,224 98	2,917	31,273	» 15,867	» 15,406	777,424 91	»	1,231 30	»	50 74	
11,450,845 03	3,688	35,734	» 17,747	» 16,987	2,407,371	»	3,781 60	»	49 66	
8,741,810 78	2,607	29,072	» 15,160	» 13,912	»	251,006 79	»	79,90	52 15	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées	CAPITAL UTILE. — Total.	CAPITAL par kilomètre.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués	Recettes brutes.	Dépenses d'ex- ploitation y com- pris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855.	652.4	177,190,648 66	271,598	2,716,599	5,288,216	24,546,265 20	13,063,015 70
1856.	713.1	180,453,200 01	253,035	2,618,658	5,962,707	24,612,160 59	14,645,613 67
1857.	744.6	197,091,779 41	264,695	2,859,325	6,458,424	25,743,490 07	14,542,307 79
1858.	745.7	200,481,714 41	268,448	3,271,034	6,640,948	27,407,124 47	14,989,021 94
1859.	745.7	200,870,981 23	269,372	3,398,860	7,140,640	28,177,469 10	14,533,542 13
Moyennes quin- quennales. . .	720.3	191,157,664 75	265,434	2,971,895	6,298,187	26,097,301 89	14,354,700 25
1860.	747.2	203,188,282 07	271,933	3,770,615	7,412,361	29,644,505 28	14,300,787 50
1861.	748.6	207,913,923 27	277,737	4,203,671	7,849,594	32,991,957 22	14,655,562 37
1862.	748.6	213,932,718 04	285,777	4,374,905	8,131,685	32,703,236 92	15,241,905 36
1863.	748.6	219,429,926 33	293,120	4,572,454	8,818,952	33,976,414 51	15,824,280 70
1864.	748.6	223,429,834 11	298,464	5,352,305	9,421,632	36,329,916 90	17,416,526 15
Moyennes quin- quennales. . .	748.3	213,578,936 76	285,406	4,454,808	8,326,845	33,129,206 13	15,487,812 42
1865.	749.2	230,457,450 82	307,605	6,006,195	10,677,963	38,193,962 92	19,815,804 54
1866.	789.8	239,505,337 47	303,248	6,648,366	11,636,417	37,889,919 66	23,473,179 07
1867.	862.7	251,541,340 95	291,575	6,661,064	12,616,961	40,352,035 »	24,324,343 65
1868.	862.7	252,254,840 40	292,402	6,787,898	12,824,334	42,001,675 09	24,154,590 05
1869.	862.7	254,132,508 68	294,578	7,248,814	13,577,016	43,534,642 84	24,759,763 77
Moyennes quin- quennales. . .	825.4	245,578,297 46	297,882	6,670,467	12,266,738	40,394,447 10	23,305,536 21
1870.	868.7	258,485,254 64	279,554	7,767,488	14,134,356	45,366,359 22	25,558,032 87
1871.	1,422.2	300,886,733 96	211,564	11,204,691	17,282,037	66,185,030 56	35,397,142 06
1872.	1,469.6	335,517,030 83	228,305	13,264,731	23,197,623	68,590,317 51	42,720,305 65
1873.	1,871.1	528,327,639 35	232,362	16,285,822	29,101,509	72,867,366 73	55,082,274 29
1874.	1,925.1	565,619,822 30	293,813	15,137,240	32,444,823	88,222,555 26	60,678,815 07
Moyennes quin- quennales. . .	1,511.3	397,767,296 23	262,720	12,931,994	23,432,069	68,246,325 86	43,887,313 99
1875.	1,966.5	581,219,556 40	295,560	14,383,841	34,961,012	87,742,148 76	58,908,463 59
1876.	2,053.2	652,428,671 14	317,762	14,572,956	36,913,707	90,614,686 14	58,074,629 91
1877.	2,144.7	878,023,405 96	409,392	14,554,854	37,421,220	90,549,290 91	55,580,080 29
1878.	2,435.3	922,381,268 11	578,755	16,022,800	40,391,240	94,473,169 17	56,479,678 37
1879.	2,552.0	974,878,519 33	382,006	17,345,255	49,926,427	99,913,197 86	59,833,554 71
Moyennes quin- quennales. . .	2,230.3	801,786,284 19	356,695	15,375,941	38,122,721	92,658,498 57	57,579,281 58

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

RÉSEAU.	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies				COEFFICIENTS des frais d'exploitation	
	Bénéfice brut. 9	Tonnage. 10	Recettes brutes. 11	Dépenses d'exploita- tion. 12	Bénéfice brut. 13	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.		
						Bénéfices nets. 14	Pertes sèches. 15	Bénéfices nets. 16		Pertes sèches. 17
11,483,249 50	4,466	37,625	» 20,023	» 17,602	» 1,936,886 54	»	2,968 80	»	53 05	
9,966,546 92	3,672	34,514	» 20,538	» 13,976	» 4,750 84	»	6 40	»	59 28	
11,201,182 28	3,843	34,574	» 19,530	» 15,044	» 394,653 31	»	530	»	56 81	
12,418,402 53	4,394	36,754	» 20,401	» 16,653	» 1,306,583 58	»	1,752 28	»	54 74	
13,643,926 97	4,562	37,787	» 19,490	» 18,297	» 2,366,308 68	»	3,173 30	»	51 58	
14,742,601 64	4,427	36,231	» 19,929	» 16,302	» 6,009,182 95	»	1,668 50	»	55 00	
15,343,717 78	5,047	39,674	» 19,139	» 20,535	» 3,977,080 94	»	5,322 60	»	48 17	
18,336,394 85	5,619	44,072	» 19,577	» 24,495	» 6,609,930 89	»	8,829 70	»	44 42	
17,461,331 56	5,849	43,686	» 20,361	» 23,325	» 5,482,062 49	»	7,323 10	»	46 67	
18,152,133 61	6,413	45,387	» 21,138	» 24,249	» 5,718,551 02	»	7,639	»	46 57	
18,913,390 75	7,155	48,530	» 23,265	» 25,265	» 5,996,450 99	»	8,009 80	»	47 94	
17,641,393 71	5,957	44,274	» 20,697	» 23,574	» 27,783,776 03	»	7,425 60	»	46 75	
18,378,158 38	8,019	50,980	» 26,449	» 24,531	» 5,015,279 82	»	6,694 20	»	51 57	
14,416,740 59	8,424	47,974	» 29,720	» 18,254	»	87,487 54	»	110 80	61 28	
16,027,691 35	7,727	46,774	» 28,196	» 18,578	» 711,086 95	»	824 30	»	60 56	
17,847,085 04	7,874	48,686	» 27,999	» 20,687	» 1,938,901 93	»	2,247 50	»	57 53	
18,774,879 07	8,360	50,463	» 28,700	» 21,763	» 2,733,814 41	»	3,168 90	»	56 91	
17,088,910 89	8,079	48,938	» 28,235	» 20,703	» 10,311,595 57	»	2,498 50	»	57 69	
19,808,326 35	8,940	52,223	» 29,421	» 22,802	» 3,550,384 72	»	4,087	»	56 33	
30,787,888 50	7,879	46,537	» 24,889	» 21,648	» 7,423,203 14	»	5,219 50	»	52 85	
25,870,011 86	9,029	46,673	» 29,069	» 17,604	» 86,551 04	»	58 90	»	61 17	
17,785,092 44	8,704	38,944	» 29,439	» 9,505	»	12,828,264 79	»	6,856	» 75 66	
27,543,740 19	8,383	45,828	» 34,520	» 14,308	»	9,064,436 84	»	4,708 60	69 49	
24,359,011 87	8,587	45,456	» 29,039	» 16,417	»	10,832,562 73	»	1,433 50	64 31	
28,833,685 17	7,316	44,618	» 29,956	» 14,662	»	9,211,972 03	»	4,684 50	66 02	
32,540,056 23	7,998	44,133	» 28,285	» 15,848	»	7,406,659 34	»	3,607 40	64 08	
34,969,240 62	6,788	42,220	» 25,915	» 16,305	»	7,845,545 52	»	3,658 10	61 47	
37,993,490 80	6,580	38,793	» 23,192	» 15,601	»	6,616,241 27	»	2,716 80	59 89	
41,059,643 15	6,796	39,151	» 23,062	» 16,089	»	5,820,573 38	»	2,280 80	59 13	
35,079,217 19	6,917	41,544	» 25,816	» 15,728	»	36,929,708 70	»	3,311 60	51 04	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL GÉNÉRAL.		Capital par kilomètre.	POUR L'ENSEMBLE DU					
		Total.			Tonnage.	Voyageurs embarqués	Recettes brutes.	Dépenses d'ex- ploitation y com- pris les pensions.		
1	2	3	4	5	6	7	8			
1880.	2,724.0	1,027,663,575	13	377,263	19,083,786	43,032,882	113,909,951	12	68,850,660	40
1881.	2,869.5	1,088,775,824	02	379,431	20,128,181	44,950,022	113,646,535	14	71,867,399	85
1882.	3,004.0	1,155,425,369	65	384,629	21,709,387	47,906,137	119,434,741	39	75,025,938	32
1883.	3,074.1	1,176,616,732	48	382,764	22,033,346	49,637,604	121,983,754	07	73,829,240	27
1884.	3,129.0	1,198,020,661	40	382,877	21,647,575	50,465,943	120,328,619	13	72,721,320	77
Moyennes quin- quennales . . .	2,960.1	1,129,300,432	54	384,393	20,920,455	46,998,517	117,860,720	17	72,458,941	92
1885.	3,173.1	1,220,370,892	88	384,599	20,507,722	51,283,224	119,725,487	78	70,763,913	50
1886.	3,199.9	1,229,659,986	28	384,281	20,146,930	51,657,884	117,381,464	66	66,268,281	15
1887.	3,216.6	1,240,394,568	45	385,623	23,302,437	54,064,304	124,280,452	12	67,201,443	41
1888.	3,226.8	1,253,553,171	27	388,482	25,473,037	57,883,610	131,439,288	55	70,371,432	66
1889.	3,235.4	1,269,783,736	87	392,466	27,034,059	59,957,199	136,920,084	34	75,152,149	80
Moyennes quin- quennales. . .	3,210.4	1,242,752,474	45	387,090	23,493,837	54,959,244	125,949,355	49	69,951,444	12
1890.	3,248.6	1,294,667,478	58	398,531	27,177,416	64,228,892	141,251,819	07	84,510,102	46
1891.	3,269.4	1,310,977,026	20	400,984	26,840,667	67,432,178	142,820,314	40	84,707,064	76
1892.	3,275.8	1,328,325,789	50	403,497	26,384,525	68,515,978	140,853,451	93	82,989,724	76
1893.	3,278.7	1,337,479,410	37	407,930	28,530,440	60,969,992	145,587,864	23	82,126,752	69
1894.	3,288.6	1,361,547,309	41	414,020	29,611,186	74,773,172	152,975,875	98	85,869,474	42
Moyennes quin- quennales. . .	3,272.2	1,326,599,402	84	405,392	27,708,727	69,484,042	144,697,865	12	84,040,563	22
1895.	3,298.8	1,382,064,216	70	418,960	30,106,323	76,937,198	154,695,002	42	91,446,189	25
1896.	3,302.1	1,454,690,603	82	414,520	31,608,887	82,676,592	160,456,430	83	92,266,058	18
1897.	3,391.6	1,747,910,637	19	437,897	34,152,501	91,359,843	180,105,783	73	103,986,792	60
1898.	4,003.9	1,788,885,096	85	446,786	36,405,380	101,957,734	188,111,913	16	108,905,690	68
1899.	4,039.6	1,834,813,969	60	454,207	39,902,457	114,858,223	204,612,736	73	121,680,486	30
Moyennes quin- quennales . . .	3,767.2	1,641,072,904	83	434,474	34,495,410	93,557,948	177,596,373	37	103,657,043	40
1900.	4,060.4	1,907,511,236	49	469,819	41,552,210	123,710,046	209,162,095	80	144,954,099	39
1901.	4,048.5	1,961,104,488	18	484,403	40,715,545	124,454,401	207,846,788	77	141,394,509	86
1902.	4,049.3	2,018,778,405	21	498,550	45,118,501	127,109,684	215,605,720	80	136,265,315	50
1903.	4,053.0	2,076,038,289	59	512,223	45,108,846	132,604,692	225,194,506	47	135,394,667	78
1904.	4,037.0	2,125,171,940	06	526,424	46,161,956	136,409,599	232,783,482	42	139,723,997	92
Moyennes quin- quennales. . .	4,049.5	2,017,720,871	91	498,284	43,331,412	128,857,684	218,418,458	79	138,947,518	09
1905.	4,047.5	2,200,490,372	98	543,667	49,004,209	145,471,624	247,951,821	77	155,292,759	»
1906 (approxima- tivement.)	4,054.3	2,246,009,000	»	553,980	53,172,747	151,222,690	259,823,000	»	165,690,500	»
Total général .	153,565.2	32,740,058,742	49	»	1,077,967,944	2,768,679,451	5,958,584,312	53	5,357,800,267	59
Moyennes géné- rales	1,852.1	732,500,845	88	395,492	14,974,777	58,453,881	82,479,079	33	49,413,892	61

(*) 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).

RÉSEAU.	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				COEFFICIENTS des frais d'exploitations	
	Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.		
						Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.		Pertes sèches.
9	10	11	12	13	14	15	16	17		
45,059,290 72	7,006	41,817	» 25,276	» 16,541	»	3,297,043 30	»	1,777 30	60 44	
41,779,135 29	7,015	39,605	» 25,045	» 14,560	»	9,290,405 38	»	3,237 60	63 37	
44,408,803 07	7,227	39,759	» 24,975	» 14,784	»	8,668,790 78	»	2,885 70	62 85	
48,154,543 80	7,477	39,681	» 24,017	» 15,664	»	6,864,596 44	»	2,232 10	60 52	
47,607,298 36	6,918	38,456	» 23,241	» 15,215	»	8,277,755 14	»	2,645 50	60 44	
45,961,574 28	7,069	39,816	» 24,478	» 15,338	»	36,305,561 04	»	2,453 00	61 48	
48,401,808 25	6,463	37,731	» 22,301	» 15,430	»	6,762,245 61	»	2,131 10	59 11	
51,413,183 51	7,460	36,683	» 20,709	» 15,974	»	3,025,595 55	»	945 50	56 92	
57,079,008 74	7,225	38,637	» 20,892	» 17,745	» 3,459,605 41	»	1,075 50	»	54 07	
61,067,855 89	7,895	40,734	» 21,808	» 18,926	» 6,900,270 44	»	2,138 40	»	53 54	
61,767,934 54	8,356	42,319	» 23,228	» 19,091	» 6,933,818 86	»	2,143 40	»	54 89	
55,997,911 37	7,424	39,232	» 21,789	» 17,443	» 7,505,853 25	»	467 60	»	55 54	
56,741,716 61	8,367	43,481	» 26,014	» 17,467	» 1,038,570 71	»	319,70	»	59 83	
58,413,249 64	8,210	43,684	» 25,909	» 17,775	» 1,899,883 41	»	581 10	»	59 31	
57,863,727 17	8,056	42,998	» 25,334	» 17,664	» 1,358,683 34	»	444,80	»	59 27	
63,461,114 54	8,703	44,404	» 25,049	» 19,355	» 6,170,227 78	»	1,881 90	»	56 40	
67,106,704 56	9,005	46,517	» 26,111	» 20,406	» 9,141,253 02	»	2,779 70	»	56 13	
60,657,301 90	8,468	44,220	» 25,683	» 18,537	» 19,608,618 26	»	1,198 50	»	58 08	
63,248,813 17	9,125	46,894	» 27,721	» 19,173	» 8,204,531 98	»	2,487 10	»	59 20	
68,190,372 65	9,582	45,817	» 26,346	» 10,471	» 11,673,287 99	»	3,333 20	»	57 51	
76,118,991 13	10,219	45,121	» 26,051	» 19,070	» 9,721,159 90	»	2,435 10	»	60 94	
79,206,222 48	9,092	46,982	» 27,200	» 19,782	» 11,271,349 61	»	2,815 10	»	56 87	
82,932,250 43	9,878	50,652	» 30,122	» 20,530	» 12,961,847 17	»	3,208 70	»	60 47	
73,939,329 97	9,579	47,143	» 27,516	» 19,627	» 53,832,176 65	»	2,857 90	»	58 37	
67,207,996 41	10,234	51,516	» 34,963	» 16,553	»	4,980,415 13	»	1,226 70	67 86	
66,452,278 91	10,057	51,339	» 34,925	» 16,414	»	7,688,239 49	»	1,390	68 05	
79,340,405 30	10,618	53,245	» 33,652	» 19,593	» 2,970,988 98	»	733 70	»	63 23	
89,799,838 69	11,130	55,562	» 33,406	» 22,156	» 11,236,876 30	»	2,772 50	»	60 12	
93,054,181 20	11,435	56,662	» 34,612	» 23,050	» 12,098,571 25	»	2,996 80	»	60 03	
79,170,940 70	10,700	53,861	» 34,312	» 19,550	» 13,637,781 91	»	673 50	»	63 70	
92,659,062 77	12,107	61,261	» 38,368	» 22,893	» 8,314,313 64	»	2,301 30	»	62 63	
94,132,500 00	13,115	64,086	» 40,868	» 23,218	» 8,339,344	»	»	»	63 77	
2,580,758,244 74	»	2,774,952	» 1,629,500	» 1,145,432	» 195,517,907 16	148,515,089 19	»	»	4,205 16	
33,066,086,73	8,084	44,532 55	» 26,679 53	» 17,853 02	» 625,039 14	»	337 50	»	59 91	

TABLEAU I. — Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État, depuis 1879 jusqu'à 1906.

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.			RECETTE NETTE.	Augmentation ou diminution de l'année précédente.
		Dépenses d'exploitation y compris les pensions.	Parts des compagnies et loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7
1878	94,473,169 17	56,479,678 37	2,964,483 63	60,444,162 »	51,029,007 17	»
1879	99,913,197 86	58,853,554 71	4 120,424 41	62,973,979 12	36,939,218 74	+ 2,910,211 57
1880	113,909,951 12	68,850,660 40	5,302,802 39	74,153,462 79	39,756,488 33	+ 2,817,269 59
1881	113,646,535 14	71,867,309 85	5,588,390 83	77,455,790 68	36,190,744 46	— 3,565,743 87
1882	119,434,711 39	75,025,938 32	5,208,546 28	80,234,484 60	39,200,256 79	+ 3,009,512 33
1883	121,983,754 07	73,829,240 27	5,281,159 31	79,110,399 58	42,873,354 49	+ 3,673,097 70
1884	120,328,619 13	72,721,320 77	5,436,596 97	77,857,917 74	42,470,701 39	— 402,653 10
1885	119,725,487 78	78,763,913 50	4,918,798 44	75,682,711 94	44,042,775 84	+ 1,572,074 45
1886	117,381,464 66	66,263,281 15	4,822,182 90	71,090,464 05	46,291,000,61	+ 2,218,224 77
1887	124,280,452 12	67,201,443 41	5,052,534 73	72,253,978 14	52,026,478 98	+ 5,735,473 37
1888	131,439,288 55	70,371,432 66	5,427,824 43	75,499,257 09	55,940,031 46	+ 3,913,557 48
1889	136,920,084 34	75,152,149 80	5,383,706 14	80,535,855 94	56,384,228 40	+ 444,196 94
1890	141,251,819 07	84,510,102,46	5,573,915 53	90,084,017 99	51,167,801 08	— 5,216,427 32
1891	142,820,314 40	84,707,064 76	5,651,467 91	90,358,532 67	52,461,781 73	+ 1,293,980 65
1892	140,853,451 93	82,989,724 76	5,492,028 91	88,482,753 67	52,370,698 26	— 91,083 47
1893	145,587,364 23	82,126,752 69	5,787,056 27	87,913,808 96	57,674,055 27	+ 5,303,357 01
1894	152,975,875 98	85,869,171 42	5,797,197 30	91,666,368 72	61,309,507 26	+ 3,635,451 99
1895	154,695,002 42	91,446,189 25	5,800,913 98	97,247,103 23	57,447,899 19	— 3,861,608 07
1896	160,456,430 83	92,266,058 18	6,007,480 33	98,273,538 51	62,182,892 32	+ 4,734,993 13
1897	180,105,783 73	103,986,792 60	5,502,307 09	109,489,099 69	70,616,684 04	+ 8,433,791 72
1898	188,111,913 16	108,905,690 68	5,340,133 56	114,245,824 24	73,866,088 92	+ 3,249,404 88
1899	204,612,736 73	121,680,486 30	5,749,948 14	127,430,434 44	77,182,302 29	+ 3,316,213 37
1900	209,162,095 80	141,951,099 39	4,945,448 56	146,899,547 95	62,262,547 85	— 11,919,754 44
1901	207,846,788 77	141,394,509 86	4,815,166 56	146,209,676 42	61,637,112 35	— 625,435 50
1902	215,605,720 80	136,265,315 50	4,882,994 73	141,148,310 23	74,457,410 57	+ 12,820,298 22
1903	225,191,506 47	135,394,667 78	5,007 441 97	140,402,109 75	84,792,396 72	+ 10,334,986 15
1904	232,783,182 12	139,728,997 92	5,255,222 07	144,984,219 99	87,798,962 13	+ 3,006,565 41
1905	247,951,821 77	155,292,759 »	5,344,808 14	160,637,567,14	87,314,254 63	— 481,707 50
* 1906	259,823,000 »	163,690,500 »	5,658,600 »	171,349,100 »	88,473,900 »	+ 1,159,645 37
Recette nette de 1906 fr. 88,473,900 »						+ 83,612,306 10
— 1887 34,029,007 17						— 29,167,413 27
Augmentation de la recette nette fr. 54,444,892,83						+ 54,444,892,83

* 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 payement des annuités et loyers.

TABLEAU 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.
1	2	3	4	5
1879.	44,636,000 »	1,559,142 »	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 »	140,844 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 »	483,301 »	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 »	758,539 »	50,570 60	809,109 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.	(3) 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 »	124,944 »	1,999,056 »
1904.	68,290,700 »	2,048,721 »	(4) 204,872 40	2,253,593 40
1905.	70,803,800 »	2,124,114 »	212,411 40	2,336,525 40
1906.	55,334,500 »	1,460,035 »	166,003 50	1,626,038 50
Accroissement de la charge d'amortissement résultant de l'application aux capitaux émis de 1878 à 1903 de l'augmentation de la dota- tion annuelle (30 p. c au lieu de 0.20 p. c) $\frac{1,756,083,70 \times 0.10}{100}$ 1,756,083 70.				
	1,392,599,700 »	44,748,194 50	4,234,717 40	48,952,914 60

(1) Y compris 87,451,178 fr., représentant le capital émis pour la conversion des titres de la Compagnie du chemin de fer du Luxembourg.

(2) Annuité éteinte par suite de la conversion de titres de la Compagnie du Luxembourg.

(3) Y compris le capital de titre de sociétés remboursé par le Trésor, savoir : 2,514,000 francs en 1897, 619,500 francs en 1898 et 2,412,839 francs en 1899. (Anvers-Gand, Eclon-Gill, Tangay-Bilou, E.-I.-Belg., Anvers-Bruxelles et Liège-Luxembourgeois.)

(4) Annuités destinées à titre fixe aux charges des obligations de diverses compagnies dont l'État a assumé le service.

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

(6) Dotation d'amortissement de 0.50 p. c. à partir de 1904.

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		
+ 33,784 58	»	1,684,169 78	<p>Le coût des lignes rachetées par l'État 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.</p> <p>Ces émissions sont comprises dans les chiffres relevés dans la colonne 2 du tableau.</p> <p>De 1881 à 1902, les Pays-Bas ont versé dans la Caisse de l'État 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>.</p> <p>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. 49,045,984.29 3.30 p. c. de fr. 31,321,356.83, soit en chiffre rond 1,034,000 » ce qui ramène à fr. 48,011,984.29 le montant des charges financières correspondant aux dépenses de premier établissement effectuées de 1878 à 1905.</p> <p>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.</p>
+ 500,000 »	— 35,709 58	2,558,187 82	
+ 500,900 »	»	2,819,098 40	
»	— 515 »	2,431,054 80	
+ 695 »	»	1,594,784 »	
»	— 625 »	595,972 40	
»	(²)— 568,900 »	38,455 40	
»	(¹)— 5,483,925 »	247,162 40	
»	— 9,175 »	501,743 20	
»	— 50 »	504,652 20	
»	— 50 »	557,947 »	
»	— 50 »	629,493 90	
»	— 3,700 »	560,423 80	
»	— 3,075 »	617,825 60	
»	— 25 »	455,064 »	
+ 575 »	»	555,448 60	
»	— 650 »	545,199 60	
+ 575 »	»	809,704 60	
(⁴) + 3,429,503 96	— 50 »	5,405,761 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 »	2,054,141 40	
+ 835 »	— 5,267 50	1,994,623 50	
+ 3,292 50	— 1,855 »	2,255,030 60	
+ 17,580 »	— 2,417 50	2,351,987 90	
+ 3,532 50	— 14,241 50	1,815,428 50	
»	»	1,255,088 70	
+ 6,447,401 64	— 6,054,428 95	49,045,984 29	
+ 93,072 69			

Augmentation de la recette nette (TABLEAU). fr. 34,444,892 85
Accroissement des charges financières. 48,011,984 29

Bonifié en recette nette. fr. 6,432,908 54

TABLEAU 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	1,218,775 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	2,217,033 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
1906	11,131,040 34	2,793,969 35	13,925,009 69	»	13,925,009 69

TABLEAU IV.

ANNÉES.	Capitaux émis pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer.			
	3 p. c.	3 1/2 p. c.	4 p. c.	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	70,803,800 »	»	»	70,803,800 »
1906	55,334,500 »	»	»	55,334,500 »
	1,016,033,300 »	165,091,100 »	211,474,300 »	1,392,599,700 »

I. — RÉSEAU FRANÇAIS

Longueur moyenne exploitée : 34,659 kilomètres (1).

EFFECTIF DU PERSONNEL DES SIX GRANDES COMPAGNIES (2).

ADMINISTRATION CENTRALE.

Administrateurs, directeurs, sous-directeurs, membres des comités, secrétaires généraux	160
Personnel des bureaux	2,027
Concierges, garçons de bureau et gens de service	389
Ensemble	2,576

MOUVEMENT ET TRAFIC.

(Service central.)

Directeurs, chefs et sous-chefs de l'exploitation et du mouvement	593
Personnel des bureaux	6,523
Garçons de bureau et gens de service	289

(Service des gares et stations.)

Chefs et sous-chefs des gares	6,727
Receveurs, facteurs-enregistrants, chefs-comptables	31,309
Hommes d'équipe, manœuvres, ouvriers	53,661

(Service des trains.)

Chefs de trains, contrôleurs de route, sous-inspecteurs	5,122
Conducteurs, gardes-frein	11,143
Ensemble :	115,567

TRACTION ET MATÉRIEL.

Ingénieurs, chefs de dépôts, chefs et sous-chefs d'ateliers	1,098
Personnel des bureaux, des dépôts. Contremaitres	6,473
Mécaniciens et chauffeurs	20,152
Ouvriers, gens de service à l'année et à la journée	43,396
Ensemble	71,119

VOIE ET BATIMENTS.

Ingénieurs, architectes, inspecteurs, chefs de section	600
Personnel des bureaux, conducteurs et piqueurs	5,923
Agents de la surveillance, de l'entretien, équipes, gens de service, ouvriers	66,188
Ensemble	72,711
Total général	261,773

(1) *Statistique du Ministère des Travaux publics, documents principaux, p. 366, année 1905.*

(2) *Statistique du Ministère des Travaux publics. Documents divers, p. 188, année 1905.*

Recette totale d'après les comptes rendus aux assemblées générales en 1903 fr.	1,425,195,017
Dépenses (<i>Revue générale des chemins de fer</i> , mai 1904, p. 112)	737,049,176
Bénéfice . . . fr.	<u>688,145,241</u>
Coefficient	51.70 p. c.
Recette kilométrique fr.	41,120
Bénéfice kilométrique	19,566

II. — RÉSEAU DE L'ÉTAT BELGE

Longueur moyenne exploitée : 4,053 kilom. 045.

II. — EFFECTIF DU PERSONNEL.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Secrétaire général, conseillers, inspecteurs généraux, administrateur, directeur d'administration, inspecteurs de direction. (1)	10
Personnel de bureaux (2)	145
Chef d'atelier, imprimeurs, huissiers, chefs-classeurs, classeurs, messagers, aides-classeurs, aides-messagers, magasiniers et gens de service	81
Ensemble	<u>254</u>

MOUVEMENT ET TRAFIC.

(*Service central.*)

Administrateur, inspecteurs généraux, directeur d'administration, inspecteurs de direction, directeurs de service, inspecteurs, contrôleurs principaux et contrôleurs. (3)	144
Personnel des bureaux. (4)	969
Huissiers, chefs-classeurs, messagers, aides-messagers, aides-classeurs, ouvriers de dépôt et gens de service	149

(*Services des stations et haltes.*)

Chef de station, sous-chefs de station, chefs de halte, officiers de police	1,315
Receveurs-chefs, receveurs, chefs de bureau, commis-chefs, commis, commis d'ordre, facteurs, agréés, auxiliaires (5)	3,997
Chefs-ouvriers et ouvriers.	6,279
A reporter	<u>12,851</u>

(1) Direction supérieure du chemin de fer et service général.

(2) Service général.

(3) Direction de l'exploitation : 25; groupes : 67; direction du contrôle : 5; circonscriptions : 47.

(4) Direction de l'exploitation : 357; groupes : 219; direction du contrôle : 560; circonscriptions : 55.

(5) Exploitation : 3,516; recettes : 481.

Report. 12,851

(Service des trains.)

Premiers chefs-gardes et chefs-gardes	1,140
Gardes.	1,808
Transbordeurs	137
Ensemble.	<u>13,936</u>

TRACTION ET MATÉRIEL.

Administrateur, inspecteurs généraux, inspecteurs de direction, directeurs de service, chimistes, ingénieurs principaux, ingénieurs, chefs de section principaux, chefs de section, chefs de dépôt (1)	138
Personnel des bureaux et dépôts. (2)	858
Chefs d'atelier	22
Contre-mâtres	182
Machinistes et chauffeurs	6,302
Ouvriers, huissiers, messagers, classeurs et gens de service	19,774
Ensemble.	<u>27,276</u>

VOIE ET BATIMENTS.

Administrateur, inspecteurs généraux, inspecteurs de direction, directeurs de service, ingénieurs principaux, ingénieurs, chefs de section principaux, chefs de section, architectes principaux et architectes. (3)	254
Personnel des bureaux (4)	508
Piqueurs	227
Agents de la surveillance, de l'entretien, équipes, huissiers, messagers, classeurs et gens de service	14,426
Ensemble.	<u>15,415</u>
TOTAL GÉNÉRAL.	<u>58,861</u>

Recette totale en 1903. fr. 225,194,506 47

Dépense totale (5) 135,394,667 78

Bénéfice. . . fr. 89,799,838 69

Coefficient. 60.12 p. c.

Recette kilométrique 55,587

Bénéfice kilométrique 22,156

(Extrait du compte rendu officiel.)

(1) Personnel de la direction et des districts.

(2) Id. id.

(3) Personnel de la direction et des groupes.

(4) Id. id.

(5) Y compris les pensions.

ANNEXE 7.

PÉTITION DES MAÎTRES DE FORGES DE CHARLEROI.

« Charleroi, le 5 février 1907.

» *A Monsieur le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, à Bruxelles.*» **MONSIEUR LE MINISTRE,**

» Depuis dix ans, aucune réduction n'a plus été accordée en Belgique sur le transport des minerais, en dépit des nombreuses démarches faites par les intéressés, notamment par notre Association, auprès de votre Département et malgré les instances renouvelées chaque année par la section centrale de la Chambre des Représentants comme par la Commission du Sénat chargées d'examiner le Budget du Ministère des Chemins de fer.

» Nous ne reviendrons pas sur les nombreux arguments que nous avons développés dans nos précédentes requêtes. Nous nous bornerons à faire valoir quelques considérations nouvelles.

» Voici, tout d'abord, quelle a été, depuis dix ans, d'après les données officielles de la statistique belge, la production de notre pays en fontes brutes ainsi qu'en fers et aciers finis :

» PRODUCTION BELGE.

» Années.	Fontes. Tonnes.	Fers et aciers finis. Tonnes.
» 1897	1,035,037	1,002,436
» 1898	979,755	1,052,768
» 1899	1,024,576	1,109,148
» 1900	1,018,561	926,702
» 1901	764,180	899,200
» 1902	1,069,050	1,106,950
» 1903	1,216,080	1,306,630
» 1904	1,297,597	1,378,750
» 1905	1,311,120	1,469,020
» 1906		

» Les statistiques relatives à l'année 1906 ne paraîtront que dans plusieurs mois.

» Une constatation se dégage tout d'abord de ce tableau comparatif. C'est que, d'une façon presque constante, la Belgique produit plus de fers et d'aciers finis que de fonte, situation éminemment anormale, puisque la fonte est la matière première qui sert à fabriquer le fer et l'acier. Aucune

autre nation métallurgique ne se trouve dans une position analogue. Partout, au contraire, il y a un excédent dans la production de fonte, ce qui assure pleinement l'alimentation des aciéries et des fabriques de fer. Or, loin de s'améliorer, la situation de la Belgique ne fait que s'aggraver sous ce rapport. En effet, de 1897 à 1905, notre production de fontes ne s'est accrue que de 26 p. c., tandis que notre fabrication de fers et d'aciers finis progressait de 46 p. c.

» Aussi sommes-nous de plus en plus tributaires de l'étranger pour les fontes, ainsi que le prouve le tableau suivant, extrait, lui aussi, des statistiques officielles :

» IMPORTATION DE FONTES ÉTRANGÈRES EN BELGIQUE.

Années.	Tonnes.	Années.	Tonnes.
» 1897 . . .	288,956	1902. . .	291,886
» 1898 . . .	317,828	1903. . .	338,790
» 1899 . . .	359,720	1904. . .	343,810
» 1900 . . .	305,668	1905. . .	502,715
» 1901 . . .	165,766	1906. . .	694,530

» Depuis 1897, l'importation a donc augmenté de 140 p. c., tandis que notre production indigène ne gagnait que 26 p. c. Si l'on se borne à comparer les derniers exercices, on constate pour 1906, par rapport à 1904, un accroissement de 102 p. c. dans les importations.

» Il résulte très nettement de là que la Belgique ne produit pas assez de fonte pour sa consommation. De là, l'énorme accroissement de ses importations de fontes brutes.

» Son intérêt serait de produire elle-même celles-ci, en édifiant des hauts-fourneaux en nombre suffisant. Si elle ne le fait pas, c'est à toute évidence parce que, par suite du coût trop élevé du transport, le minerai étranger, dont notre pays est essentiellement tributaire, revient trop cher rendu à pied d'œuvre. Aussi nos importations de minerais sont-elles bien loin d'augmenter dans la même proportion que notre importation de fontes brutes, ainsi que le fait voir le tableau suivant :

» IMPORTATION.

Années.	Minerais de fer.	Fontes brutes.
	Tonnes.	Tonnes.
» 1897.	2,544,377	288,956
» 1898.	2,252,553	317,878
» 1899.	2,621,152	359,720
» 1900	2,528,615	305,668
» 1901.	1,768,441	165,766
» 1902.	2,550,347	291,886
» 1903.	5,054,808	338,790
» 1904.	3,559,450	343,810
» 1905.	3,382,852	502,715
» 1906.	3,540,485	694,530

» En dix ans, nos importations de fonte ont donc progressé de 140 p. c., tandis que celles de minerais gagnaient seulement 39 p. c. Si l'on se borne à comparer les derniers exercices, on constate que 1906 est en augmentation sur 1904 de 102 p. c. pour la fonte brute et seulement de 3 p. c. pour les minerais.

» Nous ne saurions trop le répéter, cette anomalie provient, pour une très large part, du coût trop élevé du transport des minerais.

» L'État belge lui-même est lésé par cette situation. Il a, en effet, plus d'intérêt à transporter des minerais que de la fonte, car la transformation du minerai en fonte nécessite d'autres transports dont le Chemin de fer tire également profit : coke, castine, etc., sans compter le transport de la fonte depuis le haut-fourneau belge jusqu'à l'usine consommatrice.

» On a calculé qu'un seul haut-fourneau rapporte annuellement au chemin de fer pour environ un million de francs de transports divers.

» On voit tout de suite quel avantage énorme l'État belge retirerait de la multiplication des hauts-fourneaux dans notre pays, et le seul moyen pratique d'amener cette extension de la métallurgie nationale est d'abaisser, par la réduction des frais de transport, le coût des minerais rendus à pied d'œuvre. Cela concerne l'intérêt étroit de votre Administration.

» Mais il y a à considérer aussi l'intérêt supérieur du pays. Or, tous les économistes et tous les ingénieurs, tant belges qu'étrangers, sont unanimes à constater les inconvénients très graves qui résultent, pour notre métallurgie nationale, du fait qu'elle dépend des pays voisins pour son approvisionnement en fontes. Elle se trouve ainsi à la merci de ses concurrents directs et immédiats qui, à un moment donné, pour un motif quelconque, peuvent être amenés à cesser leurs exportations vers la Belgique et à mettre, par suite, nos usines transformatrices dans la nécessité de chômer, faute de matières premières, réduisant leurs nombreux ouvriers à la misère.

» Il y a là, pour notre pays, une situation pleine de périls et à laquelle le chemin de fer peut nous aider à remédier. Lui seul le peut.

» C'est ici le lieu de faire remarquer, en passant, qu'évidemment il y a aussi, pour notre pays, une cause d'infériorité dans le fait que notre métallurgie dépend de l'étranger pour ses minerais. Mais, outre que nous sommes dans l'impossibilité d'obvier à cet inconvénient, puisque la Belgique est très pauvre en minerais de fer, l'inconvénient est moins grave que pour la fonte, car nos hauts-fourneaux possèdent à l'étranger leurs minières d'où ils tirent la majeure partie de leur alimentation.

» Comme nous le disions en commençant, il y a dix ans que nous n'avons plus obtenu aucune réduction sur le transport des minerais. Or, nous tirons du Grand-Duché de Luxembourg la plus grande partie des minerais que nous transformons (53 p. c. en 1906 ou 1,880,682 tonnes sur une importation globale de 3,540,483 tonnes), et il est connu de tous que la qualité des minettes du Grand-Duché n'est plus la même qu'il y a dix ans. A cette époque, la minette calcareuse donnait encore 35 p. c. de fer, soit 30 p. c. de fer net, tandis qu'aujourd'hui cette même minette luxembourgeoise ne contient plus, *au grand maximum*, que 28 p. c. de fer ou 25 1/2 p. c. de fer

net, ce qui représente 450 kilos de fer en moins par wagon de dix tonnes, pour lequel nous payons toujours le même transport. Et nous sommes en dessous de la vérité, quand nous parlons de 28 p. c. En effet, le rendement tombe fréquemment à 27 et même à 25 p. c., au lieu de 30 p. c. il y a une dizaine d'années. Il n'est pas inutile d'ajouter que nous devons également consommer et, par conséquent, transporter plus de coke par suite de la plus grande pauvreté du minerai et de la qualité de plus en plus défectueuse de ce combustible. Il y a lieu, en se montrant ici encore très modéré, de compter 150 kilos de coke en plus par tonne de fonte produite comme conséquence de la richesse moindre du minerai.

» Nous avons signalé tantôt ce que la création d'un seul haut-fourneau procure, en un an, de transports divers au Chemin de fer. La métallurgie belge intervient du reste, pour une très large part dans les recettes de votre Administration par les nombreux transports de tous genres qu'elle lui procure : ouvriers, cokes, charbons, minerais, fontes, demi-produits, mitrilles, fers et aciers finis. Il vous paraîtra sans doute équitable, Monsieur le Ministre, de faire bénéficier cette industrie, avant toutes autres, d'une réduction de transports qui doit profiter non seulement à elle-même, mais aussi au railway national et au pays tout entier.

» Les boni réalisés par votre Administration, de 1902 à 1905 inclus, atteignent le chiffre énorme de fr. 38,620,750-17. Un tel excédent des recettes sur les dépenses permet évidemment des dégrèvements.

» Mais, comme nous l'avons dit tantôt, l'État ne peut subir aucune diminution de recettes du chef de la réduction que nous sollicitons sur le transport des minerais, puisque cette réduction doit avoir pour résultat d'augmenter la production de la fonte en Belgique et que le Chemin de fer aura beaucoup plus de transports et réalisera beaucoup plus de recettes si notre pays produit plus de fonte que l'État ne peut en obtenir en se bornant purement et simplement à transporter la fonte étrangère.

» Il est enfin à remarquer que le tarif de la Compagnie de l'Est français pour le transport des minerais est sensiblement plus réduit que celui de l'État belge, ce qui a pour conséquence de détourner, au profit de cette Compagnie, une partie importante du trafic qui, sans cela, reviendrait à notre railway national. Il est à peine utile d'ajouter que si la Compagnie de l'Est, société industrielle ayant nécessairement et avant tout le lucre pour objectif, a consenti et maintient le tarif très réduit dont nous parlons, c'est évidemment qu'elle y trouve son compte et son profit. Et ce qu'elle fait, l'État belge est en situation de le faire lui aussi.

» Nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer les assurances de notre haute considération.

» Pour l'Association des Maîtres de forges de Charleroi :

» *Le Secrétaire,*

Le Président,

» (S.) H. DE NIMAL.

(S.) H. DE NIMAL. »

NOTE DE LA MINORITÉ

Les ouvriers, employés et certains fonctionnaires du Département ont envoyé aux membres de la Chambre des manifestes, requêtes et pétitions, dans lesquelles ils réclament des améliorations de toutes sortes, que nous allons tenter de résumer.

Les manœuvres des gares demandent 3 francs par jour. Pour leur service pénible et dangereux, ils reçoivent un salaire initial de fr. 2.40 à fr. 2.60.

S'il y en a, dans les gares importantes, dont les salaires augmentent assez rapidement de fr. 2.40 à fr. 2.60 ou de fr. 2.60 à fr. 2.80, il y en a beaucoup dans les autres gares qui restent 10, 15 ans et même plus à fr. 2.60.

Voici du reste l'échelle d'avancement appliquée d'une manière générale aux ouvriers :

Pour passer du salaire de fr. 2.80 à fr. 3.00, ils doivent attendre	6 ans,
» » » 3.00 » 3.20,	» » 7 »
» » » 3.20 » 3.40,	» » 8 »
» » » 3.40 » 3.60,	» » 8 »
» » » 3.60 » 3.80,	» » 10 »

Les ouvriers de l'État, hommes de métier, gagnent actuellement de fr. 0.28 à fr. 0.48 à l'heure, ils demandent un minimum de 90 francs et un maximum de 140 francs par mois, des majorations de salaire de 10 francs tous les ans, leur maximum à 53 ans et la pension facultative à cet âge.

Les hommes de métier des voies et travaux demandent un minimum de 120 francs par mois, 10 francs d'augmentation tous les 4 ans et 160 francs par mois comme maximum.

Les piocheurs qui commencent à fr. 2.60 par jour, voudraient 90 francs par mois, pour arriver au barème de 110 francs, avec une augmentation de 10 francs tous les 4 ans, ainsi que les gardes-block, gardes-routes, gardes-barrières, etc.

Les gardes-cabines, les gardes-excentriques et chefs-piocheurs désirent un minimum de 110 francs par mois, 10 francs de plus tous les 4 ans et un maximum de 150 francs par mois.

Les serre-freins nous disent : « Merci, Messieurs, d'avoir porté notre maximum de 110 à 120 francs. Mais l'augmentation est plus apparente que réelle ». En effet, les primes étaient auparavant de 120 francs par an, actuellement elles ne sont plus que de 30 francs.

En effet, les serre freins touchaient :

	Auparavant.	Actuellement.
Ceux à 90 francs par mois.	$1,080 + 120 = 1,200$ francs	$1,080 + 30 = 1,100$ francs.
— 100 —	$1,200 + 120 = 1,320$ —	$1,200 + 30 = 1,230$ —
— 110 —	$1,320 + 120 = 1,440$ —	$1,320 + 30 = 1,350$ —
— 120 —	$1,440 + 120 = 1,560$ —	$1,440 + 30 = 1,470$ —

Sur l'ensemble de la carrière il est incontestable que les serre-freins sont moins bien payés qu'avant l'augmentation de 120 francs du maximum de salaire.

Ils nous demandent un salaire minimum de 90 francs à 130 francs maximum, montant régulièrement et ils désirent entrer dans le cadre des visiteurs et gardes-convois.

Les machinistes et chauffeurs nous proposent : Pour les chauffeurs 100 francs, par mois, minimum; 140 francs maximum après 25 années de service. Pour les machinistes : 140 francs minimum; 220 francs maximum par mois, après 25 années de service.

Pour les chauffeurs et mécaniciens la pension facultative à 55 ans et obligatoire à 60 ans, après 25 années de service, avec les deux tiers de leur dernier traitement.

Les chefs-facteurs et facteurs demandent un traitement minimum de 1,300 francs à 3,000 francs l'an comme chef-facteur, après environ 25 années de service, et la majoration maximum des 1^{ers} chefs-facteurs de 3,200 francs à 3,500 francs l'an.

Les chefs-gardes et gardes désirent 10 p. c. d'augmentation et la pension facultative à 55 ans et obligatoire à 60 ans.

Les agréés voudraient 1,000 francs l'an en débutant et 2,600 francs comme fin de carrière.

Les chefs-lampistes et lampistes se plaignent, à juste titre, de devoir débiter à fr. 2.80 par jour et comptent sur un salaire minimum de fr. 3.20 à 4 francs maximum pour les lampistes et de fr. 4.20 à 5 francs par jour pour les chefs-lampistes.

Les sous-chefs de station déclarent ne solliciter de nous ni faveur, ni privilège, ni passe-droit et soumettent à la bienveillance du Ministre les trois vœux suivants :

a) Espoir pour le sous-chef de station à 3100 francs, ayant une moyenne de 4 ans d'ancienneté, d'une promotion au rang de commis-chef;

b) Création du grade de commis-chef principal par assimilation à celui de sous-chef de bureau;

c) Classement des fonctions de sous-chef de station parmi celles rangées par la loi du 21 juillet 1845, sur les pensions civiles, comme appartenant au service actif.

Les facteurs de poste, par une pétition au Roi, demandent simplement et éloquemment, « ces très humbles et utiles serviteurs », le pain quotidien.

C'est bien peu demander et beaucoup d'entre eux, malgré leur modestie, leur humilité et leurs loyaux services, n'ont pas encore ce « pain quotidien »,

car le facteur de poste chargé de famille ne peut pas suffisamment nourrir les siens.

Il se peut que j'aie oublié l'une ou l'autre requête; j'en demande pardon aux intéressés, mais leurs droits seront défendus à la section centrale et à la Chambre, au même titre que ceux de leurs collègues.

Quand on examine attentivement ces demandes, l'on voit :

1° Que toutes concernent une augmentation régulière de salaire, sans exclure la nomination au choix;

2° Que plusieurs d'entre elles, tout en émanant de groupes différents, se ressemblent assez bien dans la fixation du minimum et du maximum de salaire et peuvent donc être unifiées;

3° Que les salaires minima et maxima réclamés ne sont pas exagérés et que c'est un double malheur pour nos travailleurs du département et pour le pays qu'ils ne sont pas encore consentis.

Messieurs, je vous demande d'examiner ces proportions avec tout l'intérêt qu'elles méritent et de proposer les crédits nécessaires pour en commencer l'application.

Vous m'objecterez que cela coûtera beaucoup d'argent, c'est vrai, mais l'augmentation des officiers, des juges et des prêtres a coûté assez cher et la Chambre a voté les crédits.

Les forteresses de la Meuse ont coûté cher; celles d'Anvers coûteront cher et le pays a payé et payera.

La Nation se permet le luxe d'une gare privée qui coûtera 3 à 4 millions et de gares monumentales et artistiques; elle doit au moins savoir garantir le nécessaire à ses dizaines de mille de travailleurs. Or, le père de famille qui gagne fr. 2.40, 2.60, 2.80 et même 5 francs ne vit pas, « il crève ». Faire grand et beau, c'est très bien, mais il faut en même temps permettre de vivre à ses propres travailleurs.

Et je plaide ici tant l'intérêt de l'État que celui de ses malheureux collaborateurs.

L'industrie, marchant bien, vous prend vos meilleurs travailleurs et, comme elle est encore dans sa marche ascendante, elle écrêmera votre personnel.

Le Département le sait, le sent, et se défend en donnant à droite et à gauche quelques centimes de plus par jour, là où ses ouvriers menacent de quitter le service.

Il y a plus. Des grèvelettes ont éclaté à Liège, Verviers, Arlon et à Bruxelles. A Anvers, plusieurs ouvriers ont quitté l'État pour entrer dans l'industrie privée et ils ont affiché sur les murs de la métropole que « le Département, plutôt que de leur donner la légère augmentation de salaire qu'ils réclament, les remplace par des ouvriers de l'arsenal de Malines, qui lui coûtent fr. 6.16 par jour de salaire et de supplément. »

N'est-ce pas une honte pour le Département, qui dispose d'un monopole, qu'il paie ses travailleurs beaucoup moins que les coopératives ouvrières socialistes et autres? Les membres ouvriers de ces coopératives se privent d'une partie de leurs bénéfices pour payer leur personnel beaucoup plus que l'État, riche et puissant, ne paie les siens. C'est écœurant!

Ce qui est vrai des salaires, l'est également de la durée du travail. D'ailleurs en réduisant celle-ci, l'Administration ne ferait que suivre l'exemple qui lui est donné par l'Administration des chemins de fer de l'État en Allemagne.

Par décision du 2 octobre 1905, l'État bavarois a réduit à 9 heures la journée de travail dans ses ateliers de réparation de matériel, et son exemple a été suivi successivement par le Wurtemberg, le Grand-Duché de Baden, le Grand-Duché d'Oldenburg, le Mecklemburg et la Prusse.

Dites ce que vous voulez, mais ce qui se passe dans le Département démontre que nous vivons sous un régime de classe possédante contre celle des travailleurs.

En effet, chaque fois que, par suite d'un accroissement de la demande de charbon et surtout d'une influence excessive du Syndicat charbonnier, les prix du charbon haussent, le Département doit payer, pour les mêmes quantités et qualités de charbon, des millions de francs en plus par an.

Par exemple, en 1900, le Département a consommé 1,268,000 tonnes de charbon, qu'il a payé 22,558,000 francs. En 1902, la consommation fut de 1,528,000 tonnes, qui ne coûtèrent que 16,188,000 francs, soit 6,400,000 fr. en moins pour une quantité plus forte.

Les charbonnages présentent leurs factures et le Ministre leur dit : « Messieurs passez à la caisse », bien que le Ministre sache que le plus souvent ces mêmes charbonnages ont vendu à des compagnies étrangères de chemins de fer en dessous des prix exagérés qu'ils faisaient à l'État.

Depuis des années, les travailleurs du railway demandent une augmentation méritée de salaire et de traitement; le Ministre leur jette de hauts cris, quelques miettes et leur dit : « Messieurs passez au bureau de bienfaisance ! » La hausse du prix peut mettre un budget en déficit, mais si le patronat surtout en profite, l'on trouve cela tout naturel et l'on paie; la hausse des salaires, qui tout au plus peut alourdir un peu le budget, fait crier au cataclysme ! Régime de classe en plein, Messieurs.

Cette façon d'agir est d'autant moins justifiable que personne n'a jamais demandé l'application d'emblée du nouveau programme des salaires.

Pourquoi ne pas faire pour nos travailleurs comme l'on fait pour nos très grands travaux publics ?

Pour ceux-ci l'on dresse un plan général et chaque année l'on pourvoit aux dépenses.

De justes réformes s'imposent.

Que la section centrale dise au Ministre, celui-ci à la Chambre et la Chambre au pays :

« Dans un délai très court, aucun salaire ne sera inférieur à trois francs ni à quatre francs dans certaines localités.

» Le salaire de quatre francs sera le salaire minimum des ouvriers d'élite du Département et celui-ci payera un dédommagement à ses agents obligés à des déplacements réguliers ou irréguliers.

» Le droit constitutionnel de réunion et d'association est reconnu à tous nos agents, et des comités du travail, des conseils de conciliation et d'arbitrage régleront les rapports entre l'Administration et son personnel. »

De telles déclarations, Messieurs, j'en ai la conviction profonde, seraient favorablement accueillies par le pays, qui veut que l'État paie bien ses agents et respecte en eux l'homme et le citoyen.

Que le Ministre s'adresse ensuite à son personnel manuel et intellectuel, réclamant de lui d'avoir le cœur à la besogne, de l'ordre et de l'économie, et des milliers de bras se tendront vers lui, prêts à le seconder dans son œuvre de réforme et de justice.

Montrez du cœur pour nos travailleurs, ayez confiance en eux, et nous et eux feront des merveilles. Mais n'agissez pas comme M. Liebaert.

Mes questions au Ministre et ses réponses.

J'ai demandé au Ministre :

Donnez à votre personnel la liberté de réunion et d'association ; des conseils arbitraux, des comités du travail, des augmentations régulières de salaire.

M. Liebaert a répondu non. M. Helleputte va-t-il répondre non. Je ne puis le croire.

La pratique d'une liberté constitutionnelle, qui est un bien pour la Nation, deviendrait un danger pour l'État?

L'ouvrier de l'État consulté par de hauts fonctionnaires sur des questions de service qu'il connaît, deviendrait un indiscipliné?

Un travailleur du Département qui se défendrait, en cas de faute, devant un conseil d'arbitrage dans lequel siègent des hommes de son rang, deviendrait un moins bon agent que celui qui est puni sans être soutenu par personne de son service et de sa condition?

C'est insensé de prétendre cela.

Le contraire est vrai. Comme le travailleur libre — au point de vue bourgeois — produit mieux et plus que l'esclave, le travailleur traité par son supérieur en homme libre, produira mieux et plus que le salarié méconnu et méprisé.

Plus on fait appel aux bons sentiments, à l'amour-propre et au jugement des travailleurs sérieux, mieux cela vaut pour l'œuvre commune.

Les travailleurs du railway ont, en plus de leurs bras, des cerveaux et des cœurs, et le Ministre ou le régime qui y mettra sa confiance, y trouvera des trésors d'attachement, des initiatives insoupçonnées et récoltera des résultats admirables.

Du reste, l'attitude du Gouvernement est illogique.

Pour le service des mutualités, des pensions ouvrières et des coopératives agricoles, il confie des millions de subsides aux administrations ouvrières et paysannes, sous un contrôle supérieur, et ces mêmes ouvriers, dont il vante l'esprit d'abnégation, d'honnêteté d'ordre et la capacité administrative, ne sauraient être que des brouillons au service de l'État?

La bonne marche des coopératives dirigées exclusivement par des employés et ouvriers de l'État démontre l'absurdité d'une telle thèse.

Il ressort de tout ce qui précède que le Département ne peut pas persister dans la voie suivie par M. Liebaert.

La liberté de réunion et le droit d'association pour la défense de leurs intérêts professionnels doivent être reconnus aux travailleurs des chemins de fer au même titre qu'ils sont établis pour les travailleurs d'autres administrations publiques, qu'il s'agisse des greffiers des tribunaux, des secrétaires communaux, des garde-champêtres ou des instituteurs.

Du reste ce droit est revendiqué tant par les travailleurs catholiques que par les libéraux et socialistes, ainsi que le démontre l'association des ouvriers catholiques des chemins de fer et tramways hollandais « Saint-Raphaël », comptant 2,475 membres, et qui, dans son Congrès d'octobre 1903, avec l'approbation des prêtres présents à ce Congrès, décida la création d'une caisse de résistance.

En Belgique, les ouvriers chrétiens de l'État ont déjà fondé des unions professionnelles. A Bruxelles fut fondée, en 1903, la Société mutuelle La Ruche, dont ne peuvent faire partie que les travailleurs de l'État. Cette union professionnelle est affiliée à la Fédération démocratique de Bruxelles, qui est un organisme politique. La Ruche tient tous les ans des assemblées générales où sont convoqués un ou plusieurs députés de l'arrondissement.

M. Renkin, Ministre de la Justice, et M. Huyshauwer, ex-député catholique, ont parlé, il y a peu de temps à une grande réunion des ouvriers de l'État, tenue à Bruxelles, chaussée d'Helmet, et à laquelle assistaient aussi des délégués d'Anvers, Gand, Malines, Saint-Nicolas et Hasselt.

Le rapport des Oeuvres sociales catholiques de Gand, pour l'année 1906 mentionne l'existence, à Gand, d'un syndicat des ouvriers de l'État (Vakvereniging der Staatswerklieden) comptant 392 membres.

L'Administration, invoquant l'intérêt du service public dénie à ses agents, le droit de porter devant le public l'exposé de leurs griefs, d'assister à des réunions publiques organisées par des députés, sénateurs et autres personnes étrangères à l'administration, où leurs intérêts sont débattus et de recourir à la grève pour la défense de leurs conditions d'existence.

Cette dénégation d'un droit reconnu à tous les Belges par la loi, ne devrait-elle pas au moins avoir pour conséquence la création au sein de l'Administration, de comités du travail et de conseils d'arbitrage, dans lesquels siègeraient au même titre et en nombre égal que les agents représentant l'Administration supérieure, les représentants librement élus des travailleurs ?

Ces organismes, dont le premier effet serait d'aplanir beaucoup de difficultés, de dissiper quantité de malentendus, aboutiraient inévitablement à faire sanctionner des revendications, aujourd'hui dédaigneusement repoussées, et à mettre au profit de l'Administration en général quantité d'aptitudes, de connaissances, d'initiatives qui, à présent, n'ont pas l'occasion de se faire valoir.

En ce qui concerne la question de l'affermage du réseau à des sociétés particulières, pour autant que le Gouvernement puisse y songer, je m'en réfère aux considérations que j'ai développées en section centrale et qui sont reproduites dans le rapport.

Je me permets d'y ajouter les résultats d'une sorte de concours pour la construction d'un navire de guerre, qui eut lieu aux États-Unis, entre les ateliers de l'État et ceux d'un constructeur privé.

Les résultats qui suivent démontrent que l'atelier de l'État est sorti victorieux du concours.

Une expérience aux États-Unis.

Navire : *Connecticut*.
Chantiers de l'État.
8 heures de travail.

Navire : *Louisiana*.
Chantiers privés.
10 heures de travail.

Mêmes dimensions.

Mêmes matériaux.

Travail manuel.

Commencé 10 mars 1903.

Achevé 29 septembre 1904 : 570
jours.

Poids des matériaux : 11,591,040
livres.

Nombre d'heures : 1,808,240.

Moyenne par heure : 6.50.

En 8 heures : 50,396.

Salaires plus élevés.

Journées plus courtes.

Occupation permanentes.

Donc meilleurs ouvriers.

Commencé 7 février 1903.

Achevé 27 août 1904 : 568 jours.

Poids des matériaux : 12,216,154
livres.

Nombre d'heures : 2,413,888.

Moyenne par heure : 5.06.

En 10 heures : 50,608.

Je joins comme annexe à ma note les réponses faites par des gouvernements étrangers et des sociétés étrangères de chemins de fer à un questionnaire sur les heures de travail de leur personnel, les conseils de conciliation, etc. que des amis leur avaient adressé.

E. ANSEELE.

ANNEXE A LA NOTE DE LA MINORITÉ.

I. — HEURES DE TRAVAIL — REPOS — CONGÉS.

Quelle est la durée journalière des heures de travail?

Combien de jours de repos chaque catégorie du personnel a-t-elle par mois? Est-ce avec ou sans salaire?

Combien de jours de congé annuellement avec salaire?

FRANCE.

ADMINISTRATION DES POSTES. — A Paris et banlieue la moyenne des heures de travail peut être fixée à 7 heures au moins et 8 heures au plus.

En province, nos facteurs ruraux effectuent un travail ininterrompu dont la moyenne peut être évaluée à 12 heures.

Les facteurs de Paris (lettres) bénéficient de 13 jours de repos par an; ceux des imprimés, 23 jours de repos avec salaire. Ils sont également favorisés d'un congé annuel de 12 jours avec salaire.

Les facteurs locaux et ruraux ont 12 jours de congé par an avec salaire et comme repos l'après midi des dimanches et jours fériés; cette dernière clause est subordonnée aux exigences des municipalités.

La question de la durée de travail et des repos est réglée par les arrêtés ministériels suivants :

1^o MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS.

Arrêté du 4 novembre 1899, modifié par celui du 20 mai 1902, réglementant la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs, avec les nouvelles modifications, indiquées en caractères italiques, apportées par l'arrêté du 9 mai 1906.

ARTICLE PREMIER. — Sur les réseaux désignés (Administration des Chemins de fer de l'État, Compagnies des Chemins de fer de l'Est, du Midi, du Nord, de l'Ouest, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de Paris à Orléans et Chemins de fer de Ceinture de Paris), la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs est régie par les dispositions suivantes.

ART. 2. — La journée de travail doit contenir, en moyenne, dix heures de travail effectif au plus et dix heures de grand repos au moins, de telle sorte que neuf jours consécutifs quelconques d'un roulement, comptés de minuit

à minuit, ne contiennent pas plus de *quatre-vingt-dix* heures de travail effectif et renferment un total de grand repos au moins égal à *quatre-vingt-dix heures*.

Chaque période de travail doit être comprise entre deux grands repos, séparés par un intervalle d'au plus dix-sept heures, et ne pas contenir plus de douze heures de travail effectif.

ART. 3. — Sont seuls considérés comme grands repos ceux ayant une durée ininterrompue de dix heures au moins à la résidence de l'agent et de sept heures au moins hors de la résidence. Il ne peut y avoir plus de deux grands repos consécutifs inférieurs à dix heures, et la durée totale de deux grands repos consécutifs quelconques doit être de dix-sept heures au moins.

Pour les mécaniciens et chauffeurs de route, il doit y avoir, tous les dix jours en moyenne, un grand repos de trente heures au moins. Ces jours de repos seront comptés pour leur valeur diminuée de vingt heures dans le total de quatre-vingt-dix heures par neuf jours fixé à l'article 2.

Lorsque le service ne comporte pas de découchers hors de la résidence, le nombre des repos de trente heures ci-dessus défini peut être réduit à un par quinzaine en moyenne.

Seront seuls considérés comme ne comportant pas de découchers hors de la résidence les services pour lesquels il y aura, chaque jour, dix heures consécutives de repos à la résidence comprises entre six heures du soir et midi.

Pour les mécaniciens et chauffeurs de manœuvre, il doit y avoir un repos de trente heures tous les quinze jours en moyenne ou de vingt-quatre heures tous les dix jours en moyenne, lorsque le mécanicien est assisté d'un chauffeur, et, dans le cas où il est seul, un repos de trente heures tous les douze jours en moyenne ou de vingt-quatre heures tous les huit jours en moyenne. Ces jours de repos seront comptés pour leur valeur diminuée de vingt heures ou de quatorze heures, suivant les cas, dans le total de quatre-vingt-dix heures par neuf jours fixé à l'article 2.

Pour toutes les catégories d'agents, l'intervalle entre deux grands repos consécutifs ne peut être supérieur à vingt jours. Durant les grands repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence.

ART. 4. — On compte comme travail effectif tout le temps pendant lequel les agents sont tenus de rester sur leur machine ou de ne pas s'en éloigner, ou ont un travail quelconque à effectuer dans les gares, dépôts et ateliers.

Les laps de temps alloués pour les opérations que les mécaniciens et chauffeurs peuvent avoir à effectuer avant le départ ou après l'arrivée sont, pour chaque train, indiqués sur les roulements. Lorsque l'intervalle entre l'arrivée d'un train et le départ du suivant ne dépasse pas une heure et demie, cet intervalle est compté entièrement comme travail.

En ce qui concerne les réserves, on distinguera les périodes de réserves-secours, pendant lesquelles les agents sont uniquement tenus de rester constamment présents au dépôt, sans y être occupés, et les périodes de réserve à

disposition, pendant lesquelles les agents peuvent être employés à divers travaux au dépôt ou en gare.

On comptera comme travail les laps de temps nécessaires pour les opérations que les mécaniciens et chauffeurs peuvent avoir à effectuer pour la préparation de la machine de réserve, et ces laps de temps doivent être indiqués sur les roulements.

Toute période de réserve-secours, déduction faite, s'il y a lieu, des laps de temps ci-dessus indiqués, sera comptée pour un quart de sa durée dans le total du travail par neuf jours et, si sa durée, diminuée de ces laps de temps, est de plus de sept heures ininterrompues, elle pourra être considérée comme repos hors résidence, mais elle ne sera comptée que pour trois quarts de sa valeur dans le total du repos par neuf jours.

Lorsque des périodes de réserve-secours seront immédiatement précédées ou suivies de battements tels que, ces battements étant cumulés avec la durée de la période de réserve, — diminuée, s'il y a lieu, du temps de préparation, — les agents puissent se reposer pendant sept heures ininterrompues au moins, ces périodes pourront être ajoutées aux battements pour former un repos hors résidence, mais elles ne compteront que pour trois quarts de leur valeur ainsi diminuée, dans le total des repos par neuf jours.

Les périodes de réserve-secours qui, soit seules, soit cumulées avec des battements, ne peuvent constituer un repos de plus de sept heures, doivent compter pour leur valeur entière dans l'amplitude de la journée de travail comprise entre deux repos consécutifs.

L'amplitude de la journée de travail qui suit un repos constitué par une période de réserve-secours, seule ou cumulée avec des battements, ne dépassera pas douze heures.

La réserve-secours à la résidence sera toujours précédée d'un repos pris au domicile; elle pourra être coupée par des périodes de travail, mais à la condition que ces périodes soient prévues dans les roulements.

La réserve à disposition est entièrement comptée comme travail.

ART. 5. — Les compagnies doivent soumettre à l'Administration les tableaux et graphiques de roulement.

Des copies conformes de ces tableaux et graphiques doivent être affichées d'une façon apparente dans les dépôts, de manière à les porter à la connaissance des mécaniciens et chauffeurs.

ART. 6. — Il ne peut être dérogé, dans les tableaux de roulement ou dans le service des trains facultatifs et des machines de réserve, aux prescriptions du présent arrêté, que dans des cas spéciaux pleinement justifiés par les nécessités du service, et sous réserve, pour les roulements du service normal, de l'autorisation de l'Administration.

ART. 7. — Si, en service, par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, le travail des mécaniciens et chauffeurs excède les limites prescrites par le présent arrêté, chaque compagnie doit en informer le service du contrôle par un compte rendu adressé, le 10 de chaque mois pour le mois

précédent, à l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique. Ces comptes rendus font ressortir les différences entre le travail prévu et le travail réellement effectué. Des extraits en sont affichés dans les dépôts.

L'Ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique prescrit à la compagnie de prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître sans retard les causes permanentes qui amèneraient des dérogations réitérées aux prescriptions du présent arrêté. Les suites données à ces observations sont signalées à l'Administration par le service du contrôle, qui propose en outre les mesures nécessaires pour compléter celles déjà prises par la compagnie, dans le cas où il les jugerait insuffisantes.

ART. 8. — En aucun cas et sous aucun prétexte, les mécaniciens et les chauffeurs ne peuvent invoquer la prolongation de la durée de leur travail pour abandonner le service public qu'ils sont chargés d'assurer. Mais ils doivent rendre compte à leur chef, aussitôt que possible, de toutes les dérogations au présent arrêté qui se sont produites au cours de leur travail, en inscrivant leurs observations sur un registre spécial ouvert à cet effet dans chaque dépôt.

ART. 9. — Les roulements en vigueur, les bulletins de traction et les registres mentionnés à l'article précédent sont constamment tenus à la disposition des ingénieurs du contrôle et des agents sous leurs ordres.

2° AGENTS DES TRAINS.

Arrêté du 4 novembre 1899, réglementant la durée du travail et des repos des agents des trains, avec les modifications, indiquées en caractères italiques, apportées par l'arrêté du 9 mai 1906.

ARTICLE PREMIER. — Sur les réseaux désignés (Administration des Chemins de fer de l'État, Compagnies des Chemins de fer de l'Est, du Midi, du Nord, de l'Ouest, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de Paris à Orléans, et Chemins de fer de Ceinture de Paris), la durée du travail et des repos des agents des trains est régie par les dispositions suivantes.

ART. 2. — La journée de service doit contenir, en moyenne, dix heures de service effectif au plus et dix heures de grand repos au moins, de telle sorte que *quatorze* jours consécutifs quelconques d'un roulement, comptés de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de *cent quarante* heures de service effectif, et renferment un total de grands repos au moins égal à *cent quarante* heures.

L'intervalle de temps compris entre deux repos ininterrompus ne doit pas être supérieur à dix-sept heures. Cette période ne doit pas contenir plus de douze heures de service effectif; toutefois, la durée du service effectif peut être augmentée d'une demi-heure au maximum, à la condition *qu'elle soit suivie d'un grand repos à la résidence de douze heures au moins. Ce grand repos devra suivre immédiatement soit la période de travail ainsi prolongée, soit la période de travail qui viendra immédiatement après; dans*

le second cas, la durée de cette dernière période de travail ne devra pas dépasser huit heures.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, pour les agents dont le service ne comporte pas de découchers hors de la résidence, la durée moyenne du service effectif est fixée à onze heures au plus. *Sont seuls considérés comme ne comportant pas de découchers hors la résidence les services pour lesquels il y a chaque jour au moins neuf heures ininterrompues de grand repos à la résidence comprises entre six heures du soir et midi.*

ART. 5. — Sont seuls considérés comme grands repos, ceux ayant une durée ininterrompue de neuf heures au moins à la résidence de l'agent et de sept heures au moins hors de la résidence. Il ne doit pas y avoir plus de deux grands repos consécutifs inférieurs à neuf heures, et la durée totale de deux grands repos consécutifs quelconques doit être de seize heures au moins.

Tous les quinze jours en moyenne, il doit y avoir à la résidence un grand repos de vingt-quatre heures au moins ; l'intervalle entre deux de ces repos consécutifs ne peut être supérieur à trente jours. Durant ces grands repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence. Ces jours de repos seront comptés *pour leur valeur diminuée de quatorze heures* dans le calcul de la moyenne par quatorze jours fixée à l'article 2.

ART. 4. — La durée du service effectif des agents des trains se compose de la somme des éléments ci-après :

1° Les temps alloués pour les opérations que les agents peuvent avoir à effectuer avant le départ ou après l'arrivée des trains ; ces temps sont fixés dans les roulements par gare et par train ; lorsque l'intervalle entre l'arrivée d'un train et le départ du suivant ne dépasse pas une heure et demie, cet intervalle est compté entièrement comme travail ;

2° La durée du parcours des trains prévue à l'horaire ; toutefois, pour les trains désignés au livret de marche, comme *trains rapides de voyageurs et trains rapides ou directs de marchandises G. V. et P. V.*, ainsi que pour les parcours *haut le pied*, le temps du parcours est compté avec une réduction de dix pour cent (1/10), afin de tenir compte du service moins chargé.

On compte enfin comme service effectif le quart du temps pendant lequel un agent reste inoccupé à la gare, à disposition, en attendant qu'il reçoive l'ordre éventuel de partir.

SUISSE.

Voir la loi fédérale, dont des extraits sont ci-après.

Loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications.

(Du 19 décembre 1902.)

ARTICLE PREMIER.

Sont soumises à la présente loi : les entreprises de chemins de fer et de navigation à vapeur, l'administration des postes, celle des télégraphes,

y compris celle des téléphones, et les autres entreprises de transport et de communications concédées par la Confédération ou exploitées directement par elle.

La loi est applicable aux personnes qui ont l'obligation de vouer tout leur temps ou la majeure partie de leur temps au service d'exploitation de ces entreprises.

Sont réservées les dispositions de la loi sur les fabriques.

ART. 2.

La durée réelle du travail des fonctionnaires, employés et ouvriers ne doit pas dépasser onze heures par jour. Le Conseil fédéral peut ordonner que cette durée soit réduite lorsque des circonstances spéciales rendent une réduction nécessaire.

ART. 3.

La durée du repos ininterrompu est fixée à dix heures au moins pour le personnel circulant des locomotives et des trains et à neuf heures au moins pour le reste du personnel. Le repos de neuf heures au moins pourra être réduit à huit heures au moins, lorsque l'employé demeure dans un bâtiment de l'entreprise situé à proximité de l'endroit où il travaille.

Il est permis de réduire à huit heures le repos de dix et de neuf heures, si des circonstances particulières l'exigent, ou s'il est ainsi possible d'accorder aux employés des repos plus longs à leur domicile, à la condition qu'ils puissent jouir d'un repos de dix ou de neuf heures tous les trois jours en moyenne.

La journée de travail sera coupée en deux parties à peu près égales par un repos d'une heure au moins. Le repos devra, autant que possible, pouvoir être pris à domicile.

ART. 4.

La durée des heures de présence, durant les 24 heures, est fixée au maximum à 14 heures pour le personnel des locomotives et des trains, à 12 heures pour les femmes gardes-barrière et, pour le reste du personnel, à 16 heures, s'il loge dans un bâtiment de l'entreprise situé à proximité de l'endroit où il travaille, à 15 heures, dans le cas contraire.

Les heures de présence fixées à 14 et à 15 peuvent être portées à 16 si des circonstances particulières l'exigent, à la condition que les heures de présence ne dépassent pas 14 ou 15 tous les trois jours en moyenne.

ART. 5.

Il est interdit d'occuper des femmes dans le service ininterrompu de nuit, c'est-à-dire de 11 heures du soir à 4 heures du matin. Réserve est faite en ce qui concerne les employées du télégraphe, du téléphone, les gardiennes, les surveillantes de cabinets de toilette, les femmes chargées du nettoyage ou de services de même nature.

Abstraction faite des gardes de nuit proprement dits, le même employé ne peut être occupé au service de nuit plus de quatorze jours par mois.

Le travail de nuit, c'est-à-dire le travail entre 11 heures du soir et 4 heures du matin, doit être calculé avec une majoration de 25 p. c. dans les tableaux de service.

ART. 6.

Les fonctionnaires, employés et ouvriers ont, durant l'année, 52 jours libres, convenablement répartis, dont 17 coïncideront en tout cas avec un dimanche.

La suspension du travail est de 24 heures ; elle sera prolongée de 8 heures au moins, si elle n'a pas été précédée, sans intervalle ou à peu d'intervalle, du repos ininterrompu exigé à l'article 3. Elle doit toujours se terminer par un repos de nuit et être fixée de manière à permettre à l'employé d'en jouir à son domicile.

ART. 7.

Tous les fonctionnaires, employés et ouvriers des entreprises de transport et de communications ont droit à un congé ininterrompu de huit jours au moins pris sur les 52 jours de repos par an.

Après la 9^e année de service ou la 55^e année d'âge révolue, le personnel des chemins de fer principaux a droit à ce congé ininterrompu en sus des 52 jours de repos. Le congé sera prolongé d'un jour par trois ans de service en plus.

Après la 10^e année de service, le nombre des jours de repos par an, y compris le congé ininterrompu, est porté à 60 jours pour tous les autres fonctionnaires, employés et ouvriers des entreprises de transport et de communications.

Les années de service mentionnées dans cet article courent dès l'entrée au service d'une entreprise de transport et de communications soumise aux dispositions de la présente loi.

Aucune retenue ne peut être faite sur les salaires ou sur les traitements à raison des congés garantis par la présente loi.

ART. 10.

Lorsque des circonstances spéciales le rendent nécessaire, le Conseil fédéral est autorisé à déroger, par des mesures exceptionnelles, aux dispositions de la présente loi.

HOLLANDE.

La journée de travail est en moyenne pour le personnel administratif de 8 heures, pour l'autre personnel de 9 à 10 heures.

En général le personnel a deux dimanches libres par mois, les autres dimanches un service diminué avec salaire dans les deux cas.

Les fonctionnaires de bureau ont trois semaines de congé pendant l'hiver (1^{er} octobre-30 septembre) avec salaire.

Les autres fonctionnaires et employés ont un congé de 7 à 14 jours par an, avec salaire.

ESPAGNE.

Dans les ateliers, la journée est de 10 heures, les heures supplémentaires sont payées à part.

Dans les bureaux, 6 heures par jour.

Dans les gares, le nombre d'heures exigé par le service est en moyenne de 10 heures.

On accorde, en moyenne, par an, au personnel commissionné 20 jours de congé avec solde entière.

Les congés au personnel à la journée s'accordent sans salaire.

ITALIE.

Les fonctionnaires et agents ont un mois de congé et les sous-agents 15 jours avec rétribution. Ils ont la faculté de les fractionner si les exigences du service le consentent.

II. CONSEILS DE DISCIPLINE.

Existe-il des conseils de discipline ou des conseils arbitraux appelés à examiner les protestations des agents qui se croient injustement privés d'avancement ?

Les agents qui tombent sous l'application du régime disciplinaire peuvent-ils avoir recours à ces conseils ? Comment sont-ils composés ? Quel est leur fonctionnement ?

FRANCE.

Compagnie du Nord. — L'agent puni a toujours le droit d'en appeler à ses chefs directs et l'ingénieur en chef de l'exploitation reçoit une fois par mois les agents qui demandent à lui exposer leurs réclamations, leurs desiderata, etc., etc.

ADMINISTRATION DES POSTES.

Traitements. — Salaires. — Avancements.

» Quels sont les traitements et salaires des fonctionnaires, employés et ouvriers, et les conditions d'avancement ou des augmentations ? »

Les employés des postes et des télégraphes débutent au traitement de 1,500 francs par an après avoir subi un stage de deux ans comme surnuméraires à 1,200 francs.

L'avancement a lieu tous les trois ans par échelons de 500 francs au choix ou à l'ancienneté. Dans le cas où l'agent est favorisé par le choix, il peut gagner trois et six mois. Les dames employées débutent à 1,100 francs.

Quant aux facteurs, ils débutent à Paris et dans les villes de province à 1,100 francs par an ; on les dénomme facteurs de ville. L'avancement a lieu dans les mêmes conditions que pour les employés avec cette différence qu'ils

augmentent par échelons de 100 francs seulement. (Choix et ancienneté.)
Les ouvriers débutent à fr. 4.50 par jour.

» Les agents malades sont-ils payés intégralement? Pendant combien de
» temps? »

Les agents malades sont payés intégralement pendant trois mois. Ils reçoivent la demi-solde pendant les trois mois suivants; à partir de ce moment, ils sont placés dans la disponibilité et ne font plus partie des cadres.

Signalement.

» Les fonctionnaires, employés et ouvriers ont-ils connaissance de leur
» signalement ou des rapports faits à leur sujet par leurs supérieurs hiérar-
» chiques? »

Oui. Ils ont le droit de s'assurer de leur dossier et des notes y afférentes.

Conseils de discipline.

» Existe-t-il des conseils de discipline ou des conseils arbitraux, appelés
» à examiner les prestations des agents qui se croient injustement privés
» d'avancement? Les agents qui tombent sous l'application du régime disci-
» plinaire peuvent-ils avoir recours à ces conseils? Comment sont-ils com-
» posés? Quel est leur fonctionnement? »

Pour l'examen en conseil des directeurs des propositions disciplinaires, le personnel de l'administration centrale, représenté en conseil dans les conditions déterminées par le décret du 9 juin 1906, concernant la discipline du personnel des services extérieurs, est groupé en sept catégories, savoir :

Conseil de discipline central :

1. — Chefs de bureau ;
2. — Sous-chef de bureau. Bibliothécaire ;
3. — Rédacteurs. Commis classer ;
4. — Expéditionnaires ;
5. — Surveillantes principales. Surveillantes ;
6. — Dames employées ;
7. — Sous-agents.

Pour chaque affaire, le conseil délibère sur un rapport écrit présenté par le directeur compétent et accompagné du dossier d'enquête et des pièces à l'appui. Le conseil a le droit d'appeler devant lui l'intéressé qui, de son côté, peut présenter ses moyens de défense, soit en personne, soit par l'intermédiaire d'un de ses collègues du même grade appartenant à l'administration centrale, ou d'un avocat.

Les conseils régionaux sont groupés ainsi qu'il suit, 3, 4 ou 5 départements selon le cas :

Amiens, Bordeaux, Caen, Châlons-sur-Marne, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Nîmes, Orléans, Paris, Pau, Rennes, Rouen, Toulouse, Tours.

Le siège de chaque conseil est situé à la direction départementale des Postes et Télégraphes.

Pour chaque affaire transmise à son examen, la procédure suivie par le conseil est la suivante :

L'intéressé, s'il se présente en personne, ou son défenseur, s'il en a désigné un, est appelé devant le conseil.

Il est donné lecture du rapport d'ensemble.

Le président pose de sa propre initiative ou sur celle des membres, les questions qui sont de nature à éclairer le conseil.

L'intéressé et son défenseur sont admis à présenter leurs moyens de défense. Ils sont ensuite priés de se retirer.

La sanction à appliquer est ensuite discutée.

Le président met aux voix la proposition du chef de service signataire du rapport. Si la proposition n'est pas admise, il met successivement aux voix les sanctions proposées par les membres du conseil en commençant par la plus forte et en suivant l'ordre décroissant.

Les votes ont lieu à mains levées. En cas de partage égal des votes, la voix du président ou de son suppléant est prépondérante.

Le registre des délibérations ne fait mention que du vote définitif et de la sanction adoptée.

Lorsque le conseil de discipline régional estime que la peine à infliger doit être du troisième degré, il peut prononcer le renvoi de l'affaire devant le conseil central de discipline séant à Paris.

Primes et indemnités.

« Quelles sont les primes et indemnités accordées au personnel ? »

La haute paie d'abord et une indemnité pour travaux supplémentaires au cours de la période du jour de l'an (10 francs).

Accidents de travail.

« Quels sont les avantages accordés aux victimes des accidents du travail »
 » ou à leurs ayants-droit ?

» Les employés sont-ils assimilés aux ouvriers, au point de vue de l'appli-
 » cation des lois sur la réparation des dommages résultant des accidents du
 » travail ?

» L'indemnité ou la rente prévue par la loi sur les accidents, se confond-
 » elle avec la pension ? »

En ce qui concerne les questions énoncées ci-dessus, il serait superflu d'entrer dans tous les détails de la loi du 9 avril 1898 modifiée par la loi du 22 mars 1902.

J'engagerai donc notre correspondant à vouloir se procurer le recueil de ces lois et décrets; il pourra s'adresser à la librairie Delalain frères, boulevard Saint-Germain, 113, Paris.

Pensions.

« Quelles sont les conditions de mise à la retraite, et la base qui en fixe le »
 » montant ?

» Pour les employés et fonctionnaires ? »

Trente ans de service et 60 ans d'âge (agents).

« Pour les ouvriers? »

Pour les ouvriers et sous-agents : vingt-cinq ans de service et 55 ans d'âge.

« Pour les veuves et orphelins? »

Pour les veuves, un tiers de la pension accordée aux titulaire. Les orphelins ont droit à des secours annuels et à une reversion de pension jusqu'à l'âge de 18 ans.

La pension est basée sur la moyenne des traitements et émoluments de toute nature soumis à retenues, dont l'ayant-droit a joui pendant les six dernières années d'exercice. La pension est réglée, pour chaque année de services civils, à un soixantième du traitement moyen. Néanmoins, pour vingt-cinq ans de services entièrement rendus dans la partie active, elle est de la moitié du traitement moyen, avec accroissement, pour chaque année de service en sus, d'un cinquantième du traitement. En aucun cas, elle ne peut excéder les trois quarts du traitement moyen (Loi du 9 juin 1853.

Voyages.

« Les agents jouissent-ils de la gratuité du transport? ».

Les agents et sous-agents dont le traitement est inférieur à 4,000 francs, jouissent du 1/2 tarif sur les voies ferrées.

« Pour combien de voyages? »

Ces derniers ne sont pas limités.

« Les femmes et les enfants ont-ils la gratuité du transport ou une réduction de prix? »

Les femmes et les enfants des agents et sous-agents des Postes et Télégraphes ne bénéficient d'aucunes mesures de ces exceptions.

« Les agents pensionnés ont-ils la gratuité du transport ou une réduction de prix? Pour combien de voyages? »

Aucune réduction n'est accordée aux agents dès le jour où ils sont mis en disponibilité.

Divers.

« Existe-t-il d'autres institutions en faveur du personnel, auquel le présent questionnaire ne fait pas allusion? »

Diverses sociétés de secours mutuels ou d'assurance mutuelle sont créées en vue de garantir les sociétaires, leurs veuves et leurs orphelins des causes imprévues.

HOLLANDE.

Les agents qui tombent sous l'application du régime disciplinaire peuvent demander l'institution d'une commission composée de cinq membres, dont deux désignés par la direction générale, deux par l'intéressé et le cinquième, qui doit être un agent de la même catégorie que l'intéressé, sera choisi par celui-ci parmi les agents désignés par la Direction générale.

ITALIE.

Après la notification de la classification, si un agent ou un sous-agent le croit injuste, il peut recourir à la commission (provinciale ou centrale) de laquelle il dépend et qui soumettra le cas à la décision définitive du conseil d'administration.

Indépendamment de ces commissions, il existe encore le conseil de discipline, dans lequel est admise une représentation directe du personnel

III. — DROIT D'ASSOCIATION ET DE RÉUNION.

Les fonctionnaires, les employés et les ouvriers peuvent-ils s'associer et se réunir pour discuter leurs intérêts professionnels?

ANGLETERRE.

Le droit d'association existe.

COMPAGNIE DU NORD.

Elle ne s'est jamais opposée à ce que ses employés et ouvriers se réunissent en dehors de leur service.

Il en est de même pour le personnel des autres compagnies.

Les agents et sous-agents des postes sont fédérés.

HOLLANDE.

La loi fondamentale garantit le droit d'association et de réunion. L'institution d'une représentation des divers groupes du personnel, de sorte que les fonctionnaires et employés pourront présenter leurs griefs et leurs désirs, se prépare.

DANEMARK.

Oui.

NORVÈGE.

Oui.

ITALIE.

Aucune disposition n'empêche le droit de réunion et d'association qui existe en vertu du statut du royaume.

SUISSE.

Oui. Les agents ont le droit de s'associer et de se réunir librement.

IV. — TENUE.

« Existe-t-il un service d'habillement? La tenue est-elle fournie par votre administration? A quelles conditions? »

FRANCE.

RÉPONSE DE LA COMPAGNIE DU NORD. — Les agents en rapport avec le public sont astreints au port d'un uniforme ou tout au moins d'une casquette d'uniforme.

Il y a un tailleur agréé par la Compagnie qui fournit les vêtements d'uniforme moyennant un tarif déterminé d'avance. Des facilités de paiement sont accordées au personnel qui se libère vis-à-vis du tailleur par des retenues opérées sur la solde en fin de mois par les soins de la Compagnie, qui établit un bordereau au profit du tailleur, *mais les agents ont toute liberté de s'adresser à un autre s'ils le préfèrent.*

RÉPONSE DE LA POSTE FRANÇAISE. — En France, le service d'habillement fonctionne dans des conditions normales.

La tenue est fournie par l'administration dans les conditions suivantes :

Une tunique, un pantalon de drap et un de toile, un képi comme 1^{re} mise. Six mois plus tard, une autre tunique, un pantalon de drap. Une vareuse d'été et un chapeau de paille. L'année suivante, une tunique, un pantalon de drap et un de toile alternativement. Un chapeau de paille. La durée de la vareuse d'été est de 2 ans.

Il est également alloué aux facteurs de ville une indemnité de chaussures de 50 francs par an. Les facteurs ruraux ne reçoivent que 30 francs.

RÉPONSE DE L'ESPAGNE. — Les tailleurs confectionnent et livrent aux agents les uniformes ; la Compagnie paie comptant la facture, en retient le montant mensuellement aux agents et se rembourse des débours effectués dans les proportions ci après :

Aux agents dont le traitement est inférieur, ou ne dépasse pas 1.200, la retenue ne comporte que la moitié du montant de la facture ; à ceux ayant de 1.201 à 1.500^{fr} le tiers. Dans les deux cas, la différence reste à la charge de la Compagnie.

La Compagnie avance également le paiement des effets civils aux agents qui n'ont pas d'uniforme et leur retient ensuite le total du montant, dans une période de 12 mois.

V. — HABITATIONS.

« Existe-t-il un régime spécial en faveur des agents concernant leur habitation? Votre administration favorise-t-elle la création des habitations ouvrières? »

FRANCE.

RÉPONSE DE LA COMPAGNIE DU NORD. — La Compagnie du Nord, non seulement favorise la création d'habitations ouvrières, mais elle a construit

elle-même dans certains points de son réseau des cités ouvrières qu'elle loue à son personnel à des conditions extrêmement avantageuses pour eux. Un certain nombre d'agents sont d'ailleurs logés gratuitement par la Compagnie, notamment les chefs de gare et de station, les sous-chefs de gare, certains facteurs-mixtes, surveillants, cantonniers, gardes-barrière, etc...

ESPAGNE.

Il n'y a pas de régime spécial. La Compagnie se borne à loger gratuitement les chefs de gare, les chefs de dépôt, les inspecteurs principaux de l'exploitation, et à fournir des logements à des prix très réduits, là où il y en a, à certains agents du service actif.

ALLEMAGNE.

L'État dépensait déjà plusieurs millions de marks pour bâtir des maisons confortables pour ses agents; dans les derniers mois il vient d'augmenter ce crédit de 5 millions de marks.

VOYAGES.

- « Les agents jouissent-ils de la gratuité du transport?
- » Pour combien de voyages? .
- » Les femmes et enfants des agents ont-ils la gratuité du transport ou une réduction du prix?
- » Les agents *pensionnés* ont-ils la gratuité du transport ou une réduction de prix? Pour combien de voyages? »

FRANCE.

RÉPONSE DE LA COMPAGNIE DU NORD. — Les agents obtiennent la gratuité du parcours pour eux et leur famille (1) sur le réseau du Nord; ils jouissent également de la gratuité du parcours à raison d'un voyage par an sur chacun des grands réseaux français, et leur famille obtient une fois par an la gratuité sur l'un des grands réseaux français et le quart de tarif sur les autres lignes.

En principe, les agents retraités n'ont plus le droit à la gratuité du transport, mais les demandes qu'ils adressent sont l'objet d'un examen spécial à la suite duquel ils obtiennent quelquefois la gratuité et souvent le bénéfice du demi-tarif. On tient compte du passé de l'agent, du but du voyage, etc., à l'exclusion des voyages ayant un but commercial.

ESPAGNE.

Oui, quand ils sont déplacés on leur concède des coupons de service et des bulletins franco de transport pour leur mobilier. Quand ils voyagent en congé; on leur accorde des billets gratuits.

(1) Femme, enfants, père et mère à leur charge et habitant avec eux d'une manière permanente.

Les femmes et les enfants des agents voyagent également avec billet gratuit lorsqu'il s'agit du déplacement de ces derniers, et avec des billets de faveur quand ils voyagent pour affaires particulières. Le prix maximum de ces billets est de 2^e 50.

Aux retraités, on leur accorde, comme faveur spéciale, des billets à 1/4 de place, pour tous leurs voyages.

Au moment de prendre leur retraite, la Compagnie leur accorde un billet gratuit jusqu'au point où ils désirent fixer leur résidence définitive.

ITALIE.

Le personnel des postes et des télégraphes n'a pas droit au transport gratuit sur les chemins de fer sauf lorsqu'il s'agit de voyages de service et en cas de changement de résidence en dépendance du service.

Les employés, les sous-agents et leurs familles ont toutefois le droit à profiter, pour leurs voyages, d'une réduction qui varie de 40 à 60 p. c. sur les tarifs ordinaires de transport.

NORVÈGE.

Les agents, leurs femmes et leurs enfants et les agents pensionnés jouissent de la gratuité du transport.

(84)

1906/07

N° 153

N°1 - N°6

Tableaux Graphique

pour l'ensemble des lignes de l'état Belge

cfr 35 mm film

6 plan(s)