

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 JUIN 1921.

BUDGET GÉNÉRAL DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE 1921 (1).

Tableau X : Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION DU BUDGET (2) PAR M. PÉPIN.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous faire rapport sur le Budget des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones pour 1921.

La Commission a adopté cette année pour règle générale de faire des compressions dans toutes les dépenses et de n'admettre comme dépenses que celles absolument indispensables et pouvant être réalisées dans l'exercice du présent budget.

Elle a décidé qu'à l'avenir tout dépassement de crédits serait justifié immédiatement à la législature.

Pour le chemin de fer la chose se fera automatiquement par la loi instituant la comptabilité des dépenses engagées.

Les dépenses recouvrables et les dépenses extraordinaires ont été renvoyées au budget spécial.

Quand on analyse notre budget des chemins de fer pour 1921, on trouve une grande amélioration en comparaison à la situation de 1920.

(1) Budget, n° 101.

Rapport général, n° 261.

(2) Composition de la Commission du Budget :

a) Les membres de la Commission permanente des Finances, des Budgets et des Économies : MM. Mechelynck, président, Bologne, Carlier, David, De Bruyne, Donnay, Hallet, Houtart, Ozeray, Pussemier, Sap, Serruys, Soudan, Straus, Van Limburg-Stirum, Wauwermans.

b) Six membres nommés par les Sections : MM. du Bus de Warnaffe, Hainaut, Buyt, Pepin, de Liedekerke et De Bue.

Les recettes ont augmenté assez considérablement depuis le mois de juillet 1920 jusqu'à ce jour.

Les indemnités de vie chère qui s'élevaient au projet de budget de 1921 à la somme de 119,663,929 francs sont reportées à l'extraordinaire pour la somme de 89,485,048 francs.

En parcourant le présent rapport, on trouvera sous les rubriques différentes la situation exacte de nos différentes régies nationales. J'ai divisé mon rapport en cinq parties bien distinctes afin que l'on puisse être renseigné d'une façon claire et précise.

* *

On trouvera à la fin les réponses aux questions qui ont été posées par les Sections et par la Commission du budget.

* *

Il ne m'a pas été possible de donner certains renseignements, l'Administration ne les possédant pas.

Il est impossible notamment de donner la valeur des approvisionnements en dépôt, fin 1920 et encore moins les prévisions à fin décembre 1921.

A la fin de 1919 cette valeur était de 150,948,664 francs pour les voies et travaux et de 106,593,389 francs pour la traction et le matériel.

* *

Après un examen plus attentif des prévisions de 1921, en tenant compte des dépenses et des recettes des six premiers mois, je puis affirmer que le déficit sera considérablement réduit.

La presse a beaucoup exagéré la situation déficitaire au début de l'année. Le déficit de 1920 fut beaucoup moindre qu'on ne l'avait prévu.

Celui de 1921 qu'on avait cru devoir s'élever à plus de 300,000,000 de francs est réduit à ce jour à 200,000,000 de francs chiffres ronds.

Mais nous pouvons affirmer qu'en présence de la baisse des matières premières, du charbon, des huiles, etc., etc., si les recettes se maintiennent pour le second semestre comme elles se sont produites pour les premiers six mois de l'année courante, le déficit annoncé se réduira à peu de chose.

* *

En étudiant les différents services de nos régies nationales, une chose a frappé désagréablement votre rapporteur. Il a constaté, que loin d'avoir payé des traitements et des salaires exagérés aux fonctionnaires et aux ouvriers comme on l'avait proclamé, il y a des fonctionnaires, et des meilleurs, qui n'ont pas vu leur traitement doublé depuis 1914. Dans l'industrie privée, les plus petits ingénieurs ont des traitements qui dépassent ceux de nos fonctionnaires qui ont blanchi au service de l'Administration.

Quant aux salaires, quoi qu'on en dise, ils n'ont pas été augmentés en rapport avec l'index.

Il y a encore des pères de famille dans les bas services de notre Administration qui reçoivent des salaires de 10 francs et 12 francs par jour.

Il y aura lieu dans le courant du présent exercice de rechercher les voies et moyens de régulariser la situation des agents dont je viens de parler.

* * *

Je traiterai la question de la journée de huit heures dans une note dans le corps de ce rapport. J'ai voulu par ces quelques préambules ne jeter qu'un coup d'œil rapide sur l'ensemble des questions qui ont fait l'objet de la discussion générale.

Cependant, je tiens à dire tout de suite que l'application de la journée de huit heures n'a pas produit tout le mal qu'on a dit. On a beaucoup exagéré. Ma conviction profonde, c'est que quand cette réforme sera passée dans nos mœurs, elle apportera à notre classe ouvrière et à notre pays une énergie morale telle, que loin de diminuer la production, elle l'augmentera d'une façon considérable.

EXAMEN DU BUDGET.

Le projet du Budget des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1921 s'élève à 1,120,127,850 francs (1)
se subdivisant en :

Dépenses ordinaires	fr.	1,115,867,850
Dépenses exceptionnelles		6,260,000
Total	fr.	1,120,127,850

Les crédits alloués en 1920 ont atteint fr. 1,051,977,527

L'augmentation prévue pour 1921 est donc de fr. 88,150,523

Cette augmentation se répartit comme suit entre les différents services :

a) Dépenses ordinaires.

Administration centrale	fr.	348,677
Chemin de fer		56,529,541
Office des services de l'électricité.		6,109,150
Marine		7,813,964
Postes, télégraphes et téléphones.		29,948,814
Pensions (1 ^{er} terme)		115,000
Caisse des ouvriers		10,414,977
Dépenses diverses et imprévues		50,000
Total	fr.	111,126,923

(1) Ces chiffres ont été rectifiés, par suite :

a) de la suppression des crédits pour indemnités de vie chère. Ces crédits ont été reportés au budget extraordinaire à concurrence des 3/4 de leurs montants.

b) des réductions que les faits acquis à ce jour ont permis d'opérer sur certains crédits, notamment sur l'article « Combustibles et autres matières pour la traction des convois », dont les prévisions chiffrées à fr. 352,628,000 ont été ramenées à fr. 235,128 000.

D'autre part. fr. 111,126,923

Dont à déduire les diminutions :

Administration des Transports par eaux intérieures	fr. 20,974,600	
Traitements de disponibilité	400,000	
Secours	150,000	
Accidents du travail	302,000	
		21,826,600
Reste en augmentation	fr.	89,300,323

b) Dépenses exceptionnelles.

Dépenses exceptionnelles (diminution) fr. 1,150,000

Les causes de ces majorations sont les suivantes :

- 1° Relèvement des rémunérations du personnel;
- 2° Renforts nécessités par la réduction des prestations;
- 3° Hausse du prix de certaines matières, extension du trafic.

D'après les évaluations des recettes et des dépenses, — charges financières comprises — il apparaît que les déficits de l'exercice 1921 seront les suivants :

Chemin de fer	fr. 92,763,100
Marine	25,503,650
Postes	53,854,052
Télégraphes et Téléphones	22,172,128
Transports par eaux intérieures.	
(Ce service est supprimé à partir de 1921)	8,444,000

Le budget général du Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes pour 1921 établi d'après les propositions extraites des divers tableaux du budget général — Document parlementaire n° 101 — Séance du 8 février 1921 — s'établissait comme il suit pour les dépenses :

DÉPENSES.

A. — Dépenses ordinaires et exceptionnelles.

Articles.

1	Dépenses d'exploitation (Tableau X, Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones) :	
	Dépenses ordinaires	fr. 1,578,120,278
	Dépenses exceptionnelles	7,260,000
	Total.	fr. 1,585,380,278
2	Remboursement (Tableau XVI, Non-valeurs en remboursement, Articles 14, 15 et 16)	fr. 237,000
3	Charges financières. (Tableau I, Dette publique.)	150,000,000
4	Pensions. (Tableau I, Dette publique.)	14,000,000
	Total.	fr. 1,549,617,278

Les faits acquis maintenant — fin mai 1921 —, la diminution du trafic du chemin de fer, la réduction obtenue sur les prix du charbon, des huiles et de certaines autres matières, le transfert de l'indemnité de vie chère de l'ordinaire à l'extraordinaire, permettent de reviser les propositions primitives comme il suit :

DÉPENSES.

A. — Dépenses ordinaires et exceptionnelles.

Articles.

1	Dépenses d'exploitation (Tableau X, Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones :	
	Dépenses ordinaires	fr. 1,113,867,850
	Dépenses exceptionnelles	6,260,000
	Total	fr. 1,120,127,850
2	Remboursement (Tableau XVI, Non-valeurs et remboursement, Articles 14, 15 et 16).	fr. 237,000
3	Charges financières. (Tableau I, Dette publique.)	150,000,000
4	Pensions. (Tableau I, Dette publique.)	14,000,000
	Total.	fr. 1,284,364,850

Il en résulte que les dépenses ordinaires sont réduites de :

1,549,617,278 francs à 1,284,364,850 francs soit de 265,252,428 francs.

Cette réduction porte principalement sur :

a)	Transfert de l'indemnité de vie chère	fr. 119,663,929
b)	Modifications dans le service de presse et de publicité . . .	230,000
c)	Réduction des prix :	
	des imprimés, tarifs, etc. (art. 18)	2,400,000
	des combustibles, etc. (art. 30)	97,540,000
	des matières pour entretien et réparation du matériel (art. 31).	14,000,000
d)	Indemnités pour pertes et avaries (art. 37)	1,000,000
e)	Suppression du service des transports par eaux intérieures. .	16,355,000
f)	Réduction de prix :	
	des combustibles de la Marine (art. 68)	580,000
	des objets et matières pour le Télégraphe (art. 79)	90,030
g)	Revision du subside accordé :	
	pour le Ravitaillement	1,000,000

B. — Dépenses extraordinaires.

Désignation des services et de l'objet des dépenses.	Montant des crédits.
Administration centrale. — Vie chère	211,467
Chemins de fer. — Voies et Travaux	45,000,000
— Acquisition d'immeuble pour le service du Département des chemins de fer	450,000
— Aménagement du Quartier de la Putterie	500,000
— Traction et Matériel	165,665,000
— Vie chère	62,561,094
Service de l'Électricité	11,488,500
— Vie chère	539,000
Administration de la Marine.	18,915,500
— Vie chère	2,180,925
Administration des Postes.	2,409,275
— Vie chère	16,835,550
Administration des Télégraphes et des Téléphones.	55,900,000
— Vie chère.	6,365,400
Services communs des Postes et des Télégraphes : Vie chère.	157,987
Administration des Transports par Eaux Intérieures	400,000
— Vie chère.	600,000
Fr.	390,179,698

Quant aux recettes, elles ont été également revisées.

Primitivement elles étaient évaluées au total de 1,207,539,150 francs, suivant détail ci-après :

RECETTES.

Articles.

Péages :

1	Chemins de fer. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 22) fr.	1,050,000,000
2	Télégraphes et Téléphones. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 23)	48,225,000
3	Postes. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 24)	62,068,850
4	Produit du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 25).	8,000,000
5	Produit du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 26)	573,000
6	Produit du service des transports par eaux intérieures. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 27)	34,360,000
Total. . . fr.		1,203,228,850

Capitaux et revenus :

7	Produit des actes des commissariats maritimes. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 39)	180,000
8	Produit des droits de pilotage et de remorque. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 40)	4,150,000
9	Produit des droits d'écluse. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 41)	300
		1,207,539,150
Déficit. . . fr.		342,058,128
Total. . . fr.		1,549,617,278

Actuellement (fin mai 1921) on escompte un produit total de 1 milliard, 77 millions, 562,150 francs.

RECETTES.

Articles.

Péages :

1	Chemins de fer. (Tableau XIX, Voies et Moyens, article 22) fr.	940,000,000
1bis	Chemins de fer. Produits divers encaissés par le département des Finances pour location de terrains, etc. (art. 30).	1,400,000
2	Télégraphes et téléphones. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 23)	54,563,000
3	Postes. (Tableaux XIX, Voies et Moyens, art. 24)	62,068,850
4	Produit du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 25)	9,600,000
5	Produit du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 26)	480,000
6	Produit du service des transports par eaux intérieures. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 27)	4,500,000
Total. . . fr.		1,072,411,850

Capitaux et revenus :

	D'autre part . . . fr.	1,072,411,850
7	Produit des actes des commissariats maritimes. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 39)	250,000
8	Produit des droits de pilotage et de remorque. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 40.)	4,900,000
9	Produit des droits d'écluse. (Tableau XIX, Voies et Moyens, art. 41.)	300
		1,077,562,150
	Déficit. . . . fr.	206,802,700
	Total. . . . fr.	1,284,364,850

La différence en moins de 129,997,000 francs est la conséquence :

a)	du fléchissement du trafic du Chemin de fer fr.	110,000,000
b)	de la suppression partielle du service des transports par eaux intérieures	29,860,000
c)	de la diminution des recettes du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre.	95,000
	Total. . . . fr.	139,955,000

Par contre l'Administration des télégraphes et des téléphones prévoit une plus value de fr.	6,138,000
Le service des malles Ostende-Douvres	1,600,000
Les actes des commissariats maritimes	70,000
Les droits de pilotage et de remorque	750,000
L'inscription des produits encaissés par les domaines.	1,400,000
	9,958,000

Différence égale. . . . fr. 129,997,000

Le déficit pour toutes les administrations du Département résultant des premières évaluations qui était de 342,058,128 francs est réduit à 206,802,700 francs.

CHAPITRE I.

ADMINISTRATION CENTRALE. — SERVICE DE PRESSE ET DE PUBLICITÉ. — COMITÉ SUPÉRIEUR ET DE CONTRÔLE.

Le chapitre 1^{er} du tableau X du budget de 1921 groupe sous les titres « Administration centrale, — Service de Presse et de Publicité, — Comité Supérieur de contrôle » des services dont les attributions diverses ont comme caractéristique commune d'intéresser toutes les administrations du Département.

Certaines de ces attributions découlent de la mission de contrôle gouvernemental dévolue au Ministre et de la charge de gestion générale dont est chargé le secrétaire général, comme dans tous les Départements ministériels.

Les autres dérivent de la concentration et de la spécialisation — dans un but d'économie générale et de meilleure exécution — de tâches que chacune des administrations ne pourrait assurer séparément sans multiplier les frais généraux incombant à l'ensemble du Département.

Il va de soi que le premier groupe d'attributions, tout en nécessitant des dépenses de personnel et de matériel, ne comporte comme compensation qu'un effet utile qui ne peut se chiffrer et qui ne représente aucune recette directe. Dans ce groupe figurent l'examen des affaires générales du Département, la coordination des décisions prises en matière de personnel, les questions relatives aux associations professionnelles et syndicales.

Les attributions du second groupe constituent une série de prestations de services, faites à la décharge des administrations et qui, en cas d'indépendance comptable de celles-ci, devraient être portées à leur débit et remboursées au Secrétariat au prorata des services rendus.

Rentrent dans cette catégorie :

Le recrutement du personnel de bureau pour l'ensemble du Département ;

La constitution de la bibliothèque centrale ;

Les liquidations à l'intervention de la Cour des Comptes et du Département des Finances (fournisseurs et personnel) ;

Le service des pensions des fonctionnaires et employés ;

Le service de la caisse des veuves et orphelins ;

Les traductions en langue flamande, en langues étrangères et vice-versa ;

Le service de presse.

Toutes prestations qui, par leur centralisation entraînent des économies dans l'ensemble du budget.

Il faut y ajouter :

Les services des avocats et du Comité supérieur de Contrôle, dont l'action permet de nombreuses récupérations de pertes. Un service spécial de contrôle opère uniquement au profit du chemin de fer ;

Le service de propagande, dont les dépenses provoquent des recettes réelles encaissées, notamment par le chemin de fer ;

Les services des avances sur dommages de guerre dont les dépenses sont remboursées par le Département des Affaires économiques (30,000 francs environ).

Enfin, le service de publicité proprement dit, dont le bilan ci-joint indique les résultats financiers.

Il n'est pas possible de ventiler exactement les dépenses afférentes à ces deux groupes de travaux. Mais en ne considérant que les seuls traitements des agents directement utilisés à la décharge des administrations, celles-ci auraient à verser au Secrétariat (84,000 francs à titre de remboursement; cette somme minimum représente 60 p. c. du total des traitements.

Pour la clarté du travail, le tableau ci-joint, donne la répartition, par nature, des dépendances du Secrétariat et des services annexés :

Nature des dépenses.	Sommes.	Recettes correspondantes.
A. Dépenses d'ordre gouvernemental. (Frais généraux du Département.)		
1. Ministre. fr.	44,000 »	(A porter en compte aux « Dépenses d'exploitation » des administrations.)
2. Service du Cabinet et Secrétariat général proprement dit :		
a) Personnel (40 p. c. des dépenses totales) .	671,258 »	
b) Littera f (2,000 francs), g, h. i, j . . .	86,450 »	
c) Matériel (40 p. c. des dépenses totales) . .	120,000 »	
d) Encouragement aux assurances professionnelles	8,000 »	
e) Service de Presse	67,030 »	
	<u>993,768 »</u>	
B. Prestations à la décharge des Administrations :		
I. a) Personnel (60 p. c. des dépenses) . fr.	1,006,932 »	Idem.
b) Littera K (Cours de flamand) . . .	56,200 »	
c) Matériel (60 p. c. des dépenses). . .	180,000 »	
II. a) Article 5 (avocats)	241,500 »	
b) Comité supérieur de contrôle . . .	273,082 »	
III. Service de propagande	453,901 »	
Total. . fr.	<u>2,211,615 »</u>	
IV. Recherche des auteurs de vol . . . fr.	238,630 »	(A porter aux dépenses d'exploitation du chemin de fer.)
C. Dépenses pour ordre :		
Service des avances sur dommages de guerre fr.	30,000 »	(Remboursé par Affaires Economiques 50,000 frs.)
D. Service de publicité :		
Dépenses	333,201.31	
Profits et Pertes (boni)	813,656.30	
	Recettes	4,159,337.61

Le tableau ci-avant a été dressé sur la base des prévisions budgétaires établies

en décembre dernier sous déduction des crédits pour indemnité de vie chère transférés au budget extraordinaire.

*
* *

Le tableau du budget justifie sommairement les accroissements de dépenses.
Le tableau détaillé ci-dessous expose les changements d'effectifs et de dépenses de personnel en 1914, 1920, 1921.

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL.

	EFFECTIF.			DÉPENSE.		
	1914.	1920.	1921.	1914.	1920.	1921 (*)
<i>Services généraux.</i>						
Fonctionnaires et employés.	110	111	138	515,100 (1)	1,284,475	1,324,125 (2)
Messagers.	23	23	23	—	151,440 ¹²	121,600 (3)
Écureuses	12	12	12	—	32,000	24,800
Total.	145	146	173	515,100 (1)	1,407,924	1,470,525
<i>Comité de contrôle.</i>						
Fonctionnaires et employés.	14	51	53 +26	(Voir ci-dessus)	307,043 ⁽²⁾	247,185 (2) 170,600 (4)
Messagers.	3	4	4	—	21,408	18,038 (3)
Écureuses	2	2	2	—	6,000	4,800
Total.	19	57	59	—	335,353	440,623
<i>Service de presse.</i>						
Fonctionnaires et employés.	—	16	23	—	158,824 ⁽²⁾	202,224 (2)
Messagers.	—	4	4	—	17,805	17,500 (3)
Écureuses	—	1	1	—	3,000	2,400
Total.	—	21	28	—	179,629	222,124
Total général.	164	224	266	515,100	1,082,906 ⁽²⁾	2,133,272 (2)

(*) Estimation.

(1) Comprenant dépenses du Comité de contrôle.

(2) Augmentation résultant des extensions de personnel et du relèvement des traitements.
(Ces chiffres comprennent exclusivement le traitement ou salaire et les indemnités de résidence et familiales à l'exclusion de l'indemnité de vie chère).

(3) Différences provenant de mutations d'agents dont les taux de rémunération sont différents.

(4) Service de recherche des auteurs de vols au chemin de fer.

Mais le tableau montre que, pour les services généraux et les services de traductions, le nombre d'agents était le même en 1920 qu'en 1914; il ne s'est produit d'augmentation, en 1921, que dans le nombre d'employés : l'extension de 27 agents, soit 25 p. c. de l'effectif qui y figurent, est justifiée par l'obligation d'apurer l'arriéré de guerre.

1. Reconstitution des archives détruites;
2. Promotions de guerre;
3. Nominations nouvelles;
4. Liquidation des arriérés;
5. Revision des pensions, entreprises d'avant-guerre;
6. Rétablissement des cantines.

Par les nombreuses mesures prises en faveur du personnel :

1. Trois relèvements de barèmes (traitements et salaires);
2. Indemnités de résidence;
Indemnité familiale;
Id. de vie chère;
3. Application de la taxe professionnelle;
4. Loi du 3 juin 1920 sur les pensions;
5. Journée de 8 heures et repos hebdomadaire;
6. activité des associations et syndicats C. C. M.;
7. service des avances sur dommages de guerre;
8. économies;

et pour faciliter le paiement des fournisseurs :

1. paiement par service des chèques postaux;

(ces dernières mesures seules ont exigé 17 agents en plus à la comptabilité).

L'accroissement de 25 p. c. accordé en 1920 est, du reste, inférieur à la majoration totale des effectifs du Département, lesquels sont passés de 95,000 en 1914 à 145,000 en 1920, ce qui représente une augmentation de 55 p. c. : l'extension du personnel du Secrétariat général est donc très modérée.

A noter, du reste, que l'effectif actuel sera réduit au fur et à mesure de la disparition du travail exceptionnel, provoqué par la guerre et que le Secrétariat général a pu faire face à trois vacances sans recruter d'agents nouveaux, tout en réduisant de près de moitié le travail extraordinaire.

Le service de Presse et de Publicité a donné lieu à des observations en section, et à la Commission; les tableaux ci-joint, permettent de se rendre compte de son utilité.

**Bilan approximatif de l'exercice 1920 du service de Presse
et de Publicité.**

Bilan approximatif de l'Exercice 1920**A) Service de**

PRÉVISIONS DE RECETTES BRUTES	MONTANT
1. Service administratif. fr.	Néant.
2. Profits et pertes (mali)	76,190.42
	76,190.42

du service de Presse et de Publicité.

Presse (P. I.)

DÉPENSES SUIVANT PRÉVISIONS A CE JOUR	MONTANT
Art. 7. — Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés, etc. : Directeur : 23,960/3. 7,986.66 Inspecteur : 14,220/3 4,740. » Comptable : 9,140/3. 3,046.66 Sous-chef de bureau 10,680. » Commis-chef 9,500. » Commis 1 ^{re} classe. 8,120. » Dactylo. 609.11 	 44,682.43
Art. 8. — Traitements et salaires des huissiers, messagers, etc. : Chef-classeur-messager 6,300. » Huissier : 7,500/3. 2,500. » Boutefeu et écureuse : 3,124/3 1,041.33 	 9,841.33
Art. 9. — Matériel, fournitures de bureau, imprimés pour le service, chauffage, éclairage, mobilier, loyer des locaux, etc. : 65,000/3	 21,666.66 76,190.42

Bilan approximatif de l'Exercice 1920

B) Service de publicité

NATURE	RECETTES BRUTES EFFECTUÉES EN 1920.	MONTANT
1. Publicité faite dans la Liste des Titulaires des chèques-postaux	frs	23,365.20
2. Publicité sur les bornes postales		41,900. »
3. Publicité dans les bureaux de postes		17,482.50
4. Publicité dans l'Indicateur Officiel des Téléphones		193,528.45
5. Publicité dans les bureaux des télégraphes		1,250. »
6. Publicité dans l'Indicateur Officiel des Trains		192,545.14
7. Publicité dans les gares		602,896.32
8. Publicité dans les Voitures à Voyageurs		18,520. »
9. Publicité dans les paquebots Ostende-Douvres		5,230. »
10. Bibliothèques des Gares		65,000. »
		1,159,337,61

du service de Presse et de Publicité.

commerciale (P. 2).

DÉPENSES SUIVANT PRÉVISIONS A CE JOUR.	MONTANT
1. ART. 7. — Traitements et indemnité des fonctionnaires et employés : Directeur : 23,960/5. 7,986.66 Inspecteur : 14,220/5. 4,740. » Comptable : 9,140/5. 3,046.66 Contrôleur 12,200. » 2 Commis de 1^{re} classe 17,140. » 1 Commis de 2^e classe 7,280. » 1 Chef garde 7,980. » 2 Dactylos 10,100. »	70,473.32
2. ART. 8. — Traitements et salaires des huissiers, messagers, etc. : 1 Huissier : 7,500/5. 2,500. » Boufey et écurieuse : 3.424/3 1,041.33	3,541.33
3. ART. 9. — Matériel, fournitures de bureau, imprimés pour le Service, chauffage, éclairage, mobilier, loyer des locaux : 65,000/5	21,666.66
4. ART. 11. — Courtage de publicité	250,000. »
5. Pertes et Profits (boni)	813,656.30
	1,159,337.61

Bilan approximatif de l'exercice 1920**B) Service de la**

PRÉVISIONS DE RECETTES BRUTES	MONTANT
1) <i>Service administratif</i> Les recettes se traduisent en réalité par une augmentation du trafic « paquebots et chemins de fer » dont il est impossible de déterminer l'importance. Par exemple : le nombre de voyageurs transportés en 1920 par notre ligne Ostende-Douvres a été de 265,033 (avec deux services quotidiens, à partir du 1^{er} mai 1920) contre 164,226 en 1919. 2) Profits et Pertes (mali)	Fr. C. Néant.
	465,561.31
	465,561.31

du service de presse et de publicité.

propagande commerciale (p. 3).

DÉPENSES SUIVANT PRÉVISIONS A CE JOUR	MONTANT	
1) ART. 7. — Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :	Fr.	C.
Directeur : fr. 23,960/3 . . . fr. 7,986.66		
Inspecteur : 14,220/3 . . . 4,740 »		
Comptable : 9,140/3 . . . 3,046.66		
Contrôleur 12,920 »		
Sous-chef de bureau 11,380 »		
2 commis de 1 ^{re} classe 18,280 »		
1 dactylo. 5,500 »		
	63,853.32	
2) ART. 8. — Traitements et salaires des huissiers, messagers, etc.		
1 huissier : fr. 7,500/3. fr. 2,500 »		
Bontefeu-et écuireuse : 3,124/3. 1,041.33		
	3,541.33	
3) ART. 9. — Matériel, fournitures de bureau, imprimés pour le service, chauffage, éclairage, mobilier, loyer des locaux. fr. 65,000/3.	21,666.66	
4) ART. 10. — Propagande commerciale.	376,500 »	
	465,561.31	

RÉCAPITULATION.

1920.

Désignation des services.	Prévisions de recettes.	Prévisions de dépenses.	Boni.	Mali.	Différence.
1) Service de la presse P. 1.	—	76,190.42	—	76,190.42	—
2) Service de publicité commerciale P. 2	1,139,337.61	345,681.31	813,656.30	—	—
3) Service de propagande commerciale P. 3.	—	465,561.31	—	465,561.31	—
	1,139,337.61	887,433.04	813,656.30	541,751.73	—
			Boni suivant prévisions. . .		271,904.57

OFFICE DES SERVICES DE L'ÉLECTRICITÉ.

Traitements	fr. 1,514,400
Salaires	6,646,000
Fournitures de bureau, loyers, etc.	160,000
Matériel, objets de consommation	12,876,500
	fr. 20,996,900

Les dépenses de l'Office de l'Électricité se répartissent entre les différentes administrations du département, comme suit :

Chemins de fer.	fr. 20,576,900
Marine	8,400
Postes	193,200
Télégraphes	218,400
	20,996,900

Les dépenses de l'Office de l'Électricité ont été comprimées dans toute la mesure permise par les extensions continuelles, prises par les installations d'éclairage électrique et de force motrice. Notamment le nombre d'emplois demandés en extension pour pouvoir faire face à l'énorme accroissement de besogne a été limité au strict nécessaire.

Aussi, l'effectif total du personnel fonctionnaires et employés n'a été porté de 86 en 1914 qu'à 125 en 1921, soit une augmentation d'environ 50 p. c., alors que le nombre d'installations électriques nouvelles ou complètement réfectionnées depuis l'armistice s'est élevé à plus de 200, ce qui a plus que triplé le nombre des installations en service par rapport à 1914.

Ci-joint un tableau indiquant la situation — effectif et dépenses — du personnel pour les années 1914-1920 et 1921.

PERSONNEL.

	Année 1914.		Année 1920.		Année 1921.	
	Nombre.	Traitement ou salaire.	Nombre.	Traitement ou salaire.	Nombre.	Traitement ou salaire.
1. Fonctionnaires	24	105,000	36	413,000	36	394,000
2. Employés	56	90,000	70	332,000	73	349,000
3. Employés temporaires et Il. agréés	6	6,877	14	47,640	14	47,640
4. Ouvriers.	587	1,000,000 ⁽¹⁾	696	3,600,000	899	4,755,000
5. Ouvriers provisoires : (des usines et installations d'éclairage)	40		77		84	
6. Ouvriers provisoires : (occupés aux travaux de montage en régie, dont le salaire est imputé sur le budget extraordinaire ou le budget par ordre)	70	85,000 ⁽¹⁾	300	1,377,000	300	1,377,000

(1) Chiffre approximatif, tous les documents antérieurs à la guerre étant disparus pendant l'occupation.

CHAPITRE II.

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER.

Le déficit.

Les bilans et les comptes estimatifs des profits et pertes pour les exercices 1920 et 1921 sont publiés aux annexes du rapport.

D'après les prévisions résultant du présent budget, le déficit atteindra en 1921 — toutes charges financières comprises — 92,763,400 francs.

D'une façon générale, la guerre a eu de fâcheuses répercussions sur les résultats financiers de tous les chemins de fer.

Sauf la Compagnie « Madrid-Saragosse-Alicante », dont le produit net, charges financières déduites, est de 16.718,432.63 piécettes espagnoles, tous les chemins de fer de l'Europe Centrale et Occidentale ont clôturé l'exercice 1919 en mali.

Voici à ce sujet des renseignements précis :

Déficit des chemins de fer étrangers.

PAYS.	Réseaux.	Montant des soldes déficitaires.	Observations.
France	Nord	Fr. 414,701 154	Depuis 1916, cette compagnie ne bénéficie plus de la garantie d'intérêt.
	Paris-Lyon-Méditerranée.	» 280,273 154	Idem.
	Est	» 190 322,191	Couvert à raison de 84 millions 722,191 francs par la garantie d'intérêt.
	Paris-Orléans	» 279,410 400	Couvert entièrement par la garantie d'intérêt.
	Midi	» 123,417,000	Couvert à raison de 124 millions 675,000 francs par la garantie d'intérêt.
	Ensemble pour les 5 réseaux	» 1,291 589,399	Couvert à raison de 435 millions 707,591 francs par la garantie d'intérêts.
Grande-Bretagne.	Chemins de fer de l'Etat.	» 237 173,442	
	Chemins de fer se trouvant sous le contrôle de l'Etat	1,033.738,230	
Allemagne	Chemins de fer de l'Etat.	M. 4,300,000,000	Produit net (exercice 1919-1920).
Autriche	Chemins de fer de l'Etat.	C. 746,000,000	Déficit d'exploitation.
Italie	Chemins de fer de l'Etat.	L. 40,230,985	Exercice 1917-1918. Les renseignements pour 1919 font défaut.
Pays-Bas	Chemins de fer de l'Etat néerlandais et chemins de fer hollandais	Fl. 14,487,085.93	Couvert par la garantie d'intérêts de l'Etat (fl. 16 millions 083,023.02).
Suède	Chemins de fer de l'Etat.	C. 60,300,000	Déficit d'exploitation, non compris les charges financières (exercice 1918).
Norvège	Chemins de fer de l'Etat.	C. 3,444,640	Exercice 1918-1919.
Danemark	Chemins de fer de l'Etat.	C. 23,626,988	Exercice 1919-1920.
Portugal	Compagnie des chemins de fer portugais	P. 2,716,604	

Ces pages font suite au rapport de M. Pépin sur le tableau X du Budget général afférent au Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes (n° 384).

Le déficit d'exploitation, charges financières comprises, prévu par la plupart des grandes exploitations de chemins de fer européens, est de beaucoup supérieur pour les exercices 1920 et 1921.

C'est ainsi que le Ministère des transports en Angleterre a estimé le déficit total probable des chemins de fer anglais pour l'exercice 1920-1921, à 4,562,000,000 francs.

En France, les prévisions pour l'exercice 1920 laissent entrevoir un déficit de 2,401,000,000 francs.

*
* *

Il s'explique donc surabondamment que le déficit du chemin de fer l'État-Belge puisse atteindre 92,763,100 francs.

Pertes subies par suite de réduction de tarifs.

Pour l'évaluation de la perte subie par le chemin de fer pour des raisons d'ordre politique ou social, il convient de faire entrer en ligne de compte les réductions de tarif accordées aux différentes catégories de transport énumérées ci-après :

	Montant de la perte annuelle subie par suite de l'octroi de la réduction accordée (année 1920).
Militaires payants et guides accompagnant les invalides de guerre (75 p. c. de réduction)	50,677,123.00
Pensionnés du Département, officiers de réserve, officiers pensionnés	1,173,454.00
Pour compte de Départements ministériels en débet (20 p. c. de réduction) :	
a) Voyageurs	981,530 00
b) Marchandises	1,852,415.00
Transports militaires et autres payés par les intéressés (marchandises réduction de 50 ou 20 p. c.)	373,112.00
Transports militaires en débet avec ordres de transport (voyageurs, bagages et marchandises)	3,091,000.00
Total. . . fr.	38,148,456.00

A cette somme il y a lieu d'ajouter la perte subie par suite du transport à un prix très réduit des ouvriers abonnés à la semaine.

Les éléments statistiques de 1920 permettant de chiffrer le déficit ne sont pas encore établis ; mais, si l'on s'en rapporte aux données de 1913, on constate que la perte nette résultant de ces transports n'est pas inférieure à 93,000,000 de francs.

*
* *

Le rétablissement, depuis le 1^{er} mars 1921, des tarifs spéciaux 9 et 13 pour les envois de produits métallurgiques à l'exportation maritime, du tarif spécial 25 ainsi que du tarif exceptionnel provisoire 31 § a respectivement pour les transports de minerais et de coke destinés aux établissements métallurgiques belges, occasionnera une diminution de recette annuelle d'au moins 16 1/2 mil-

ptions. Toutefois, cette évaluation, basée sur le tarif de 1920 n'a qu'un caractère approximatif. La dépréciation de recette résultant de cette mesure prise en faveur de l'industrie métallurgique en vue de l'aider à lutter contre la crise aiguë qu'elle traverse en ce moment, s'accroîtra inévitablement au fur et à mesure que le trafic de 1920 se rapprochera, comme, importance, du trafic de 1913.

En ce qui concerne la remise en vigueur du tarif spécial 10 consacrant en faveur des expositions officielles la gratuité de transport au retour des produits et matériel d'installation ayant figuré à ces expositions, il n'est pas possible d'évaluer, dès à présent, la part pour laquelle cette mesure contribuera dans le déficit de 1921.

Les premières expositions qui bénéficieront du régime nouveau sont organisées en avril et les transports gratuits au retour, susceptibles de fournir des éléments statistiques, ne s'effectueront que vers le mois de juin prochain.

Le Personnel.

L'application de la journée de 8 heures a exigé de nombreuses extensions de personnel (dépense 63,200,000 francs).

De 14,330 fonctionnaires et employés en 1914, ce nombre est passé pour 1920 et 1921 à 16,264 et 17,409.

Les traitements et indemnités pour ces trois années sont respectivement 36,737,600, 419,934,650 et 440,036,800 francs.

Le nombre d'ouvriers *définitifs* qui était de 59,162 en 1914 est passé en 1920 et 1921 à 78,363 et 79,233. Leurs salaires s'élèvent respectivement à 403,697,420, 391,381,790 et 419,741,500.

EXPLOITATION.

La période du 1^{er} mai 1920 au 15 mars 1921 a comporté, comme la précédente, une progression continue du nombre des trains de voyageurs, ainsi qu'il ressort du tableau ci-après :

ÉPOQUES.	Moyennes du nombre journalier des trains.			Parcours kilométriques.	Rapport du parcours kilométrique à celui de :
	Réguliers.	Facultatifs et extraordinaires.	Total.		
A) 1914					
Au 1 ^{er} mai 1920. .	1668	38	1706	71.401	51.97 p. c.
Au 1 ^{er} juin — . .	1719	54	1773	74.569	54.27
Au 1 ^{er} juillet — . .	1763	31	1794	76.872	55.95
Au 1 ^{er} août — . .	1840	31	1871	81.608	59.4
B) 1913					
Au 1 ^{er} septembre 1920. .	1849	49	1898	81.871	59.6 p. c.
Au 1 ^{er} octobre — . .	1880	39	1919	80.636	58.6
Au 1 ^{er} novembre — . .	1909	32	1941	79.884	58.1
Au 1 ^{er} décembre — . .	1929	32	1961	80.502	58.6
Au 1 ^{er} janvier 1921. .	1925	13	1938	79.663	58.
Au 1 ^{er} février — . .	1935	13	1948	80.674	58.7
Au 1 ^{er} mars — . .	1940	10	1950	80.355	58.5
Au 15 mars — . .	1942	15	1957	80.866	58.8
Progression globale du 1 ^{er} mai 1920 au 15 mars 1921.	274	23	251	9.465	6.83 p. c.

Cette progression n'a pas été aussi sensible que durant la période de juillet 1919 à avril 1920, en raison de ce que la situation déficitaire a obligé l'Administration de restreindre l'organisation de nouveaux trains, à ceux répondant à une nécessité absolue.

Parmi ces trains sont compris : a) 51 trains internationaux dont l'organisation a eu pour effet de développer les relations avec l'étranger; b) un certain nombre de trains facultatifs, spéciaux ou de dédoublement mis en circulation, soit pour assurer des transports de troupes, d'excursionnistes ou de pèlerins, soit pour faire face à des affluences exceptionnelles, prévues ou non prévues, telles que celles qui se sont produites à l'occasion des fêtes nationales, de l'Assomption, de la Toussaint, de la Noël et de manifestations diverses, etc.

AMÉLIORATIONS DU SERVICE DES TRAINS DE VOYAGEURS RÉALISÉES AU 1^{er} MAI 1921.

Pendant les premiers mois de l'année 1921, l'effort a porté sur l'amélioration des communications des régions les moins bien desservies de la Flandre et de la Wallonie.

(Campine, Luxembourg, Westflandre, Borinage, région Lessines-Renaix, Centre, Entre-Sambre et Meuse, lignes de la Dendre, de l'Ourthe, de Bruxelles-Anvers, Bruxelles-Charleroi, Bruxelles-Mons, Bruxelles-Chimay, etc.).

Des trains nouveaux ont été créés pour faciliter les déplacements des écoliers, des employés, des hommes d'affaires, des ouvriers abonnés, etc.

Toutes les régions déshéritées ont reçu leur part. Rares sont les lignes pour lesquelles rien n'a été fait.

Les quelques chiffres ci-après qui se rapportent aux principales lignes donnent une idée des améliorations réalisées au 1^{er} mai 1921.

Six relations directes nouvelles ont été établies entre Gand (Sud) et la capitale.

Huit trains nouveaux desservent la grande ligne du Luxembourg, (six trains banlieue Namur-Arlon et deux semi-directs Bruxelles Arlon et retour).

Huit trains nouveaux circulent entre Bruxelles et Anvers.

Huit trains nouveaux, dont deux ne circulent que le dimanche, desservent la ligne de Bruxelles-Mons.

Neuf trains nouveaux desservent la Campine (améliorations des communications de Hérenthals vers Hamont pour les ouvriers de la région, vers Anvers pour les ouvriers travaillant aux Bassins. — Relations nouvelles avec Turnhout).

Sept relations nouvelles, dont une le dimanche, ont été établies pour la ligne Bruxelles-Charleroi, sur laquelle la situation n'était pas des meilleures.

Pour le Borinage (Mons-Quévrain par St Ghislain et par Dour) des relations directes ont été établies avec la capitale.

Le Centre (Haine-St-Pierre-La Louvière-Morlanwelz-Binche) a reçu satisfaction.

La Westflandre est également mieux desservie. De meilleures communications ont été établies pour Ostende-Thourout-Nieuport-Dixmude-Furnes-Ypres-Roulers-Iseghem-Courtrai-Menin-Wervicq-Comines-Poperinghe.

Il a été satisfait également à un grand nombre de desiderata des régions suivantes : Lessines (dont les communications avec la capitale étaient très mauvaises), la Dendre (qui demandait une relation nouvelle le matin de et vers Ninove et de bonnes correspondances à Denderleeuw), l'Entre-Sambre et Meuse (Charleroi-Vireux et Châtelaineau-Givet — où les enfants fréquentant les écoles n'auront plus à quitter le toit paternel à 5 heures du matin pour ne rentrer le soir que vers 20 ou 21 heures), Wavre (où on se plaignait depuis longtemps); satisfaction a été donnée aux riverains des lignes de l'Ourthe (qui demandaient de bonnes correspondances à Jemelle et une communication nouvelle dans la soirée, aux habitants de Chimay (qui disposent maintenant de deux trains semi-directs Chimay-Bruxelles et retour leur permettant de faire le trajet en trois heures, comme avant-guerre), de Tirlemont-Namur (Jodoigne-Ramillies-Eghezée — qui depuis l'armistice demandaient des horaires acceptables et des correspondances aux points terminus de la ligne), de Termonde-Lokeren, (qui réclamaient une relation nouvelle permettant aux ouvriers de la contrée de rentrer chez eux deux heures plus tôt le soir), de Tirlemont-Diest, (les enfants devaient se trouver à Diest à 6 heures du matin pour pouvoir suivre les cours qui ne commencent qu'à 8 1/2 heures), des pays d'Ath, (où les horaires ont été établis de manière à per-

mettre aux enfants de la région de fréquenter les collèges de la ville), de Liège, de Verviers et de Herve (trains nouveaux, améliorations d'horaires, correspondances, matin et soir). — Relations nouvelles : Montzen-Visé-Visé (Bas), Liège (L.), Liège-Verviers (le matin pour les ouvriers travaillant dans la région), Liège (H.P.)-Landen, Ans-Waremme (pour les écoliers et employés), Verviers-Liège (le matin par Battice), Liège-Verviers (le soir par Battice), Herbesthal-Liège (arrêts nouveaux dans la contrée, etc., etc.), du Limbourg (des améliorations seront apportées au service pour le transport des ouvriers mineurs du Limbourg travaillant à Genck et à Liège). Des trains nouveaux ont été mis en marche notamment entre Hasselt et St-Trond et entre Liège (Vis) et Tongres. De plus, des correspondances ont été améliorées à Tongres et à Tirlemont. Des arrêts nouveaux ont été prévus.

Indépendamment des mises en marche déjà citées, des trains nouveaux circulent sur un très grand nombre de lignes.

Des communications nouvelles ont été établies entre Tournai et la Côte belge et des mesures ont été prises pour accélérer quelque peu la vitesse des trains sur la ligne Bruxelles-Tournai dont le service a été amélioré, il y a quelque temps, par de nouvelles relations internationales.

Des mesures ont été prises dans les régions dévastées pour améliorer le transport des ouvriers.

Quant aux régions industrielles, elles sont mieux desservies que par le passé.

Les horaires-types ont été rétablis sur un grand nombre de lignes.

Des mesures spéciales ont été prises sur 55 lignes ou sections de lignes pour assurer une marche plus régulière aux trains.

Les horaires des trains existants ont été améliorés sur 50 lignes ou parties de lignes.

Plus de 200 trains nouveaux, dont 59 ne circulant qu'une ou deux fois par semaine, ont été mis en marche.

Le nombre des trains qui circulaient déjà au 3 janvier était de 1,938. Ce chiffre a donc été augmenté d'environ 1/10^e; 178 arrêts nouveaux dans des stations intermédiaires (88 localités différentes) ont été prévus pour les trains circulant déjà avant le 1^{er} mai.

103 correspondances nouvelles ont été établies ou améliorées dans 42 stations de coïncidence.

11 points d'arrêt ont été rouverts.

Des améliorations diverses non comprises dans les précédentes, ont été apportées sur 19 lignes ou sections de lignes différentes.

Le travail de revision des horaires n'est cependant pas achevé.

De nouveaux efforts seront faits de telle façon que la mise au point soit terminée pour le 1^{er} juillet.

Il reste notamment à améliorer les communications des lignes Bruxelles-Courtrai — Landen-Statte et quelques autres.

On examinera également la possibilité d'intensifier le service sur la ligne Bruxelles-Auvers qui ne donne pas encore son plein rendement.

Les relations avec Spa et la Côte seront améliorées pour la saison estivale.

Le travail de revision des horaires pour les correspondances à assurer aux différents points de coïncidence du réseau sera également achevé pour l'été 1921.

Le tableau ci-après résume la situation de l'exploitation des chemins de fer de l'État au 31 décembre 1919, 1^{er} avril 1920, et fin mars 1921, en ce qui concerne les transports commerciaux :

	Situation au 31 décembre 1919	Situation au 1 ^{er} avril 1920	Situation au 1 ^{er} octobre 1920	Situation fin mars 1921
Parcours moyen journalier des locomotives à marchandises	70,977 kilom.	82,651 kilom.	91,497 kilom.	74,271 kilom.
Pourcentage de la circulation de locomotives à marchandises par rapport à 1913.	51 p. c.	63 p. c.	70 p. c.	57 p. c.
Nombre de stations et haltes non rouvertes aux transports par charges complètes	77 gares	51 gares	27 gares	13 gares
Nombre de stations et haltes non rouvertes au transport du tarif n° 2.	81 gares	45 gares	19 gares	8 gares
Nombre de wagons de messageries formés chaque jour	1,500	1,900	2,296	2,056
Nombre de trains assurant l'importation, l'exportation et le transit par les points frontières de terre	260	312	333	268

Tableau comparatif des recettes, par 1000 francs, de l'exploitation des chemins

Situation fin

MOIS.	RECETTES.											
	Voyageurs et Bagages.			Marchandises et prod. extr ^{es} . (Abstraction faite des schéles des décomptes du matériel).			Solde des décomptes du matériel.			Ensemble des Produits.		
	1919	1920	1921	1919	1920	1921	1919	1920	1921	1919	1920	1921
	(1)	(2)	(2)	(1)	(2)	(2)				(1)	(2)	(2)
Janvier.	4,202	12,890	21,640	4,704	25,220	56,570	»	»	»	8,906	38,110	78,210
Février.	5,281	16,940	19,390	6,815	37,630	48,360	»	»	»	12,096	54,570	67,750
Mars	7,701	18,180	22,980	10,546	44,070	50,530	»	»	»	18,247	62,250	73,510
3 mois.	17,184	48,010	64,010	22,065	106,920	155,460	»	»	»	39,249	154,930	219,470
Avril	10,340	20,910	(3) 22,920	12,097	42,460	(3) 50,100	»	»	»	22,437	63,370	(3) 73,020
Mai.	10,932	23,100		15,036	41,430		»	»		25,968	64,530	
Juin	12,542	19,700		16,663	44,160		»	»		29,205	63,860	
6 mois.	50,998	111,720		65,861	234,970		»	»		116,859	346,690	
Juillet	14,009	24,990		19,498	59,290		»	»		33,507	84,280	
Août	17,079	29,590		19,156	58,760		»	»		36,235	88,350	
Septembre	17,178	27,190		22,026	60,460		»	»		39,204	87,650	
9 mois.	99,264	193,490		126,541	413,480		»	»		225,805	606,970	
Octobre	14,617	24,050		24,378	64,850		»	»		38,995	88,900	
Novembre	13,405	19,870		22,979	63,110		»	»		36,384	82,980	
Décembre	12,254	19,890		24,805	60,480		+ 189			37,248	80,370	
Année.	139,540	257,300		198,703	601,920		+ 189			338,432	859,220	

(1) Recette non définitivement arrêtée.

(2) Recette approximative.

(3) Recette évaluée.

(4) Pour balance.

N. B. — Ne sont pas comprise, en 1919 ni dans les cinq premiers mois de 1920, les recettes relatives aux transports militaires effectués en débet.

(*) Les tarifs de 1914 ont été majorés de 40 p. c. à partir du 1^{er} décembre 1918 et la majoration a été portée à 100 p. c. à partir du 1^{er} février 1920. Depuis le 1^{er} juillet 1920, les taxes en vigueur au 30 juin ont subi les majorations ci-après : 10 p. c. pour les voyageurs; 50 p. c. pour les bagages; 50 p. c. pour tous les tarifs de marchandises, à part la 4^e classe du tarif III dont les prix ont augmentés de 25 p. c.

de fer de l'Etat (déduction faite des parts attribuées aux sociétés concessionnaires).

avril 1920 (*)

COMPARAISON AVEC LES ANNÉES ANTÉRIEURES.											
V.	M.	Matériel.	TOTAL.	V.	M.	Matériel.	TOTAL.	V.	M.	Matériel.	TOTAL.
1920 sur 1919				1921 sur 1919				1921 sur 1920			
		(4)									
+ 8,688	+ 20,516	»	+ 29,204	+ 17,438	+ 51,866	»	+ 69,304	+ 8,750	+ 31,350	»	+ 40,100
+ 11,659	+ 30,815	»	+ 42,474	+ 14,109	+ 41,545	»	+ 55,654	+ 2,450	+ 10,730	»	+ 13,180
+ 10,479	+ 33,524	»	+ 44,003	+ 15,279	+ 39,984	»	+ 55,263	+ 4,800	+ 6,460	»	+ 11,260
+ 30,826	+ 84,855	»	+ 115,681	+ 46,826	+ 133,395	»	+ 180,221	+ 16,000	+ 48,540	»	+ 64,540
+ 10,570	+ 30,363	»	+ 40,933	+ 12,580	+ 38,003	»	+ 50,583	+ 2,010	+ 7,640	»	+ 9,650
+ 12,168	+ 26,394	»	+ 38,562								
+ 7,158	+ 27,497	»	+ 34,655								
+ 60,722	+ 169,109	»	+ 229,831								
+ 10,981	+ 39,772	»	+ 50,773								
+ 12,511	+ 39,604	»	+ 52,115								
+ 10,012	+ 38,434	»	+ 48,446								
+ 94,226	+ 286,939	»	+ 381,165								
+ 9,433	+ 40,472	»	+ 49,905								
+ 6,465	+ 40,131	»	+ 46,596								
+ 7,636	+ 35,675	189	+ 43,122								
+ 117,760	+ 403,217	189	+ 520,788								

VOIES ET TRAVAUX.

a) *Reconstruction des voies.*

Au 1^{er} janvier 1921, toutes les lignes étaient remises en exploitation. Toutefois, il reste à reconstruire actuellement 260 kilomètres de voies pour rétablir la seconde voie sur toutes les sections qui étaient à double voie avant la guerre.

Le rétablissement de ces voies dépend uniquement de la possibilité de se procurer les billes nécessaires qui font encore défaut actuellement, les minimes quantités de traverses dont on peut disposer devant servir à l'entretien des voies principales afin d'assurer la sécurité des trains.

b) *Reconstruction des ouvrages d'art.*

La reconstruction des ouvrages définitifs en remplacement des ouvrages provisoires se poursuit activement.

Les seuls obstacles qui existent encore au rétablissement de la continuité du rail telle qu'elle existait en 1914, sont :

1° Pont de Selzaete sur le canal de Terneuzen (à reconstruire par les Ponts et Chaussées) ;

2° Pont de Huy sur la Meuse (une première adjudication a été laissée sans suite, à cause du montant trop élevé des soumissions) ;

3° Tunnel de Louise-Marie (les travaux seront achevés dans le courant de mai 1921).

TRACTION ET MATÉRIEL.

A. — ATELIERS CENTRAUX.

Pendant l'exercice 1920, l'Administration a poursuivi la remise en état des ateliers centraux, qui avaient été pillés ou dévastés pendant la guerre. Aussi, la production qui était de 490 locomotives réparées en 1919, est-elle passée à 701 locomotives en 1920, représentant près des $\frac{3}{4}$ de la production de 1913, qui était de 964 locomotives.

Dans ces conditions et grâce à l'appoint fourni par l'achat de locomotives, l'Administration a pu envisager la possibilité de renoncer à l'aide d'ailleurs peu productive, de l'industrie privée pour la réparation du matériel de traction.

En 1920, le nombre de locomotives réparées par les ateliers privés n'a été que de 164, contre 287 en 1919.

Pendant l'année 1920, 18 ateliers privés ont réparé 1,032 véhicules pour trains de voyageurs et 48 usines 9,274 véhicules pour trains de marchandises.

B. — ATELIERS ET REMISES AUX LOCOMOTIVES.

Tout comme les ateliers centraux, l'Administration a continué, en 1920, à rétablir et améliorer les installations des ateliers des lignes et remises.

Pour pouvoir desservir les machines-outils, mises en service, et activer la remise en état du matériel de traction, de nombreuses extensions de personnel

ont été réalisées. C'est ainsi qu'en 1920, 1,595 locomotives ont pu être réparées, alors que pendant l'exercice antérieur, ce nombre n'avait atteint que le millier.

Outillage.

Le tableau ci-après expose la situation des machines-outils au début de l'année 1921, comparativement à celle du commencement de l'année 1920.

Il montre à l'évidence le renforcement sensible des moyens d'action, lesquels ont permis d'activer la réfection du matériel de traction et de transport.

	SITUATION AU		Accroissement au cours de l'année 1920.	Observations.
	1 ^{er} janvier 1920.	1 ^{er} janvier 1921.		
Nombre de machines outils attribuées au réseau et ayant été récupérées :				N. B. -- Le nom- bre des machines- outils détruites ou enlevées par les Allemands s'é- lève à 899.
a) En Allemagne . . .	153	200	47	
b) En Belgique . . .	67	177	110	
Nombre de machines-outils provenant des chemins de fer de campagne, de nos ateliers d'Oissel ou acquises à l'ar- mée belge ou à l'armée an- glaise	556	695	139	
Nombre de machines-outils achetées	161	884 (1)	723	
TOTAL . . .	937	1,936	1.019	
Dépenses correspondant aux achats effectués . . .	1,972,420	14,458,123	12,485,703	

C. — LOCOMOTIVES.

Le parc des locomotives continue à s'améliorer progressivement.

L'effectif qui se montait au 20 janvier 1919 à 578, dont 42 1/2 p. c. en état de rouler, est monté successivement les

1^{er} mars 1919, à 2,847 machines, dont 60 p. c. utilisables,

1^{er} avril 1920, à 4,810 machines, dont 60 p. c. —

1^{er} janv. 1921, à 5,149, dont 3,162, soit 61 p. c. en état de rouler.

Cet effectif a permis à l'Administration d'assurer au 1^{er} janvier 1921, 72 p. c. du parcours total des trains de marchandises de 1914 et 58 p. c. de celui des trains de voyageurs de la même époque.

(1) Dans ce chiffre ne sont pas compris 462 appareils divers : foreuses portatives, appareils à mandriner, à river, filières et accessoires divers de machines-outils et de transmissions.

D. — REMORQUE DES TRAINS.

L'étude des roulements des locomotives et du personnel s'est poursuivie activement pendant l'année 1920. D'un autre côté, le ralentissement du trafic qui s'est produit au début de 1921 a permis de diminuer, de façon sensible, le cadre des machinistes, chauffeurs et serre-freins.

Ces réductions se présentent, comme suit, à dater du 1^{er} octobre 1920 :

	Cadre antérieur.	
	Machinistes-chauffeurs.	Serre-freins.
1 ^{er} octobre 1920.	5,505	3,975
5 janvier 1921 :	5,148	3,955
1 ^{er} mars —	4,855	3,449
1 ^{er} avril —	4,748	3,524

E. — MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Au 1^{er} janvier 1921, l'effectif du matériel de transport de l'État Belge comprenait :

7,953 véhicules pour trains de voyageurs,	
et 98,658 — marchandises.	
Total : 106,571 id.	

Il restait à fournir par l'Allemagne, à cette date, sur le Traité d'armistice du 11 novembre 1918, 1,157 véhicules de différentes catégories.

La Direction de la Traction et du Matériel a fait les démarches nécessaires auprès des Commissions compétentes, pour que ces véhicules soient livrés à l'État Belge, dans le plus bref délai possible.

Pendant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1920, il a été réparé ou remis en état de circuler :

	Véhicules pour trains de voyageurs.	Véhicules pour trains de marchandises.
1 ^o Dans nos ateliers.	45,841	311,789
2 ^o Dans les ateliers privés.	1,032	9,241
Total	46,873	321,030

F. — ÉCLAIRAGE.**A. — Trains.**

Électricité. — Actuellement 575 voitures éclairées à l'électricité circulent dans les rames. L'éclairage de ces voitures donne toute satisfaction.

Gaz. — Nous avons pu, depuis l'an dernier, améliorer sensiblement l'éclairage au gaz des trains, grâce à la création de deux nouvelles usines de compression de gaz et à l'installation, dans seize stations, de conduites fixes pour le chargement des réservoirs à gaz des voitures et fourgons.

Sans être aussi brillant qu'avant la guerre, cet éclairage est cependant, d'une

façon générale, satisfaisant. L'Administration poursuit ses efforts pour l'améliorer encore, notamment dans des voitures éclairées au moyen de manchons droits.

B. — VOIES ET LOCAUX.

Les mesures prises pour assurer l'éclairage normal de nos installations ont été efficaces. Sous réserve de ce que certaines sources d'énergie électrique n'offrent pas encore toutes les garanties qu'elles donnaient avant la guerre, on peut considérer que l'éclairage des Voies et Locaux est à peu près définitivement reconstitué.

G. — CHAUFFAGE.

A. — Trains.

Le chauffage des trains par chaufferettes est complètement abandonné. Hormis 543 voitures chauffées au moyen de poêles tout notre matériel à voyageurs remis en service est maintenant équipé pour le chauffage à la vapeur. Il reste, toutefois, à recevoir d'Allemagne un certain nombre de nos voitures qui ne sont pas appareillées au chauffage. Le budget de 1921 prévoit la somme nécessaire pour les approprier à ce point de vue.

Des installations fixes pour le chauffage préalable des trains ont été reconstituées ou créées dans dix-huit grandes stations; des installations similaires sont projetées ou en voie d'achèvement dans sept autres gares importantes.

Sans les difficultés causées en ordre principal par les mauvais combustibles, le chauffage des trains aurait fonctionné d'une manière très satisfaisante pendant l'hiver qui vient de finir.

B. — LOCAUX.

Au point de vue du chauffage des locaux, la situation est normale.

H. — APPROVISIONNEMENTS.

Depuis le début de l'exercice, la Direction de la Traction et du Matériel a pris inscription d'une somme de 100,566,000 francs tant pour les marchés définitivement engagés que pour ceux dont la mise en adjudication aura lieu incessamment.

Elle se subdivise comme suit :

64,006,000 francs pour les dépenses de guerre (budget des dépenses recouvrables);

36,560,000 francs pour les dépenses normales (budget ordinaire).

Les crédits portés au budget de 1919 et 1920, à titre de dépenses de guerre, ont permis de reconstituer la majeure partie de nos réserves, ainsi que les effectifs des bâches et du petit matériel des ateliers et des stations.

La hausse considérable du prix des matières et du coût de la main-d'œuvre que nous avons dû subir, notamment pendant l'exercice 1920, est cause que ces reconstitutions n'ont pu s'opérer entièrement et, par ce fait, nous nous sommes trouvés dans l'obligation, en ce qui concerne les approvisionnements, de solliciter un dernier crédit au projet du budget des dépenses recouvrables de 1921.

Les adjudications publiques et restreintes, ainsi que les nombreuses réadjudica-

tions (en tout 625 lots) auxquelles il a été procédé à ce jour, ont également eu pour but l'entretien normal de notre matériel de traction et de transport.

En nous basant sur les résultats des marchés approuvés, nous constatons un sensible fléchissement des prix, notamment en ce qui concerne les métaux. Nous pouvons donc espérer que les sommes prévues aux budgets de 1921 présenteront des excédents assez sensibles, mais dont nous ne pouvons, dès maintenant, évaluer l'importance.

La situation des magasins s'améliore également par le fait que les fournitures sont plus régulières, nos industriels obtenant peu de commandes autre que celles passées par l'Administration.

En ce qui concerne la réparation du matériel roulant par l'industrie privée, les factures vérifiées à ce jour accusent, pour l'exercice 1920, une dépense de 104,000,000 de francs. Si nous y ajoutons les dépenses faites pour les travaux de l'espèce en 1919 (53,000,000), nous arrivons à une dépense totale de 157,000,000 de francs ayant permis la remise en service de 451 locomotives et tenders, 1,688 véhicules à voyageurs et 11,162 véhicules à marchandises.

La liquidation des créances de l'espèce restant à liquider de l'exercice 1920 et les réparations à effectuer pendant l'exercice courant, nécessiteront une dépense de 72,000,000 de francs, dépense dont il a été tenu compte dans l'élaboration du budget.

Pendant l'exercice 1920, les services de la traction et du matériel ont continué à rechercher dans les Commissions locales de récupération les objets et matières pouvant intéresser le service; les acquisitions faites dans ces conditions ont sensiblement diminué. D'autre part, bon nombre de machines-outils, engins d'ateliers, objets divers de matériel et d'approvisionnement ainsi que des pièces de rechange pour matériel roulant ont été récupérés par l'intermédiaire de la Commission Centrale Interalliée de récupération du matériel fixe de chemin de fer.

Il n'est pas possible actuellement de traduire en valeur ces diverses acquisitions.

I. — *Dépenses en salaires et indemnités du personnel ouvrier des services de la traction et du matériel.*

Dépenses prévues pour 1921 : 254,200,000 francs, y compris 70,000,000 (45,500,000 à l'art. 28 et 24,500,000 à l'art. 32) portés en dépenses de guerre.

Dépenses en salaires présumées, pour 1914, d'après les faits acquis au 1^{er} août 1914 fr. 57,878,400

Différence ou accroissements des dépenses en 1921 . . . fr. 196,321,600

Cette majoration des dépenses en 1921 provient des causes suivantes :

1 ^o Relèvement des barèmes des salaires. . . .	106,383,000
2 ^o Indemnités de vie chère	29,436,000
3 ^o Indemnités de résidence	15,400,000
4 ^o Indemnités familiales	6,900,000
5 ^o Instauration de la journée de 8 heures et octroi du repos hebdomadaire	22,152,000

D'autre part. . .	180,271,000
6° Extensions de personnel pour réparations du matériel, augmentation des primes de sur- production, octroi des augmentations de salaires dans les délais réglementaires, etc.	16,050,600
Total. . . fr.	196,321,600

Il n'est guère possible de comprimer les dépenses en personnel. Dans ces derniers temps la réduction du trafic nous a permis de supprimer du personnel des trains, mais nous nous employons à utiliser ces agents aux travaux de réparation et ce, à la décharge de ceux qui doivent être confiés à l'industrie privée. Il ne faut pas perdre de vue que c'est surtout dans les moments d'accalmie que les travaux de mise en état du matériel locomotives, voitures et wagons peuvent être le mieux exécutés.

J. — COMBUSTIBLES.

Quantités. — En 1920, tout comme l'année précédente, notre approvisionnement en combustibles a dû être assuré presque exclusivement par les charbonnages belges.

Notre Administration n'a reçu pendant cette période que 4,870 tonnes de charbon allemand dont la qualité était inférieure à celle du combustible indigène et dont les prix de revient à pied d'œuvre dépassaient ceux de ce dernier.

Ces charbons ont, en effet, été payés fr. 88,20 à la tonne, frontière allemande. A ce prix, il y avait lieu d'ajouter fr. 15,25 à la tonne pour transport à travers le Limbourg Hollandais.

Les quantités offertes en charbons indigènes n'ont jamais dépassé les besoins, de sorte qu'au 1^{er} janvier 1921, les magasins étaient encore relativement faibles et la réserve n'a pu être reconstituée complètement.

Qualité. — La qualité des différents charbons a laissé à désirer en 1920.

Cette constatation est due à ce que les combustibles étant rares et par conséquent chers, n'étaient plus aussi bien soignés, et en second lieu, que certains charbonnages ont exploité leurs mauvaises veines réservant leurs puits donnant des combustibles plus propres pour le moment où la concurrence redeviendrait active.

1921. — Le marché charbonnier s'est modifié tout à coup vers janvier, à cause de la crise industrielle.

Les offres de combustibles dépassent nos besoins qui sont réduits par suite de la diminution du trafic ayant entraîné la suppression d'un grand nombre de trains de marchandises.

La qualité surtout s'est largement améliorée depuis quelques mois.

Prix. — Les prix ont subi une réduction au 7 mars 1921 de 10 francs à la tonne pour les menus, et de 25 francs pour les briquettes. Une nouvelle réduction d'une dizaine de francs est prévue pour le 1^{er} mai prochain.

Les tableaux A et B ci-joints donnent les renseignements relatifs aux consommations de combustibles en 1920 et aux différents prix depuis 1914.

Consommation de combustible en 1920 et 1921.

MOIS.	MENUS.				BRIQUETTES ET GAILLETÉRIES.		
	Demi-Gras.	Gras.	Maigre.	Total.	Briquettes t. I.	Briquettes t. II. et Gailletéries.	Total.
Janvier.	54 710	12,460	16,025	83,195	19,432	74,864	94,296
Février.	54,206	10,346	12,249	76,801	19,470	77,709	97,269
Mars	48 405	9,876	13,202	71,483	23,852	92,121	115,973
Avril	39,938	10,223	13,503	63,663	23,391	83,651	107,042
Mai	38,672	11,762	14,153	64,589	22,609	81,507	104,116
Juin	37,882	12,052	14,687	64,621	22,123	82,222	104,345
Juillet	40,349	11,635	12,052	64,036	22,247	84,770	107,017
Août.	44 370	11,308	12,416	68,094	22,806	86,611	109,417
Septembre.	46 946	12,034	11,035	70,015	22,566	84,864	107,430
Octobre	46,944	12,201	12,235	71,380	25,737	89,480	115,217
Novembre.	53 090	15,537	14,792	83,419	25,519	86,366	111,885
Décembre.	61 284	17,430	15,812	94,526	29,737	93,860	123,607
Total de 1920 . .	566,793	146,904	162,745	876,442	279,309	1,018,115	1,297,424
Janvier 1921	58,310	18,034	16,866	93,210	30,139	91,059	124,198
Février 1921	54,597	12,594	12,532	79,723	21,491	68,812	90,303
	112 907	30,628	29,398	172,933	51,630	159,871	211,501

	Prix au 1 ^{er} juillet 1914 (la tonne).	Novembre et décembre 1918 la tonne.	Janvier 1919 (la tonne).	Février 1919 (la tonne).	1 ^{er} mars au 30 septembre (la tonne).	1 ^{er} oct. au 31 décembre 1919 (la tonne).	1 ^{er} janv. au 28 février 1920 (la tonne).	1 ^{er} au 31 mars (la tonne).	Au 1 ^{er} avril 1920 (la tonne).	Au 1 ^{er} juin 1920, 3 fr. de hausse (la tonne).	Au 1 ^{er} juill. 1920, 3 fr. de hausse (la tonne).	A partir du 3 octobre 1920 (la tonne).	A partir du 7 mars 1921 (la tonne).
Charbons 1/2 gras t. IV.	14.6525	41.25 à 43.50	"	54 à 55	54.22016	54.30	70	78	78	80	83	86.75	76.75
— gras	14.575	43.50	"	"	54.125	54.0784	70	77	77	80	83	86.75	76.75
— maigres	12.2189	"	"	"	46	46	61	68	68	71	74	77.75	67.75
Gailleries pour loco- motives	"	"	"	"	85	85	100	107	107	110	113	121	121
Briquettes type I	18.4763	54	51 à 54	70	70	79	102	109	130	133	136	152	127
Briquettes type II	20.4421	52.50 à 56	52.50 à 56	72	72	81.0414	105	112	133	136	139	155	130
Briquettes marine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	143	159	134

K. — HUILES.

La situation actuelle des huiles est bonne. ,

Note concernant la qualité des charbons employés.

Le service des essais de combustibles a toujours recherché pratiquement le pouvoir réel de vaporisation des combustibles par des essais de chaudière fixe et c'est ainsi que dans certaines conditions de pression et de tirage (voir cahier des charges ci-joint, page 2.),

le type IV demi-gras doit pouvoir vaporiser un minimum de 7 1/2 litres d'eau par kilogramme de charbon utilisé;

le type III demi-gras doit pouvoir vaporiser un minimum de 7 1/2 litres d'eau par kilogramme de charbon utilisé;

le maigre doit pouvoir vaporiser un minimum de 5 1/2 litres d'eau par kilogramme de charbon utilisé.

Tous les documents se rapportant aux moyennes de vaporisations obtenues lors des essais effectués avant la guerre ont été volés par les Allemands.

Nous n'avons attribué qu'une importance relative à la recherche du pouvoir calorifique qui donne des résultats plutôt théoriques.

Le service des essais possédait néanmoins un appareil destiné à cette recherche afin d'obtenir des renseignements corroborant ceux fournis par les essais pratiques. Ces données ont également disparu lors de l'occupation allemande.

Dès l'armistice, notre laboratoire de Schaerbeck ayant été complètement détruit, nous avons installé un laboratoire de fortune et les analyses ont été reprises.

On est en ce moment occupé au montage des chaudières destinées aux essais de vaporisation, mais ceux-ci ne pourront avoir lieu que lorsque le service des Voies

et Travaux avec lequel nous nous sommes mis en rapport aura construit une voie d'accès.

Nous ne disposons, au nouveau laboratoire, ni de gaz, ni d'électricité, éléments indispensables pour faire les recherches du pouvoir calorifique.

En attendant, nous devons nous borner à multiplier les essais sur route.

Quoi qu'il en soit, il est hors de doute que les combustibles fournis avant la guerre étaient beaucoup plus propres que ceux livrés depuis l'armistice; leur pouvoir calorifique devrait de ce chef être supérieur à celui qu'on obtiendrait actuellement, mais les chiffres qui serviraient à établir une comparaison nous manquent totalement.

Autres mesures mises en vigueur en vue d'intéresser le personnel de la Traction aux résultats d'une exploitation régulière.

La prime de conservation des moteurs établie en vue d'amener le personnel des locomotives et des ateliers à entretenir les locomotives avec soin de façon à pouvoir maintenir celles-ci en service le plus longtemps possible, a donné des résultats appréciables.

C'est ainsi que le pourcentage des machinistes ayant réalisé une prime est d'environ 80 p. c. Certains machinistes sont parvenus à assurer leur service régulièrement avec leur moteur pendant une période atteignant jusque 100, 150, voire même 200 jours consécutifs pour le service des trains.

La prime de régularité a été établie en vue d'évertuer le machiniste à respecter les horaires des trains et à récupérer, dans la mesure du possible, les retards éventuels.

Elle est payée à raison de fr. 0.10 pour le machiniste et de fr. 0.05 pour le chauffeur par minute regagnée; une retenue de même importance est faite par minute de retard incombant à ce personnel.

En 1920, il a été regagné plus de 5,022,000 minutes.

La prime à l'entreprise pour la réparation du matériel de traction et de transport atteint 15 p. c. du salaire des intéressés.

Le nombre de locomotives sorties réparées de nos ateliers, qui n'était en 1919 que de 1,490, a été en 1920 de 2,296, soit une augmentation de 54.1 p. c., alors que le nombre d'ouvriers de métier n'a augmenté que de 15.8 p. c.

La moyenne mensuelle des véhicules réparés pendant les derniers mois de 1919 a été de 24,035. En 1920, cette moyenne est de 27,803, soit une augmentation de 24 p. c. L'augmentation de l'effectif utilisé à leur réparation n'a été que de 19.4 p. c.

Les chiffres ci-dessus accusent une amélioration considérable dans l'utilisation et le rendement de la main-d'œuvre de nos ateliers.

La prime d'économie de combustible et de matières de graissage, qui a été rétablie en août 1919, a eu une grande influence sur la diminution de la consommation de ces matières.

L'économie en combustible réalisée pour les cinq derniers mois de 1919 est égale à 15,799 tonnes, elle a été de 155,996 tonnes pour l'année 1920.

La consommation kilométrique, qui en février 1920 était de 33.7 km., est descendue à 23.5 km. en février 1921.

A partir de novembre 1920, les allocations de combustible et de matières de graissage qui étaient confondues ont été nettement séparées.

De cette façon, le machiniste peut se rendre compte de chacune de ses économies, tant en combustible qu'en matières de graissage.

Cette décision a eu pour conséquence de réduire considérablement les consommations d'huiles.

La consommation par kilomètre qui était en août 1920 de 104.8 gr., est tombée à 55.8 gr. en février 1921.

Compression des dépenses.

Pour arriver à réduire les dépenses dans la mesure compatible avec la bonne marche du service, les mesures suivantes ont été prises :

Aucun travail neuf n'est autorisé, si la nécessité impérieuse et l'urgence n'en sont pas reconnues.

Tout travail d'entretien dont le besoin immédiat ne se fait pas sentir est ajourné. On s'attache à réaliser un entretien judicieux, mais économique, des installations du réseau de façon à ce que par leur conservation et leur utilisation rationnelle, elles puissent encore faire face aux exigences du service pendant la durée de la crise budgétaire.

Les travaux d'aménagement des stations ne sont effectués que lorsqu'ils sont indispensables pour assurer la sécurité du service et permettre la circulation régulière des trains.

Certaines haltes à faible trafic ont été supprimées ou transformées en point d'arrêt, et des points d'arrêt dont la nécessité n'a pas été reconnue ont été supprimés, ou leur réouverture ajournée. Avant la guerre, il existait 280 points d'arrêt et actuellement il y en a 127 en service. L'économie résultée de cette réduction du nombre de points d'arrêt peut être estimée à 1,675,350 francs par an.

Les ouvriers des stations de 3^e et 4^e classes sont utilisés plus complètement en se suppléant, quelle que soit la branche du service à laquelle ils appartiennent. Cette mesure a permis de diminuer le nombre d'extensions à réaliser pour appliquer le régime des huit heures de travail.

Il a été procédé à une revision complète du gardiennage des passages à niveau, ensuite de laquelle bon nombre de ces passages ont cessé d'être gardés, d'où une économie pouvant être estimée à 3 millions par an.

Les gardes routes ont été supprimés, ce qui a amené une réduction de dépense d'environ 1,750,000 francs par an.

La circulation des trains de marchandises a été réduite dans toute la mesure possible et elle est presque radicalement supprimée le dimanche.

Le service de nuit a été supprimé sur différentes lignes et le nombre de machines de manœuvre a été réduit, en semaine, dans différentes gares de formation les plus atteintes par la réduction des transports, et le dimanche, dans toutes les gares du réseau, comme conséquence de la suppression, le dit jour, des trains de marchandises.

Les mesures spécialement prises par le service de la traction et du matériel sont relatées aux pages intéressant spécialement cette administration.

CHAPITRE III.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Situation de l'exercice 1921.

	Ordinaires.	Exceptionnelles.
Crédits sollicités en 1921. . fr.	40,735,630	5,260,000
Dépenses de 1920	39,143,081	2,198,150
	<u>1,592,569</u>	<u>3,061,850</u>

A l'ordinaire, l'augmentation se justifie en ordre principal par des améliorations de situation accordées au personnel et qui frappent toute l'année 1921, alors qu'une partie seulement de l'exercice 1920 en était affectée.

L'augmentation constatée aux dépenses exceptionnelles représente le montant des crédits non utilisés en 1920 et resollicités en 1921.

Les recettes sont estimées à 15,230,000 francs.

L'excédent des dépenses sur les recettes s'élève à 25,505,630 francs.

Les deux services d'exploitation Paquebots Ostende-Douvres et Passage d'eau d'Anvers-Sainte-Anne interviennent dans ce déficit respectivement pour 5 millions 675,824 francs et 685,404 francs.

En tenant compte de la part de recettes que la Poste attribue à la Marine pour le transport d'une partie du courrier postal, le déficit de la ligne Ostende-Douvres se réduit à 3,000,000 de francs environ.

Bien que trafic progresse, il ne faut pas s'attendre à voir s'équilibrer les recettes et les dépenses.

Déjà avant la guerre celles-ci dépassaient celles-là. En 1912, l'excédent des dépenses sur les recettes était de 1,776,923 francs, en 1913 et il était de 1 million 765,564 francs pour monter en 1919 à 12,061,189 francs, en 1920 à 26 millions 818,478 francs et en 1921 à 25,505,630 francs comme il est dit ci-dessus.

C'est le service du Pilotage qui est la cause principale de la situation déficitaire. Pour des recettes évaluées à 4,800,000 francs, il occasionne des dépenses estimées à 19,785,129 francs.

Organisé en vertu de conventions passées avec la Hollande, une augmentations des tarifs n'est pas à envisager, d'autant moins que le projet de traité à intervenir interdit précisément l'augmentation des droits de pilotage.

Tous les services de la Marine sans en excepter les deux services d'exploitation sont d'ordre public. Les dépenses qui y sont affectées si elles ne sont pas couvertes par les recettes peuvent être considérées cependant comme productives au point de vue de la prospérité nationale.

**Productive indirecte des dépenses affectées à l'administration
de la Marine.**

I. — Paquebots Ostende-Douvres.

Les recettes de ce service ne comprennent que le produit du transport des voyageurs, des colis-messageries et des colis-postaux.

Les navires de la ligne Ostende-Douvres transportent, en outre, une partie du courrier postal entre la Belgique et l'Angleterre et vice-versa. Il est attribué, de ce chef, à la Marine, une recette fictive, qui n'est pas comprise dans le produit du

service des malles. Pour l'année 1913, la part de la Marine dans la recette postale s'est élevée à 2,158,950 francs; pour 1919 à fr. 2,587,591.41 et pour 1920 à fr. 2,592,656.57.

Le transit de nombreux voyageurs étrangers par la voie Ostende-Douvres amène inévitablement pour un certain nombre d'entre eux, des séjours plus ou moins prolongés dans notre pays, où ils font des dépenses de toute nature et où ils se créent des relations nouvelles au grand profit de l'industrie et du commerce nationaux.

II. — *Passage d'eau Anvers-Sainte-Anne.*

Le service de passage d'eau entre Anvers (canal au Sucre) et Sainte-Anne, assure le transport entre les deux rives de l'Escaut, des personnes, des marchandises, des animaux et des véhicules. C'est par cette voie presque exclusivement que s'opère tout le mouvement entre l'agglomération d'Anvers et une importante partie du Pays de Waes.

En considération de cette situation spéciale les tarifs du passage d'eau d'Anvers-Sainte-Anne ont toujours été et sont encore très modérés. Il en résulte annuellement une perte qui s'élevait, en moyenne à 50,000 francs, avant la guerre et qui, pour l'année 1919, a atteint 376,966 francs.

III. — *Passage d'eau entre Anvers (Waes) et la Tête de Flandre.*

Ce service exploité pour compte de l'Administration des Chemins de fer, transporte uniquement les voyageurs empruntant la ligne Anvers-Saint-Nicolas-Gand.

Aucune recette n'est opérée par la Marine pour le transbordement à bord des bateaux de ce service, le prix de passage étant compris dans les tickets délivrés par le Chemin de fer.

IV. — *Pilotage, remorque et police maritime.*

La productivité directe de ces services en droits de pilotage et taxes de remorque et de police maritime ne couvre pas leurs dépenses d'exploitation. Pour ce qui est de la productivité indirecte, il est à noter que le pilotage et la remorque facilitent l'accès de nos ports aux navires que le manque de sécurité de la navigation en tiendrait autrement éloignés. Ils favorisent ainsi le trafic maritime dont la prospérité intéresse la nation entière.

D'autre part, l'assistance qu'ils prêtent aux bâtiments évite des collisions et des échouements qui non seulement occasionnent des pertes au commerce, mais pourraient obstruer les accès des ports et obliger le Trésor public à faire des dépenses énormes pour le dégagement des passes.

La police maritime recherche les crimes et délits commis à bord des navires. A Anvers, elle exerce en rade une surveillance de nuit qui assure la sécurité des cargaisons au plus grand profit du commerce et de la bonne renommée du port.

V. — *Éclairage et Balisage.*

Le service de l'éclairage et du balisage (phares, fanaux, bouées, balises et signaux), ne procure pas de recettes au Trésor, mais sans lui nos ports ne seraient pas accessibles et le port d'Anvers ne serait pas ce qu'il est actuellement. un des premiers ports du monde.

VI. — *Surveillance de la Pêche-École de Marine et de Pêche*

Le service de surveillance de la pêche résulte d'une obligation imposée par la convention internationale conclue à La Haye, le mai 1882 entre les puissances riveraines de la Mer du Nord ; la productivité indirecte des dépenses affectées à ce service ne peut être évaluée et il en est de même en ce qui concerne celles des Écoles de Marine et de Pêche instituées ou subdiées par l'État et qui servent à former le personnel de pont et de machine des navires de la flotte de commerce et de pêche.

Charges de guerre.

Les crédits votés en 1920 par la Législature au titre extraordinaire : dépenses engendrées par la guerre, s'élevaient en ce qui concerne l'Administration de la Marine à fr. 17,172,100

Les imputations à faire sur ces crédits peuvent être fixées à 7,163,000

Une somme de. fr. 10,009,000

sera donc laissée sans emploi par la raison que certains travaux ou fournitures n'ont pu être adjugés au cours de l'année 1920.

Les crédits sollicités en 1921 sous la même rubrique sont de . 12,270,500

Les postes qui les composent figuraient déjà au budget de l'année précédente.

La différence entre cette somme de 12,270,500 francs et celle de 10,009,000 abandonnée en 1920, soit 2,711,500

constitue une majoration de crédit nécessitée par la hausse des prix et par des travaux d'aménagement.

Ces montants ne figurent pas au relevé de Recettes et de Dépenses tenant lieu de bilans et qui ne comprennent que des dépenses courantes d'exploitation. Ont été considérées comme telles les frais résultés de la location de matériel flottant pour assurer le service en attendant la mise en ligne d'unités détruites ou endommagées par l'ennemi.

Ces frais se sont élevés :

en 1920 à 140,702.93

en 1921 à , . . . 31,500.00

Comparaison entre les années 1914, 1920 et 1921 sous le rapport des fonctionnaires, employés et ouvriers et des traitements et salaires qui leur sont alloués.

L'examen des chiffres insérés aux trois tableaux ci-joints fait constater une augmentation de l'effectif et des taux des rémunérations.

Augmentation de l'effectif.			
Personnel de bureau :	1914	1920	1921
	—	—	—
Fonctionnaires	54 à	44 —	48
Id. techniques en y comprenant le directeur d'administration	9 à	12 —	12
Agents.	62 à	138 —	131
Personnel enseignant	7 à	19 —	21
Inspection maritime.	0 à	0 —	4
	112	213	236

Les attributions de la Marine, confinées jusqu'alors dans la gestion des services publics, ont été élargies quelque temps avant la guerre, sur la base d'une action suivie en faveur de la Marine marchande et de la pêche maritime.

La réorganisation des services, en rapport avec cette action, a été ébauchée en 1914 et poursuivie pendant et après la guerre.

Les extensions parmi le personnel marin (189 unités) et le personnel ouvrier (109 unités) ont été imposées pour la majorité des cas par l'instauration du service de 8 heures et du repos hebdomadaire.

En ce qui concerne le personnel pilote le cadre en 1921 est tel qu'il existait en 1914.

TAUX DES RÉMUNÉRATIONS.

I. *Personnel administratif.* — (Fonctionnaires, employés, commissaires maritimes, chefs-pilotes).

Relèvement général appliqué à tout le personnel du Département.

II. *Personnel marin des services de la côte.*

a) *Matelots, chauffeurs et contremaitres.* — Ont reçu les salaires anglais beaucoup plus favorables que le relèvement général.

Exemple : Un agent à 1,500 francs en 1914, reçoit non pas 4,100 francs, mais 5,200 francs de traitement fixe au 1^{er} janvier 1920.

b) *Officiers et sous-officiers.* — Barème intermédiaire entre les salaires anglais et le relèvement général.

Un commandant à 6,500 francs avant la guerre, touche comme traitement au 1^{er} janvier 1920, 13,700 francs au lieu de 11,600 francs.

III. *Personnel subalterne d'Anvers et des services à terre du littoral.*

Le barème relevé au 1^{er} janvier 1920 sur les bases générales a été remplacé par un nouveau barème conservant sensiblement les taux existants, mais y ajoutant des échelons de façon à augmenter le maximum dans d'assez fortes proportions.

Exemple : matelot d'Anvers : 1,300, 1,400, 1,500 francs avant la guerre.

Le barème porté au 1^{er} janvier à 3,700, 5,900, 4,100 francs a été remplacé par le suivant : 3,700, 4,000, 4,300, 4,600, 4,900 et 5,200.

IV. *Personnel des écoles de navigation.*

Barèmes relevés au 1^{er} janvier 1920 sur les bases générales et remplacés au 1^{er} janvier 1921 par une échelle beaucoup plus favorable (voir tableau ci-après) :

GRADES.	Rang hiérarchique.	1914	1920	Rang hiérarchique.	1921
Directeur d'école de navigation	4	7500	13000	3	16200
		7000	12300		15500
		6500	11600		14800
	5	6000	11000	4	14100
		5500	10400		13500
					12900
	6	5000	9800		12300
	7	4500	9100	6	12000
		4000	8400		11400
					10800
Professeur	8	3500	7700	7	10200
	9	3100	7100	8	9600
		2700	6500		9000
					8400

V. *Personnel payé antérieurement uniquement par remises.*

Les gains ont été relevés mathématiquement d'après les gains de 1912 et ont subi ensuite divers ajustements.

Le taux pour le calcul de la pension a été fixé uniformément à 75 p. c. des gains totaux. Ainsi le taux moyen des pilotes de Flessingue qui était de 3,500 francs est remplacé non pas par 7,650 francs mais par 12,000 francs

Les remises ont été remplacées par un traitement fixe et des remises.

Les pilotes de 2^e catégorie d'Anvers touchent environ 75 % des gains de leurs collègues de 1^{re} catégorie.

Les pilotes de Flessingue reçoivent le même traitement et les mêmes remises moyennes que les pilotes de 1^{re} catégorie d'Anvers.

Les agents de même grade des stations d'Ostende, Nieuport et Zeebrugge reçoivent les mêmes rémunérations.

En résumé, à part le personnel administratif, tous les agents nommés de la Marine ont vu leurs gains augmenter d'après des bases plus favorables que celles du relèvement général.

VI. *Personnel ouvrier.*

Les bases de relèvement des salaires sont celles adoptées pour les ouvriers du Département.

Tableau comparatif des fonctionnaires, etc...

DÉSIGNATION.	NOMBRE.			TRAITEMENTS, SALAIRES.			OBSERVATIONS.
	1914	1920	1921	1914	1920	1921	
Fonctionnaires	67	79	89	436,400	919,000	989,100	—
Employés	159	204	243	384,326	857,500	1,427,600	—
Ouvriers.	273	427	442	412,921	1,994,870	2,013,450	—
Personnel marin {	712	711	803	1,057,340	2,949,496	3,522,700	—
	82	130	152	152,700	741,200	881,700	—
Personnel pilote	551	590	590	3,622,000	10,686,503	10,712,400	—
				6,065,687	18,148,569	19,546,950	

Exposé comparatif de la situation des différents services.

I. — Paquebots entre Ostende et Douvres.

Ainsi que le faisait prévoir le rapport relatif au budget de l'exercice 1920, un deuxième service quotidien a pu être rétabli entre Ostende et Douvres à partir du 1^{er} mai 1920. Les heureux effets de cette mesure ne se sont pas fait attendre. En effet, le trafic des voyageurs à bord des malles de l'État a pris aussitôt une nouvelle marche ascendante et le nombre de passagers transportés, pendant l'année 1920, a atteint le total inespéré de 263,033. C'est le chiffre le plus élevé enregistré depuis l'existence de la ligne. En 1913, année la plus favorable d'avant-guerre et alors qu'il y avait trois services journaliers dans chaque sens, 254,169 personnes avaient passé via Ostende-Douvres.

Les résultats acquis à l'heure qu'il est permettent d'entrevoir une nouvelle augmentation du mouvement des voyageurs, attendu que les deux premiers mois de l'année 1921 accusent une augmentation de 26 p. c. sur la période correspondante de l'exercice antérieur.

Le paquebot à aubes *Léopold II*, qui était resté aux mains de l'Amirauté britannique pour coopérer à la démobilisation des troupes et qui ne convenait plus pour être affecté au service d'Ostende-Douvres, a été cédé au Gouvernement anglais.

II. — Ateliers de la Marine, à Ostende.

Grâce à une réfection provisoire, ces ateliers ont pu faire face jusqu'à présent à toutes les nécessités des services.

Mais l'Administration compte procéder incessamment à une adjudication publique pour la reconstruction de ses ateliers d'Ostende, dont les installations

seront, en même temps, modernisées, notamment par l'emploi de l'énergie électrique pour la force motrice et l'éclairage.

III. — *Passage d'eau Anvers-Sainte-Anne.*

L'intensité des transports, aussi bien pour les voyageurs que pour les véhicules et les animaux, a subi un certain fléchissement en 1920.

Si le trafic a été plus considérable en 1919, il faut l'attribuer vraisemblablement au fait qu'immédiatement après l'armistice, il s'est produit entre le Pays de Waes et l'agglomération anversoise un mouvement anormal causé par la reprise des relations et qui n'avait jamais été aussi important avant la guerre.

PÊCHE.

Le Gouvernement se préoccupe de l'étude des mesures à prendre en faveur du développement des installations existantes de notre pêche nationale et pour la création d'un nouveau port de pêche à Zeebrugge, où il existe des emplacements disponibles à cet effet. Dans cet examen, il doit être tenu compte de la situation créée par la guerre, de considérations financières qui ne peuvent être négligées actuellement et des différents intérêts locaux opposés en présence.

Notre flotte actuelle est composée comme suit :

Port d'attache	Chalutiers à vapeur.	Chaloupes mixtes à moteur.	Chaloupes à voiles.	Total.
Ostende.	33	6	97	136
Nieuport	—	—	10	10
La Panne	—	—	57	57
Oostduinkerke	—	—	2	2
Coxyde	—	—	5	5
Blankenberghe	3	2	62	67
Heyst	—	3	62	65
Zeebrugge	—	7	11	18
	36	18	306	360

Soit au total 360 bateaux.

Trois chalutiers à vapeur allemands ont été alloués définitivement à la Belgique par la Commission des Réparations; ils représentent 50 p. c. des pertes de guerre en unités de cette espèce, alors que la proportion admise en principe n'était que de 20 p. c. des pertes subies.

A défaut de tonnage suffisant, l'Allemagne est tenue par le Traité de Paix de construire des chaloupes destinées à notre pêche familiale et il a été convenu qu'un type de bateau mixte, à moteur et à voile, pourrait être fourni en série à concurrence du tonnage revenant à la Belgique, soit environ 30 de ces unités.

Mais ce type ne paraissant pas convenir à la plupart de nos pêcheurs consultés à ce sujet, il en sera livré prochainement deux unités à titre d'essai.

Surveillance de la pêche.

Depuis le 15 septembre 1920, la canonnière *Zinnia* achetée à l'Amirauté anglaise et aménagée en gar-le-pêche a commencé son service de surveillance dans la mer du Nord. Divers obstacles matériels n'ont permis au début que de courtes croisières, mais la durée des voyages est augmentée progressivement pour revenir le plus tôt possible au service normal d'avant-guerre.

La *Zinnia* possède un armement spécial pour la destruction, à distance, des mines marines qui se trouveraient encore sur sa route et le personnel du bord est initié à son maniement.

Enseignement.

Les Écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende fonctionnent sous le nouveau régime prévu par l'arrêté royal du 25 février 1914, modifié par arrêté du 30 décembre 1920.

Les trois sessions réglementaires ont eu lieu en 1921, d'après les nouvelles dispositions de l'arrêté royal du 25 février 1914, mais avec application, pour certains candidats, des dispositions transitoires, autorisant notamment la réduction des stages de navigation requis.

Il a été conféré :

31	brevets de capitaine au long cours,
29	» 1 ^{er} lieutenant »
51	» 2 ^d » »
4	» capitaine au cabotage,
1	» lieutenant »
1	» patron-pêcheur de 2 ^e classe,
4	» mécanicien de 1 ^{re} classe,
7	» » 2 ^e »

128

soit au total 128 diplômes.

Un arrêté royal du 31 décembre 1920 a apporté d'importantes modifications aux règles sur la collation de brevets d'officier.

A l'avenir, tout porteur d'un brevet devra être de nationalité belge.

Les conditions des études et examens des candidats aux diplômes de mécaniciens ont été complètement remaniés, le diplôme est rendu obligatoire et les porteurs sont qualifiés officiers de machines.

Il est loisible aux aspirants officiers de pont ou de machine de faire leurs études théoriques dans les écoles de navigation avant de naviguer et il leur est délivré après un examen subi à la fin de leurs études un certificat d'élève-officier. Après avoir effectué le temps de navigation prescrit, ils subissent un examen sur la pratique qui leur donne droit, en cas de succès, au brevet d'officier.

Le candidat-officier de pont qui ne réunit pas les conditions requises de navigation à la voile, reçoit un diplôme limitant l'exercice de ses fonctions aux navires à propulsion mécanique.

De nouvelles dispositions transitoires maintiennent jusqu'en juillet 1922 des réductions des temps de navigation exigés en faveur des candidats qui peuvent justifier de services militaires accomplis au front.

Enfin, le temps de navigation dans la Colonie, accompli par les marins possédant déjà un brevet d'officier, peut être admis dans une proportion de 2/3 pour parfaire les stages exigés en vue des examens pour l'obtention des diplômes supérieurs.

Le navire-école a poursuivi en 1920 son œuvre de formation professionnelle et théorique d'officiers de pont.

201 cadets forment actuellement l'effectif de cette institution, dont 117 sont embarqués sur l'école navigante l'*Avenir*, les autres restant à bord du stationnaire *Comte de Smet de Naeyer*, dans le port d'Anvers.

Le garde-pêche *Zinnia* a pris à son bord, depuis le 15 septembre 1920, 15 apprentis-matelots et 15 apprentis-mécaniciens qui seront versés dans la marine marchande à l'expiration de la période de préparation de dix mois.

L'École des mousses n'a pas été rétablie jusqu'ici. L'Administration de la Marine examinera, avec le concours du Conseil supérieur de la Marine, s'il y a lieu de réorganiser cette institution en tenant compte des difficultés résultant de la situation créée par la guerre, du montant des dépenses à prévoir et des résultats qu'on peut escompter.

MARINE MARCHANDE.

Licences de navigation.

Les conditions économiques ne justifient plus le contrôle exercé par les licences de navigation sur les navires visitant les ports belges, un projet de loi a été soumis aux Chambres abrogeant l'arrêté-loi du 10 septembre 1918 et la loi du 30 décembre 1918 instituant le dit contrôle.

Gestion des navires allemands.

L'Association Maritime Belge a versé pour compte du Gouvernement belge la gestion commerciale des navires ex-ennemis confiés temporairement à la Belgique. Certains de ces navires ont été alloués en propriété à la Belgique à la fin de 1920 de même que plusieurs autres, cédés par les pays alliés, en vertu d'un accord conclu à Spa, et dont la livraison était en cours à la fin de l'exercice de 1920.

La Belgique se voit ainsi attribuer un tonnage équivalant au total des navires ennemis condamnés par son Conseil de prises.

Répartition des navires allemands.

Si la répartition définitive du tonnage ennemi avait eu lieu un an plus tôt, les Gouvernements alliés en les mettant en vente à une époque où le trafic maritime était encore rémunérateur, en auraient obtenu des sommes considérables à l'avantage de l'Allemagne qui doit être créditée de la valeur de ces navires, mais au détriment des armateurs alliés qui se seraient trouvés possesseurs de navires payés très chers, au moment précis où avec une soudaineté imprévue s'est déclarée une

crise sans précédent dans le commerce mondial, crise qui met en péril l'existence de plus d'un armement et dont la fin n'est malheureusement pas encore en vue.

Les navires ex-ennemis cédés à la Belgique étant l'équivalent de ses navires de prises, leur valeur ne sera pas créditée à l'Allemagne. Le fait que certains de ces navires ont été gérés temporairement par la Belgique a, en outre, permis de les mettre en bon état de navigation et d'en augmenter ainsi la valeur.

A cause de la crise signalée ci-dessus, il n'eût pas été possible, sans causer un tort considérable aux armements privés, de mettre en exploitation nos navires ex-allemands en attendant leur mise en vente. Ils ont par conséquent été désarmés l'un après l'autre.

Conseil professionnel de la marine marchande.

Cette institution présidée par un fonctionnaire de l'Administration de la Marine a tenu dans le courant de 1920, vingt-quatre séances, consacrées à l'amélioration des relations de bonne entente qui doivent exister entre les armateurs, leurs états-majors et leurs équipages. Le Conseil a fourni de l'utile besogne, réglant à l'amiable des différends survenus entre les groupes intéressés, différends, qui sans son intervention, eussent pu donner lieu à des grèves très préjudiciables à notre trafic maritime et à tous ceux qui en vivent.

Le Conseil a déclaré un contrat collectif de travail qui lie les armateurs, les officiers et les marins et qui restera provisoirement en vigueur.

Conseil supérieur de la Marine.

La Commission technique constituée par ce Conseil a consacré de nombreuses séances à l'élaboration des règlements d'application de la loi sur la sécurité en mer et a terminé ses travaux en temps opportun pour permettre la mise en vigueur, à partir du 1^{er} janvier 1921, de cette loi salubre qui, tout en assurant aux marins et passagers embarqués sous pavillon belge, un maximum de sécurité, exige que nos navires soient construits et maintenus dans un conditionnement tel qu'il ne peut qu'inspirer la plus entière confiance aux assureurs du bâtiment et des marchandises qu'il transporte.

Toutes les dispositions ont été prises d'autre part pour assurer l'observation de la nouvelle loi et des règlements d'application, de sorte que le service d'inspection maritime institué à cette fin a pu commencer ses opérations dès le 1^{er} janvier 1921.

Police maritime.

Les vapeurs spécialement conçus pour la surveillance de la rade d'Anvers en vue d'enrayer les vols qui se commettent au port, ont été fournis : le *Scheldewacht I* en juillet 1920 et le *Scheldewacht II* en janvier 1921. Ce service de surveillance fonctionne normalement et dans les meilleures conditions; il s'exerce en collaboration étroite avec la police locale chargée de la surveillance des quais.

Pilotage.

Les deux chalutiers à vapeur obtenus en 1919 en location de l'Amirauté Britannique, sont devenus depuis la propriété du Gouvernement.

Poursuivant la réorganisation du pilotage dans les Bouches de l'Escaut, l'Administration de la Marine a acheté en Angleterre, deux autres chalutiers à vapeur qu'elle a fait transformer en bateaux-pilotes. La flottille à vapeur se compose actuellement de sept unités et elle sera encore complétée dans la suite.

Les deux postes de croisières ont, grâce à l'extension de matériel, pu être dédoublés : celui de l'Oostgat en décembre 1920 et celui du Wielingen en février 1921. Dans l'Oostgat, les deux vapeurs stationnent l'un à la hauteur de la bouée de Middensteenbank à peu près dans l'alignement des feux de Westkapelle; l'autre dans l'alignement du feu-flottant Haak et Schouwenbank.

Dans le Wielingen, les vapeurs croisent : l'un aux environs du bateau phare *Westhinder*, l'autre à la hauteur du feu-flottant *Wandelaar*.

Pendant l'année 1920, 8,206 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote ont remonté l'Escaut en destination d'Anvers, de Bruxelles ou de Gand; en 1919, ce chiffre était de 4,955. De ces 8,206 bateaux, 4,917 ont été desservis par des pilotes belges, 2,068 par des agents néerlandais; 1,221 sont entrés sans pilote. En 1919, ces chiffres étaient respectivement de 2,498, 1,483 et 974. De la comparaison de ces chiffres, il résulte que proportionnellement au total des navires entrés, le nombre de bâtiments entrés sans pilote a diminué en 1920; d'autre part, les pratiques belges obtiennent un pourcentage plus élevé des navires entrés qu'en 1919; ce pourcentage est de 60 p. c. environ, et si l'on y ajoute le 83 p. c. des navires conduits à la sortie, on arrive, pour 1920, à un chiffre de 71.5 p. c. contre 60 p. c. en 1919 sur le total des navires entrés et sortis.

En ce qui concerne les ports du littoral, 417 navires sont entrés à Ostende et 71 à Zeebrugge; en 1919, ces chiffres étaient respectivement de 278 et de 26.

Remorque.

Le service de la remorque a continué à fonctionner régulièrement à Ostende et à Blankenberghe.

L'augmentation énorme des dépenses d'exploitation, tant en personnel qu'en matériel, a nécessité une revision du tarif.

La nouvelle tarification contient notamment les modifications ci-après :

1° Augmentation moyenne de 400 p. c. des droits anciens;

2° Majoration du tarif pour les opérations de nuit, 50 p. c.;

3° Rémunération des remorques fixée par demi-heure après la première heure;

4° Adoption du tonnage brut (au lieu du tonnage net) comme base d'application du tarif.

Si, à première vue, l'augmentation peut paraître élevée, elle ne l'est plus quand on sait que les dépenses d'exploitation ont augmenté dans des proportions quasi équivalentes et qu'avant la guerre le service accusait une recette de 20,000 francs seulement contre une dépense de 100,000 francs, d'où déficit de 80 p. c. Il eut fallu, à cette époque déjà, majorer le tarif de remorque de 400 p. c. pour arriver à équilibrer les recettes et dépenses; actuellement pour arriver à cet équilibre, il eut fallu porter les droits à plus de vingt-cinq fois leur taux ancien. Il ne put évidemment en être question et l'Administration tenant compte qu'il s'agit d'un service d'intérêt public, s'est arrêtée à une majoration de taxe de 400 p. c.

Éclairage.

Deux nouveaux bateaux-phares ont été mis en construction et sont à fournir, le premier vers la fin de l'année, le deuxième au début de 1922. En attendant, une coque de bateau-phare, retrouvée après l'armistice, a été aménagée en unité de réserve permettant ainsi la restitution des deux chalutiers transformés en feux-flottants que l'administration de la Marine avait obtenus en location de l'Amirauté britannique.

Le balisage de la passe directe du Stroombank a été rétabli et des lanternes, sifflets et accessoires ont été commandés afin de pouvoir poursuivre la remise en état des bouées lumineuses et sonores destinées au balisage des côtes de Flandre et de pouvoir restituer ensuite les amers que les autorités anglaises nous ont donné en location.

Le rétablissement des feux et signaux de terre se poursuit normalement :

Un feu provisoire à éclipses a été fourni pour Nieuport et sera installé, à bref délai, sur un pilône servant de phare ;

Un appareil optique avec accessoires a été commandé pour le phare de Knoeke, avec éclairage principal par l'incandescence électrique et dispositif d'éclairage de secours par l'acétylène dissous. Cet appareil sera utilisé provisoirement à Ostende où il sera monté sur un phare temporaire à construire sur la lunette Léopold. En attendant, le phare de Knoeke recevra son ancienne lanterne après remise en état et un feu à éclats blancs a été installé, à titre provisoire, sur la tour de l'ancien phare d'Ostende.

A Ostende encore, des feux de direction ont été établis pour faciliter aux navires l'entrée et la sortie du port et les signaux de marées de nuit d'avant-guerre ont été rétablis.

Sauvetage.

Les postes de sauvetage établis le long de la côte sont équipés et en état d'intervenir en cas de sinistre maritime.

En février 1920, le personnel sauveteur d'Ostende s'est porté au secours de deux hommes se trouvant en péril sur une épave à l'Est du port et a tiré de sa position critique un canot qui avait chaviré dans les brisants de la côte.

Le 14 juillet 1920, le remorqueur n° 4, d'Ostende, répondant à des signaux de détresse faits par l'équipage d'un canot à moteur excursionniste qui s'était échoué sur l'épave balisée du *Monitor* devant Middelkerke, a pu prendre à son bord les deux hommes d'équipage et les onze excursionnistes, et a remorqué au port le canot à moteur après que celui-ci s'était dégagé de l'épave.

Dans la nuit du 12 au 13 novembre 1920, le même remorqueur n° 4 fut expédié vers le « Rammekens Bank » dans les parages de Flessingue au secours du steamer anglais *Clan Graham* qui avait lancé par télégraphie sans fil des appels de détresse. Lorsque le toueur, vers 3 heures du matin, arriva sur les lieux du sinistre, le navire anglais à bord duquel un violent incendie avait éclaté, ne formait plus qu'un immense brasier. Les efforts tentés en vue d'éteindre l'incendie furent vains. À 5 h. 30, une explosion formidable ébranla le navire anglais, faisant santer le pont supérieur et couvrant notre bateau de débris enflammés.

C'est dans ces périlleuses circonstances que s'opéra le sauvetage de l'équipage du *Clan Graham* ; malgré le danger, les 71 hommes du vapeur anglais purent être descendus, à l'aide d'une échelle, à bord du remorqueur n° 4, dont l'équipage tout entier fit preuve de belles qualités de courage et de dévouement et dont le patron montra beaucoup de décision et de sang-froid dans la direction des opérations de sauvetage.

Compression des dépenses.

Les demandes de crédits ne comprennent que les sommes indispensables.

Au titre personnel, pour rémunérer les agents suivent les barèmes arrêtés.

Au titre matériel, pour faire face au paiement des travaux et fournitures en vue d'assurer la marche normale des services.

Il a été tenu compte de la suppression de 53 matelots auxiliaires dont le service est assuré par le personnel et aux frais du concessionnaire des buffets à bord des paquebots Ostende-Douvres.

34 matelots remplacés par des gardiens temporaires recrutés à des conditions plus avantageuses, pour assurer la garde à bord des navires en réserve et en chômage.

En ce qui concerne les travaux d'entretien la plus stricte économie préside au choix des matériaux à mettre en œuvre. Les renouvellements d'unités flottantes ne sont mis en adjudication que si la situation du marché est jugée favorable même s'il doit en résulter une gêne momentanée pour les services.

CHAPITRE IV.

ADMINISTRATION DES POSTES.

Le déficit

Le déficit de l'exploitation postale pour 1921 s'élèvera à environ 53 millions, 854,052 francs.

Il est dû principalement à ce que les dépenses se sont accrues dans des proportions plus fortes que le rendement résultant du relèvement des tarifs, produit qui subit l'influence de la crise économique et de la restriction qui subsiste toujours dans les relations internationales.

D'autres facteurs importants pèsent lourdement sur la situation actuelle et, à ce propos, il convient de répéter ici ce que disait M. Pepin dans son rapport sur le budget de 1920 :

« Dans l'intérêt de la clarté budgétaire et pour permettre d'établir les tarifs postaux en concordance avec les résultats de l'exploitation, la Poste devrait être débarrassée de toutes les prestations étrangères à son service : fonds communal, franchise postale, etc. »

Il est en effet à noter que la participation de la poste dans le fonds communal la prive d'une recette estimée à fr. 37,931,000

Les franchises postales évaluées à raison de 0.20 par pli-unité lui coûtent fr. 10,000,000

Les prestations gratuites pour le service de la Caisse d'épargne, etc., s'élèvent à fr. 4,000,000

Le tarif de faveur accordé exceptionnellement à la presse la prive d'une recette d'environ, fr. 2,600,000

On estime à fr. 700,000

les frais de la poste militaire dans la zone occupée, frais à mettre à la charge de l'Allemagne.

Pour terminer cette énumération, nous devons reproduire la note que le Service des Chèques-postaux porte au bas de son bilan d'exploitation :

« Le Département des Finances chargé par l'article 30 de l'Arrêté royal du 25 février 1913, de la gestion des fonds disponibles du Service des Chèques-postaux, ne remet plus à la poste les intérêts afférents à ces capitaux. Il estime que le principe d'établir des comptes d'intérêts entre services publics pourrait compliquer inutilement les comptes de l'État.

« Les capitaux disponibles sur les comptes des Chèques-postaux tiennent lieu d'emprunt.

« Ils dispensent le Gouvernement de déboursier les 5 p. c. d'intérêts afférents à son emprunt à prime.

« En 1921, l'économie réalisée de ce chef se chiffrera à 18,000,000 de francs.

« Au point de vue du Trésor, le Service des Chèques-postaux accuse un bénéfice de fr. 12,000,000

Il résulte de cet aperçu que les ressources de la Poste sont grevées d'une somme globale d'environ fr. 67,231,000

Sous le régime de l'autonomie, l'exploitation postale laisserait un boni d'environ 13,000,000.

Note concernant les dépenses imputées sur le budget de la Poste, pour la seule raison que les Allemands n'ont pas encore satisfait à toutes les obligations que leur impose le Traité de Paix.

En ce qui concerne le matériel et les locaux, le budget belge a été grevé, en raison de ce que les Allemands n'ont pas encore rempli leurs obligations, des sommes ci-après :

fr. 98,831.25 pour location de timbreuses américaines pendant la guerre ;

fr. 443,150 du chef de l'intervention de l'Allemagne dans les frais de remise en état des voitures-poste. (Cette créance sera compensée par la fourniture de matériel roulant au chemin de fer, qui nous en créditera ultérieurement) ;

fr. 795,129.87 pour loyers, etc. non payés par l'administration allemande au cours de l'occupation ;

fr. 10,452,660 afférents aux dépenses résultant de la guerre pour les exercices 1919, 1920 et 1921 ;

Soit, au total, fr. 11.789,771.12 cent.

Tableau comparatif du nombre des fonctionnaires, employés et ouvriers et des traitements, salaires et indemnités qui leur sont alloués, entre les années 1914-20 et 1921.

DÉSIGNATION.	1914		1920		1921	
	Nombre.	Montant des traitements, salaires et indemnités.	Nombre.	Montant des traitements, salaires et indemnités.	Nombre.	Montant des traitements, salaires et indemnités.
Fonctionnaires et percepteurs.	934	10,080,290	962	36,545,818	1,060	42,549,812
Employés	3,785		4,227		4,768	
Facteurs	(1) 13,191	12,907,480	(2) 12,214	58,573,000	(3) 12,571	70,080,000
Ouvriers	437		367		519	

(1) Dont 5,000 facteurs surnuméraires environ payés à la tâche et 550 aides aux écritures du service d'exécution.

(2) Dont 2,500 facteurs surnuméraires environ payés à la tâche et 525 aides aux écritures du service d'exécution.

(3) Dont 2,500 facteurs surnuméraires environ payés à la tâche et 650 aides aux écritures du service d'exécution.

*Bureaux sédentaires en activité.**a) Catégories et nombre.*

CATÉGORIES.	au 30 juin 1914.	au 30 juin 1920.	au 31 mars 1921.
Perceptions	682	690	695
Sous-perceptions.	615	625	644
Dépôts	40	7	7
Dépôts-relais.	273	268	262
Agences	135	110	122
Bureaux-annexes	—	2	3
	1715	1702	1730

De tous les bureaux qui fonctionnaient en 1914, il n'en reste plus que deux à remettre en activité.

b) Délais d'ouverture.

Par décision ministérielle d'octobre 1919 et à titre d'essai, les heures d'ouverture des guichets des bureaux de poste ont été fixées comme suit :

En semaine :

Bureaux des grandes agglomérations (Anvers, Bruxelles, Gand, Liège) et des centres industriels importants : de 8 à 19 heures, sans interruption.

Autres bureaux : entre 8 et 18 heures, selon les nécessités locales, avec interruption de deux heures vers le milieu de la journée.

Suspension des services financiers à 17 heures dans les bureaux fermant à 18 heures, et à 18 heures dans les bureaux où la clôture a lieu à 19 heures.

Les dimanches et jours fériés assimilés :

Guichets fermés.

L'essai ayant donné toute satisfaction, les nouveaux délais d'ouverture ont été admis, à titre définitif, en juillet 1920.

Transport de correspondances.

La Poste profite de tous les changements qui se produisent dans l'horaire des trains pour améliorer le service du transport des correspondances tant à l'intérieur du pays que dans les relations internationales.

Le nombre des bureaux ambulants atteint maintenant 48 (avant la guerre il était de 60).

Douze services de malles-poste, les plus nécessaires, ont été rétablis.

Distribution des correspondances et levée des boîtes.

Pour ce qui concerne la distribution des correspondances le but à atteindre actuellement serait de faire effectuer dans toutes les localités la première remise de correspondances à une heure suffisamment matinale.

Sous ce rapport, si la situation n'est pas encore aussi bonne qu'avant la guerre, la cause en est au non rétablissement de certains trains, principalement des trains postaux de nuit.

Malgré ce sérieux empêchement, la première distribution s'effectue dans la plupart des localités à une heure raisonnable.

En semaine, presque toutes les communes sont dotées de deux distributions journalières. Ce nombre, dans les grandes villes, est plus élevé et varie selon l'importance, entre 4, 5 ou même 6 remises de correspondances.

Le dimanche, il n'est effectué partout qu'une seule distribution.

Le service de la levée des boîtes aux lettres ne présente rien de particulier; il est organisé de manière à répondre aux besoins du moment.

Mouvement des Correspondances.

Nature des correspondances.		1913 (1)	1919	1920
Lettres privées	ordinaires	232,455,312	250,734,349	257,173,029
	recommandées	5,656,894	6,253,679	8,311,461
	assurées (2).	417,569	99,225	243,838
Lettres de service	ordinaires	35,966,689	48,712,027	48,657,248
	recommandées	3,429,156	1,344,623	2,250,266
Cartes postales.		131,376,478	117,079,755	113,780,631
Cartes de visite sous enveloppe ouverte		10,805,132	4,083,352	4,566,952
Journaux		201,307,776	168,867,933	198,652,836
Imprimés		295,248,694	130,836,628	142,792,277
Echantillons		12,272,952	6,540,261	7,450,906
Papiers d'affaires		4,798,920	4,173,780	4,468,163
Exprès		3,362,914	3,629,020	manque.
Objets tombés en rebut		373,830	713,373	518,633
Réclamations d'objets non parvenus.		15,124	10,098	13,946

Dépenses imposées pour des raisons d'ordre politique ou social.

a) Franchise postale.

Le nombre des plis de service manipulés dans le trafic intérieur en 1919 a été de 49,458,564 et de 50,198,795 en 1920.

A raison d'un port moyen de 20 centimes par unité-pli, on peut évaluer à 10 millions de francs, tant pour 1919 que pour 1920, la charge qui résulte pour la Poste de la franchise postale.

(1) Les chiffres pour les exercices 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918 font défaut.

(2) Le montant global des lettres assurées transportées pendant les exercices 1913, 1919 et 1920 est respectivement de frs 513,387,990, frs 200,031,213 et 515,897,587 francs.

Cette charge atteindra le même chiffre pour l'année 1921, suivant les données d'une statistique récente.

b) Maintien du tarif réduit des périodiques.

Les journaux et publications périodiques continuent à bénéficier, durant l'année 1921, du tarif de 1 centime par 75 grammes, en service intérieur, et de 5 centimes par 50 grammes, dans les relations internationales.

Le tarif déficitaire consenti de ce chef à la Presse, à titre exceptionnel, coûte à la Poste :

Pour l'intérieur	fr. 2,228,429.36
Pour l'étranger	278,248.88
Total	fr. 2,503,678.24

c) Réduction du tarif des imprimés à l'usage des aveugles.

Il n'existe aucun élément permettant d'évaluer la perte que subira la Poste en transportant, par mesure de philanthropie, au tarif réduit de 5 centimes par 500 grammes, les impressions en relief à l'usage des aveugles.

Ces envois étant peu nombreux, il n'y a pas lieu de s'arrêter davantage à cette particularité.

Frais de transit.

Les comptes de transit pour l'année 1914 ne sont pas encore terminés; indépendamment de l'office russe avec lequel les relations restent interrompues, les administrations postales de l'Allemagne, de la république de Cuba, de la Grèce et de l'Uruguay ne nous ont pas fourni tous les éléments nécessaires à l'établissement des décomptes.

Pour l'exercice 1914 ou plutôt pour les sept premiers mois de cette année, les comptes arrêtés se soldent au profit de l'office belge, par fr. 884,402.99

A cette somme, il convient d'ajouter la dette probable de l'Allemagne, de la république de Cuba, de la Grèce et de l'Uruguay, soit environ 325,000 »
ainsi que notre créance à charge de la Russie, environ 50,000 »

Total pour 1914. . . . fr. 1,259,402.99

A remarquer que les frais de transit dus à la Belgique pour les cinq derniers mois de 1914 et les années 1915 à 1918 ont été réclamés à l'Allemagne par l'intermédiaire de la Commission des Réparations.

Pour l'année 1919, il n'est pas possible d'établir en ce moment ce que rapportera le transit; les pourparlers entamés à cet égard n'aboutiront pas d'ici longtemps; quant aux exercices 1920 et 1921, on peut escompter, sans crainte d'aléas, une recette annuelle de deux millions de francs.

Déficits constatés dans les services postaux étrangers.

On manque de renseignements en ce qui concerne le déficit des administrations postales étrangères ; sauf pour la France, où M. le Sous-Secrétaire d'État déclare dans un rapport, qu'avant la guerre, les P. T. T. étaient en excédent et qu'ils sont aujourd'hui en déficit par suite d'une augmentation de 500 p. c. des dépenses; les recettes n'ayant de leur côté augmenté que de 100 p. c.

Dispositions prises pour réduire les dépenses.

Afin de comprimer les dépenses d'ordre matériel, la Poste s'est efforcée de diminuer sa consommation de papier, notamment par des changements apportés au format et à la contexture de différents formulaires. En réduisant ses exigences quant à la qualité de certaines fournitures, elle a pu conclure des marchés à des conditions sensiblement plus avantageuses. De plus, elle a étendu autant que possible les appels à la concurrence, pour la livraison d'objets et matières, de même que pour l'exécution des travaux.

Sauf en cas d'absolue nécessité, soit au point de vue de l'hygiène, soit dans le but de conservation des locaux, les dépenses pour l'entretien des bureaux et des habitations des titulaires ont été ajournées.

Des réductions de dépenses ont également été réalisées dans les services d'exploitation. C'est ainsi que l'Administration s'est bornée, après l'armistice, à ne rétablir que les distributions supplémentaires absolument justifiées et pour autant que la dépense à résulter de la mesure soit couverte par le montant des taxes d'affranchissement des correspondances appelées à bénéficier de cette extension de service.

D'autre part, elle supprime les bureaux secondaires (notamment les agences) lorsque leur fonctionnement donne lieu à des frais qui ne sont pas en rapport avec les services rendus ; elle ne provoque la création ou la transformation de bureaux qu'en cas d'inéluctable nécessité ; elle s'abstient de rétablir les services de malles-poste qui ne seraient pas complètement justifiés au point de vue postal ou qui occasionneraient une dépense hors de proportion avec les avantages à obtenir.

Enfin, elle introduit le plus possible dans son exploitation des simplifications et des réformes, de manière à diminuer la main-d'œuvre.

Pour aller plus loin encore dans cette voie, une Commission sera bientôt chargée de rechercher de nouvelles simplifications et les moyens d'exploitation les plus économiques.

Notice concernant l'activité postale depuis l'armistice.

I. — Bureaux de poste.

a) Nombre et catégorie.

Au 30 juin 1914, il y avait 1,715 bureaux de poste en activité; on en comptait 1,731 au 30 avril dernier. Parmi ces 1731 bureaux, se trouvent 694 perceptions, 643 sous-perceptions, 7 bureaux de dépôts de poste, 262 dépôts-relais, 122 agences et 3 bureaux annexes.

De tous les bureaux qui fonctionnaient avant la guerre, deux seulement n'ont pu jusque maintenant être rouverts au public.

b) Délais d'ouverture.

Par décision ministérielle d'octobre 1919 et à titre d'essai, les heures d'ouverture des guichets des bureaux de poste ont été fixées ainsi qu'il suit :

En semaine :

Bureaux des grandes agglomérations (Anvers, Bruxelles, Gand, Liège) et des centres industriels importants : de 8 à 19 heures, sans interruption.

Autres bureaux : entre 8 et 18 heures, selon les nécessités locales avec interruption de deux heures vers le milieu de la journée.

Suspension des services financiers à 17 heures dans les bureaux fermant à 18 heures, et à 18 heures dans les bureaux où la clôture a lieu à 19 heures.

Les dimanches et jours fériés assimilés :

Guichets fermés.

L'essai ayant donné toute satisfaction, les nouveaux délais d'ouverture ont été admis à titre définitif, en juillet 1920.

II. — Transport des correspondances.

Grâce à la création de nouveaux trains, le service de la transmission des correspondances continue à s'améliorer.

Le nombre de dépêches expédiées à l'intérieur du pays est, aujourd'hui, sensiblement le même qu'en 1914.

Nous faisons bénéficier nos envois de et pour l'étranger des grands express internationaux et des lignes de navigation qui sont successivement rétablies; c'est ainsi que nous avons des relations directes avec la plupart des pays du monde.

Le nombre des bureaux ambulants atteint maintenant 47 (avant la guerre, il était de 60).

Douze services de malle-poste, les plus nécessaires, ont été rétablis; certains de ces services sont assurés par des véhicules automobiles. Si nos moyens de transport par terre n'ont pas pris plus de développement jusqu'ici, c'est que la situation budgétaire nous oblige à nous en tenir aux stricts besoins postaux.

III. — *Distribution des correspondances et levée des boîtes.*

Aussitôt après l'armistice, une distribution journalière des correspondances a été prescrite dans toute les localité du royaume, avec levée des boîtes aux lettres.

Les titulaires des bureaux ont été invités à rétablir graduellement les distributions et les levées supplémentaires au fur et à mesure des besoins reconnus et suivant les possibilités des moyens de communication.

A l'heure actuelle, les résultats obtenus peuvent être considérés comme étant satisfaisants. La situation d'avant-guerre a pu être remise sur pied dans bon nombre de localités; la première distribution s'effectue presque partout à une heure suffisamment matinale. D'autre part, la plupart des communes bénéficient en semaine, de deux remises de correspondances; dans les grandes villes, ce nombre est plus élevé et varie selon l'importance entre quatre, cinq ou même six distributions. Le dimanche, il n'est effectué partout qu'une seule distribution.

Le service de la levée des boîtes aux lettres est organisé de manière à répondre aux besoins du moment.

IV. — *Mouvement des correspondances.*

Le tableau I ci-joint indique le mouvement général des correspondances pour chacune des années 1913, 1919 et 1920.

Sauf pour les lettres, dont le nombre a progressé depuis 1913, les autres catégories de correspondances sont en régression.

La diminution est surtout sensible pour les imprimés non périodiques, mais elle s'explique facilement étant donné la cherté excessive du papier.

V. — *Taxes postales.*

Les diverses revisions des tarifs postaux, en ce qui concerne les correspondances, ont donné de bons résultats au point de vue budgétaire.

La comparaison des recettes résultant de la vente des timbres-poste pour le mois de mars de chacune des années 1913, 1920 et 1921, accuse une progression sensible.

Mars 1913 . . .	3,404,000 francs.
» 1920 . . .	5,018,000 »
» 1921 . . .	7,505,000 »

VI. — *Service postaux aériens.*

Depuis l'armistice, plusieurs lignes de transport postaux aériens ont été mises en exploitation.

Des échanges journaliers ont lieu entre Bruxelles d'une part, Amsterdam, Londres et Paris, d'autre part.

En outre, les correspondances originaires de Belgique peuvent emprunter les lignes aériennes suivantes :

Amsterdam-Copenhague	} Escales à Brême et à Hambourg.
Amsterdam-Berlin	
Toulouse (France)-Rabat (Maroc).	
Strasbourg-Prague-Varsovie.	
Kinshasa-Coquilhatville-Lisala (Congo Belge).	

VII. — *Recettes générales pour compte de l'État.*

En ce qui concerne l'exercice 1920, nous avons presque atteint nos prévisions avec une recette de 63,572,000 francs, dont 24,931,000 ont été versés au fonds communal.

Nos prévisions auraient été dépassées si le service des chèques postaux avait reçu les intérêts de ses capitaux disponibles.

La même situation se présentera vraisemblablement en ce qui concerne l'exercice 1921.

Ci-joint, un tableau (II) comparatif des recettes postales y compris le fonds communal pour les années 1913, 1914, 1919, 1920 et le premier trimestre de 1921.

VIII. — *Mandats et Bons de poste.*

a) *Service interne.*

Depuis l'armistice jusqu'à la fin de 1920, ce service a été en continuelle progression ainsi que le fait ressortir la comparaison des chiffres figurant au tableau III ci-joint.

Un certain fléchissement s'est cependant produit à partir du moment où les taxes ont été augmentées dans d'assez fortes proportions (novembre 1920).

b) *Service international.*

Le service des mandats internationaux est resté limité aux relations avec certains pays alliés et neutres jusqu'en 1920; à partir de juillet 1920, ce service a été étendu à d'autres pays, notamment à ceux d'Outre-mer, mais il n'a pas encore été rétabli dans toutes les relations d'avant-guerre.

IX. — *Effets de commerce.*

Les services de l'encaissement et de la présentation à l'acceptation des effets de commerce ont été rétablis le 7 juillet 1919. Ces services ont suivi une marche ascendante jusqu'en octobre 1920, époque à partir de laquelle s'est manifestée une régression sensible provenant en grande partie, de l'augmentation des taxes (voir tableau IV ci-joint).

X. — *Service des Quittances.*

Après l'armistice, on a dû procéder à la liquidation des nombreux bordereaux de quittances déposés avant la guerre et restés en souffrance.

Les opérations d'encaissement furent rétablies le 10 janvier 1919. Depuis lors, elles ne firent que progresser d'une façon constante jusqu'au 1^{er} novembre 1920, date à laquelle un fléchissement notable se produisit aussi, par suite de la mise à exécution de l'arrêté royal du 23 septembre de la même année, décrétant une augmentation assez considérable des taxes d'encaissement.

Le tableau statistique V ci-joint établit une comparaison entre les opérations effectuées en cette matière pendant les années 1913, 1919 et 1920.

XI. — *Recouvrements internationaux.*

Le service des recouvrements internationaux est rétabli avec la France (y compris quelques colonies) depuis le 7 juillet 1919. Il a fonctionné avec les Pays-Bas à partir du 15 dito, mais on a dû le suspendre provisoirement dans les relations avec ce dernier pays en janvier 1920, à cause des fluctuations du change. Il a été repris avec le Grand-Duché de Luxembourg à partir du 5 août 1920 et avec le Danemark, la Norvège, la Suède et la Suisse à dater du 1^{er} mars 1921.

Le relevé statistique VI ci-joint comprend les données que nous possédons au sujet des recouvrements de l'espèce effectués en Belgique pendant les années 1913, 1919 et 1920.

XII. — *Abonnements aux journaux.*

En 1919 et 1920, le nombre d'abonnements-poste et la taxe proportionnelle sur ces abonnements ont surtout augmenté en raison de ce que, depuis l'armistice, les souscriptions ont été renouvelées de trimestre en trimestre, au lieu de l'être annuellement, comme cela se faisait avant la guerre (voir tableau VII).

XIII. — *Timbres-poste.*

Le produit de la vente des timbres-poste, qui avait été de fr. 40,682,500.08 en 1913, s'est élevé à fr. 30,936,903.25 en 1919 et à fr. 60,536,773.47 en 1920 (voir tableau VII, qui contient également des renseignements sur l'encaissement des coupures d'intérêt et de dividende et sur la vente des permis de pêche).

XIV. — *Service des Caisses d'Épargne, d'Assurances et de Retraite dans les bureaux de poste.*

a) Il s'est produit une progression sensible dans le montant des opérations effectuées dans les bureaux de poste pour le compte de la Caisse générale d'Épargne et de Retraite depuis l'armistice.

De 285,000,000 de francs qu'ils étaient en 1913, les versements ont passé à 413,000,000 de francs en 1919 et à 518,000,000 de francs en 1920.

Les remboursements, qui étaient de 267,000,000 de francs en 1913, se sont élevés à 314,000,000 de francs en 1919 et à 363,000,000 de francs en 1920.

b) Les versements à la Caisse de Retraite, qui étaient de 8,584,044 fr. en 1913 et de 9,918,289 francs en 1919, ne se sont élevés qu'à 1,554,913 fr. en 1920.

Ce fléchissement provient de ce qu'à partir de décembre 1920, les sociétés mutualistes répartissent sur les douze mois de l'année les versements que, précédemment, elles effectuaient en une seule fois, en décembre, et aussi de ce que certaines de ces sociétés font maintenant leurs dépôts directement à la Caisse de Retraite par l'intermédiaire du service des chèques postaux.

De 3,664,445 francs en 1913, les paiements en matière de Caisse de retraite, ont passé à 5,919,598 francs en 1919, et à 6,454,918 francs en 1920.

XV. — Service des Chèques-postaux.

Depuis l'armistice, le Service des Chèques-postaux a pris une extension considérable et il ne cesse de s'accroître.

En 1914, il comptait 6,493 affiliés, ayant un avoir global de fr. 23 millions, 159,058.16 et ses opérations se chiffrèrent par mois, à 155,000 inscriptions aux comptes, pour un montant total de 227 millions de francs.

Fin avril 1921, il possédait 43,063 comptes avec un avoir de fr. 552 millions, 381,966.38 et ayant comporté pendant le mois 1,254,567 inscriptions, pour une somme globale de fr. 4,232,282,253.86.

La proportion de l'augmentation s'élève à :

- 563 p. c. pour le nombre des comptes ;
- 829 — — mensuel des inscriptions ;
- 1,764 — pour le chiffre mensuel d'affaires ;
- 2,300 — pour l'avoir des affiliés.

CHAPITRE V.

ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le déficit.

Le déficit du télégraphe porte quasi exclusivement sur la télégraphie interne. Une courte analyse le démontre aisément. Pour un mouvement inférieur à celui de la télégraphie internationale et en transit, le réseau intérieur exige environ 23,000 kilomètres de fils conducteurs alors que le service avec l'étranger n'en comprend qu'un peu moins de 6,000. Les proportions en fait d'outillage et de personnel opérateur sont équivalentes.

Cette différence résulte de ce que le réseau intérieur, ramifié quasi à l'infini, comporte en vue de satisfaire aux exigences toutes spéciales de célérité qu'impose l'exiguïté du territoire, des dédoublements nombreux de lignes et qu'il dessert une majorité de localités où le produit des recettes n'atteint pas, et de beaucoup, le montant des dépenses. Si le principe de l'équilibre des produits et du coût devait prévaloir dans l'organisation intérieure du télégraphe, des régions étendues seraient privées de toute communication électrique.

En fait, en dehors des relations entre centres importants aux différents points de vue de la population, de l'industrie ou du commerce, l'établissement du télégraphe se justifie davantage par des raisons de sécurité, d'ordre public et sociales, que par des raisons d'exploitation purement commerciales.

Il en résulte que le principe suivant lequel les « Régies gouvernementales » doivent faire leurs frais ne doit pas être poussé trop loin en ce qui concerne les télégraphes intérieurs. Ceux-ci constituent un service de sécurité publique qui devrait nécessairement exister et fonctionner même dans l'hypothèse où ils ne seraient pas alimentés par la correspondance privée.

Dans l'intérêt général du pays, un bon réseau télégraphique offre des garanties et des avantages dont profitent non seulement ceux qui en usent pour leurs besoins particuliers, mais dont bénéficie aussi la masse de la population considérée dans son ensemble.

Le moyen de communication rapide qu'offre le télégraphe est aussi indispensable à la vie économique et sociale, à l'organisation gouvernementale, qu'une bonne police, une gendarmerie solide et de bonnes routes.

A ce point de vue, il est permis d'affirmer que l'on est fondé à prélever sur l'impôt une certaine partie des dépenses afférentes au télégraphe. Ce n'est pas une régie industrielle pure dont les dépenses incombent exclusivement à ceux qui en usent. A noter que, dans certains pays étrangers, les communes interviennent, à la décharge de l'État, dans les frais d'exploitation de petits bureaux.

Il n'en résulte nécessairement pas que l'Administration doive négliger les moyens praticables d'atténuer le mali qu'elle éprouve dans l'exploitation de son service intérieur. Elle y veille en augmentant la taxe de services effecti-

vement rendus mais dont le prix de revient est notablement inférieur au produit, tel par exemple, la taxe pour les adresses conventionnelles ou abrégées qui a été doublée, ou la taxe appliquée aux transmissions de télégrammes par téléphone aux bureaux télégraphiques qui est aussi en dessous du coût réel de ce service laborieux et complexe et qu'elle se propose de relever en conséquence.

Dans un ordre d'idées analogue, elle s'abstient d'étendre à d'autres localités des services comme celui des boîtes à télégrammes fixées aux voitures de tramways de l'agglomération bruxelloise, qui coûtent excessivement cher tout en ne donnant qu'un apport insuffisant de correspondances nouvelles.

Elle doit cependant s'arrêter dans la voie d'une nouvelle aggravation générale des taxes frappant les télégrammes internes sous peine de s'exposer à une diminution des recettes brutes sans possibilité de réduire, proportionnellement, ses frais d'exploitation.

On peut escompter un retour vers une balance plus satisfaisante des recettes et des dépenses dès que les tarifs internationaux qui sont sensiblement restés ce qu'ils étaient avant la guerre, auront été proportionnés aux nouvelles conditions économiques.

La réalisation de cette hypothèse est toutefois subordonnée aux décisions de la prochaine Conférence télégraphique mondiale qui fixera les nouvelles parts télégraphiques élémentaires.

Charges de guerre.

En 1919, les dépenses résultant de la guerre (ou recouvrables en exécution des traités de paix) ont été mises à charge du budget ordinaire. Elles n'ont pas été distinguées des dépenses normales.

Pour 1920 et 1921, les dépenses de l'espèce ont été ou seront imputées sur des fonds spéciaux. Elles seront évaluées au total pour ces deux exercices à 43,838,070 francs (23,640,500 fr. pour 1920 et 20,197,570 fr. pour 1921).

La charge financière de ces sommes se monte pour l'exercice 1920 à 638,294 francs et pour l'exercice 1921 à 1,892,843.

Les « dépenses reconvrables en exécution des traités de paix » comprennent le coût des fournitures et travaux effectués dans le but de réparer les dommages occasionnés par le fait de la guerre, de même que les sommes consacrées aux achats destinés à reconstituer les stocks de matériel, d'approvisionnements, etc., disparus pendant l'occupation, à l'exclusion des salaires du personnel de l'Administration et des frais généraux quelconques.

*Comparaison sous le rapport du nombre des fonctionnaires,
employés et ouvriers, des traitements et salaires qui leur sont alloués,
entre les années 1914-1920-1921.*

Désignation.	1914.		1920 (30 juin).		1921	
	Nombre.	Montant des traitements et salaires.	Nombre.	Montant des traitements et salaires.	Nombre organique.	Montant des traitements et salaires (prévision)
Fonctionnaires . . .	472	6,985,000	476	27,300,000	594	30,670,315
Employés	13,557		3,498		4,441	
Ouvriers	3,189	5,459,839	3,360	17,600,000	3,735	20,196,624
Porteurs de télégrammes . . .	3,759		3,437		3,437	

(1) Y compris 191 élèves provisoires.

Efforts de réorganisation.

L'Administration a poursuivi sans relâche la réorganisation du service télégraphique, de manière à rétablir au plus tôt la situation d'avant-guerre. On peut dire que ce résultat est atteint à l'heure présente.

Au mois de mars 1920, il restait encore 330 bureaux à rééquiper sur un total de 2,694. Ce nombre de 330 est tombé à 90 environ. Le manque de matériel de ligne (poteaux et fils) est la principale cause du retard dans la remise en activité de ces quelques bureaux.

Le service télégraphique à l'intérieur du pays fonctionne normalement. Vers l'étranger, les communications télégraphiques sont assurées régulièrement. Une nouvelle relation a été constituée entre la Belgique et la Suisse ; d'autres sont projetées vers l'Alsace-Lorraine et l'Italie.

D'autre part, l'introduction graduelle d'appareils à grand rendement dans le travail avec les bureaux étrangers importants est poussée activement.

En matière de télégraphie sans fil, l'Administration s'occupe de l'étude de l'installation de postes radiotélégraphiques de portées diverses, les uns destinés aux relations avec les pays limitrophes, les autres avec les régions continentales plus éloignées. Enfin, une installation à grande puissance pour correspondre avec les autres continents est à l'étude également.

*
* * *

Les frais d'exploitation n'ont cessé d'augmenter en 1920. L'ascension des dépenses est à attribuer notamment à l'instauration du repos hebdomadaire, au relèvement général des traitements et salaires et au prix excessif des matériaux de toute nature (poteaux, fils, appareils, etc.).

Pour faire face à cet accroissement de frais, il a bien fallu trouver les ressources nécessaires dans une nouvelle augmentation des taxes.

Service intérieur. — La taxe du télégramme ordinaire, qui était de 1 franc pour 15 mots, plus 5 centimes par mot au delà du 15^e jusqu'au 50^e mot, et 5 centimes par série de 2 mots à partir du 51^e mot, a été portée depuis le 15 décembre 1920 à :

fr. 1.50 jusqu' à 10 mots ;

10 centimes en plus par mot au delà du 10^e mot.

(La réduction de taxe, qui était accordée à partir du 51^e mot, a été supprimée).

Toutefois, tenant compte du rôle joué par la Presse et des réductions de taxes qui lui ont été consenties dans d'autres pays, notamment en France et en Angleterre, un tarif réduit a été admis pour les télégrammes de presse du régime intérieur.

Avant le 15 décembre 1920, ces correspondances n'étaient autorisées qu'entre 21 heures et 23 heures ; elles bénéficiaient seulement de la suppression de la taxe d'urgence applicable à tout télégramme déposé après 21 heures pour être remis pendant la nuit. Actuellement, les télégrammes de presse intérieurs sont admis jour et nuit aux conditions de taxe suivantes :

fr. 0.75 jusqu'à 10 mots ;

fr. 0.05 en plus par mot au delà du 10^e mot jusqu'au 50^e mot ;

fr. 0.025 en plus par mot au delà du 50^e mot.

Le droit d'enregistrement des adresses abrégées ou conventionnelles a été porté de 50 francs à 60 francs par an.

Service international. — L'Administration a pris l'initiative de dénoncer les conventions qui existaient entre la Belgique et les pays limitrophes, et en vertu desquelles on percevait des taxes inférieures à celles prévues par la dernière Conférence télégraphique internationale. Le tableau ci-après indique les modifications qui en sont résultées :

DESIGNATION.	Tarif d'avant-guerre		Tarif actuel.		Date de la mise en vigueur du nouveau tarif.
	Taxe fixe par télégramme	Taxe par mot.	Taxe fixe par télégramme	Taxe par mot.	
Allemagne	fr. 0.50	9 cent.	fr. 1.—	9 cent.	Depuis la reprise des relations.
Pays-Bas	— 0.50	5 —	— 1.—	6 —	15 mai 1920.
France.	— 0.50	9 —	— 1.—	9 —	1 ^{er} juin 1920.
Grande-Bretagne. . .	— 0.50	17 —	— 1.—	20 —	1 ^{er} septembre 1920.

L'admission des télégrammes urgents dans les relations avec l'Angleterre produit également une augmentation de recettes.

Dans les relations entre la Belgique et les pays d'Europe non cités ci-dessus, sauf avec le Grand Duché de Luxembourg, le mode de perception

des taxes a été remanié de façon à obtenir un rendement financier plus élevé tout en restant dans les limites admises par la dernière Conférence internationale. La taxe fixe par télégramme a été portée à 1 franc au lieu de 50 centimes, mais la taxe par mot a subi une légère diminution.

Certaines taxes de transit ont également été relevées.

Enfin, depuis le 1^{er} février 1920, il est perçu pour tous les télégrammes à destination de l'étranger, une surtaxe de 50 p. c. par franc. Cette surtaxe destinée à parer à la perte de change, est devenue insuffisante, la liquidation du solde des comptes avec les offices voisins devant désormais être opérée en francs d'or effectifs sur la base du dollar américain, l'équivalent du franc d'or ayant été ainsi fixé par le récent congrès postal de Madrid (10,000/51,825).

Au lieu de 50 p. c. par franc, elle sera vraisemblablement portée à 100 p. c., sinon à 80 p. c. au moins.

Il faut bien entendre que l'application de cette surtaxe ne constitue nullement un moyen détourné d'accroître les recettes.

C'est une conséquence de la dépréciation de notre monnaie nationale et de la situation créée par le jeu des conventions internationales qui n'attribuent, dans le partage des taxes télégraphiques, qu'une part réduite aux États qui, comme la Belgique, ont un territoire peu étendu. Les proportions sont comme 2 est à 3, les grands États intervenant pour trois parts et les autres pour deux seulement. Il en résulte que, même à mouvement égal dans les deux sens, l'Office belge est invariablement débiteur de ses grands voisins.

Comme les soldes à payer doivent être liquidés en francs d'or effectifs, avec toutes les administrations avec lesquelles nous sommes en compte, sans égard à la valeur relative de leur monnaie nationale respective, il se fait que le supplément doit nécessairement être prélevé dans toutes nos relations extérieures, y compris celles où le franc belge fait cependant prime.

Ainsi s'explique l'anomalie apparente relevée par certains organes de la presse quotidienne qui trouvent peu justifiable la perception du supplément dans les relations télégraphiques vers la France et l'Allemagne.

Au point de vue téléphonique la situation s'est sensiblement améliorée pendant le cours de l'année 1920. L'Administration a pu reprendre possession de tous les circuits internationaux qui, depuis l'armistice, étaient réservés à l'usage exclusif des armées; les moyens de communication avec l'étranger sont, de ce fait, devenus, à peu de chose près, ce qu'ils étaient avant la guerre.

Dans le régime intérieur, la reconstitution du réseau téléphonique a été poursuivie activement. Le nombre des bureaux centraux était de 284 avant guerre; il est passé à 293 en 1920; sur 302 bureaux publics, 287 sont remis en activité.

Fin 1920, il y avait 48.310 abonnés, alors qu'en 1914, leur nombre était de 54.691. Dans différents centres du pays le nombre des abonnés dépasse déjà le chiffre de 1914.

A mesure de l'achèvement de l'ensemble du réseau, la progression des abonnements marquera un ralentissement; cette progression n'en reste pas

moins constante et, au total, la recette téléphonique accuse une augmentation de 18,400,000 environ sur l'exercice de 1919. Le tableau ci-joint fournit quelques détails à cet égard.

En supposant le maintien des taxes et des tarifs actuellement en vigueur, on peut estimer que l'année 1921 verra se produire une nouvelle augmentation de recettes de 6 millions et demi environ.

Téléphones.

OBJET.	MOUVEMENT.			RECETTES.		
	1920	1919	Différence en 1920	1920	1919	Différence en 1
<i>A. Service régional.</i>						
Abonnements à la fin de l'année	48,310	30,383	+ 17,927	(1) 20,625,689.03	(1) 7,397,280.35	+ 13,228,402.70
Conversations taxées dans les bureaux publics	799,080	261,696	+ 537,384	169,372.80	56,279.25	+ 113,093.55
Avis d'appel	18,841	6,461	+ 12,380	9,485.00	3,234.00	+ 6,251.00
Communications permanentes en dehors des vacations des bureaux centraux	—	—	—	73,473.84	3,151.10	+ 70,322.74
Autres produits	—	—	—	16,416.42	7,786.22	+ 8,630.20
				20,894,438.01	7,467,736.92	+ 13,426,701.09
<i>B. Service interurbain interne.</i>						
Conversations et circuits loués	1,855,578	641,125	+ 1,214,453	3,836,160.85	1,302,236.32	+ 2,533,924.53
Avis d'appel	9,522	4,265	+ 5,257	6,099.25	2,082.85	+ 3,716.40
				3,842,860.10	1,305,219.17	+ 2,537,640.93
<i>C. Service international.</i>						
Conversations (2)	533,916	54,810	+ 479,097	(3) 2,240,000.00	130,778.30	+ 2,109,221.70
Abonnements	—	—	—	(3) 61,979.95	2,533.25	+ 59,446.70
Transit	1,824	—	+ 1,824	2,761.50	—	+ 2,761.50
				2,304,741.45	133,311.55	+ 2,171,409.90
Total des recettes				27,042,030.56	8,906,287.04	+ 18,135,743.52
Recettes faites dans les cercles d'Eupen et de Malmédy				234,266.81	—	+ 234,266.81
Total général				27,296,306.37	8,906,287.64	+ 18,390,018.73

(1) Non compris ce qui a été remboursé aux abonnés pour non utilisation de leurs installations téléphoniques en 1914. Une partie de la recette afférente aux abonnements régionaux, 2,670,000 francs environ relative à 1919, a été encaissée seulement en 1920. Cette somme figure dans le chiffre de 1920.

(2) Chiffres approximatifs en ce qui concerne 1920.

(3) Y compris le produit de la surtaxe de 50 p. c. appliquée, depuis le 1^{er} février 1920, sur le prix des communications à destination de l'étranger afin de compenser les pertes dues au change.

Déficits sur les réseaux étrangers.

Nous ne possédons aucune indication précise récente quant à la situation financière des administrations télégraphiques et téléphoniques étrangères. Les dernières statistiques se rapportent à 1918 et elles sont très incomplètes par suite de la guerre. D'ailleurs, nombre de pays (Danemark, Italie, Allemagne, Autriche) ne font pas connaître le montant des dépenses, d'autres, tels la France et la Grèce, confondent en un seul chiffre les dépenses afférentes au télégraphe, au téléphone et à la poste.

On ne pourrait pas davantage fournir de renseignements qui puissent servir utilement d'après les statistiques d'avant-guerre, elles font du reste défaut pour 1914 et pour 1913. En effet, depuis cette époque, les conditions d'exploitation se sont complètement modifiées; les dépenses se sont accrues dans des proportions énormes. Il se fait donc que la plupart des administrations d'Europe ont relevé leur tarif intérieur; il en est qui l'ont augmenté jusqu'à trois fois depuis 1914.

Il résulte cependant des documents présentés aux parlements de France et d'Angleterre, que les résultats d'exploitation du télégraphe et du téléphone dans ces deux pays sont largement déficitaires.

Compression des dépenses.

L'Administration ne s'est pas bornée uniquement à accroître les recettes par des augmentations successives de taxes; elle s'efforce également, en toutes circonstances, de réduire dans toute la mesure du possible ses frais d'exploitation, de matériel, de locaux, de personnel, etc. Les travaux non immédiatement indispensables sont remis à des temps meilleurs. Aucune économie, quelque minime qu'elle soit, n'est négligée.

Dans cet ordre d'idées, un emploi judicieux du matériel (appareils et accessoires divers) ancien a permis de limiter au strict nécessaire le recours à du matériel neuf.

Un remaniement de la contexture et une revision des bases de la publication de l'*Indicateur Officiel des téléphones* constitue une mesure dont l'application entraînera pour l'exercice 1921 un demi-million de francs d'économie.

La construction des lignes aériennes téléphoniques, notamment dans les campagnes, donne lieu à des frais particulièrement élevés qui ne peuvent, dans les conditions présentes, être compensés par la perception des redevances d'abonnement.

En vue de remédier à cette situation qui grève trop lourdement son budget, l'Administration étudie deux projets dont l'application lui permettrait de mieux proportionner les charges d'exploitation en général aux avantages qu'en tirent les abonnés. Le premier vise la revision des tarifs de l'abonnement téléphonique. Le second tend à confier à l'industrie privée, par la voie d'adjudications, certains travaux relatifs à l'établissement des lignes et pour lesquels une main-d'œuvre spécialisée n'est pas nécessaire.

Enfin, un programme a été établi en vue d'augmenter le rendement utile

des fonctionnaires en éliminant graduellement les intermédiaires dont l'utilité n'est pas démontrée.

Cette partie des réformes envisagées est fort délicate et sa réalisation ne peut produire des effets apparents en de courts délais. Modifier le rouage administratif est une tâche ardue dans laquelle il faut procéder avec prudence et dont la principale difficulté réside, non dans des questions d'ordre matériel, mais dans la mentalité de ceux mêmes dont il faut changer les coutumes et sans le concours desquels rien de stable ne saurait cependant être acquis.

C'est vers une orientation de l'espèce que l'on tend progressivement par l'introduction de méthodes commerciales et moins formalistes dans la tractation des affaires une subordination moins étroite des organismes exécutants.

Les premiers essais d'application sont en cours en ce qui concerne les rapports entre les services centraux et les directions régionales. Tout permet de croire que l'expérience aboutira à des conclusions fructueuses et que le régime aboutira à d'appréciables économies de gestion tout en préservant, si pas en augmentant, l'efficacité des services.

PRÉVISION DES RECETTES POUR 1921.

TÉLÉGRAPHES.

I. — SERVICE INTÉRIEUR.

Les premières prévisions de recettes étaient basées sur un trafic égal à celui de 1913, mais ces prévisions ne peuvent être maintenues. La crise économique et le dernier relèvement du tarif (15 décembre 1920) ont provoqué un fléchissement important et progressif du mouvement :

Janvier	9.48 p. c.
Février	10.32 —
Mars	13.31 —
Avril	17.73 —

En présence de ces résultats, il convient de réduire les prévisions de 13 p. c. Le trafic total de l'année atteindrait ainsi 3,457,000 dépêches et la recette — à raison de fr. 2.20 par unité (produit moyen actuel) s'élèverait à 7,603,000 francs. Cette somme est supérieure de 683,000 francs à celle inscrite au Budget des Voies et Moyens, par suite du relèvement du tarif.

II. — SERVICE INTERNATIONAL.

a) *Départ et arrivée.*

Les résultats des quatre premiers mois de 1921 accusent, sur la période correspondante de 1913, une diminution de 3.47 p. c. seulement, alors que le chiffre prévu au budget est basé sur une diminution de 5 p. c. Il paraît prudent cependant de ne pas s'écarter de ce taux et de maintenir le chiffre de 4,030,000 télégrammes fixé primitivement.

La recette établie d'après ce chiffre devait s'élever à 11,063,000 francs, y compris le montant de la surtaxe de 50 p. c. appliquée aux télégrammes pour l'étranger ; toutefois, afin de prévenir tout mécompte, cette somme avait été ramenée à 9,063,000 francs. Vu l'allure relativement satisfaisante du trafic et considérant que la recette effective provisoire des quatre premiers mois atteint déjà 3,881,000 francs, l'on peut sans danger porter la somme de 9,063,000 francs à 10,063,000 francs.

b) *Transit.*

La recette du service international en transit avait été évaluée, pour 1921, à 702,000 francs. Tenant compte des résultats connus à ce jour, cette somme peut être majorée de 147,000 francs et portée à 849,000 francs. Cette augmentation comprend notamment une somme de 100,000 francs à provenir de la correspondance échangée entre les pays extra-européens et l'Allemagne, voie Londres (Eastern)-Anvers.

III. — ADRESSES CONVENTIONNELLES.

Le relèvement du taux de la redevance pour usage d'adresses télégraphiques conventionnelles ou abrégées (fr. 60 par an au lieu de fr. 30, depuis le 13 décembre 1920) étant resté sans influence sur le nombre des abonnements souscrits, la recette inscrite au budget (430,000 fr.) peut être portée à 500,000 francs, soit 50,000 francs de plus.

IV. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Aucune modification à proposer. Recette prévue, 33,000 francs.

V. — EXPRÈS POSTAUX.

La taxe d'express ayant été relevée depuis l'époque où le budget des Voies et Moyens pour 1921 a été dressé (1 franc par objet au lieu de fr. 0.50, à partir du 1^{er} mars dernier), il y a lieu de modifier les prévisions attendu que ce relèvement a eu pour conséquence de provoquer une baisse considérable du nombre des correspondances :

Janvier 1921	.	+	6.40	p. c. par rapport à 1913.
Février id.	.	+	3.91	— — —
Mars (nouveau				
tarif) id.	.	—	26.58	— — —
Avril. id.	.	—	31.43	— — —

TÉLÉPHONES.

Recette prévue d'après les résultats connus au 20 mai 1921

En août 1920, il a été prévu, pour 1921, une recette téléphonique de. fr. 30,303,830

D'après les résultats connus au 20 mai 1921, la recette atteindra. » 33,754,000

Soit, en plus. » 3,448,150

Les bases d'après lesquelles les évaluations ont été faites en 1920 n'ont pas changé; les modifications apportées aux estimations primitives résultent, d'une part, d'un accroissement du nombre des abonnés plus important qu'on ne le prévoyait et, d'autre part, d'un mouvement des diverses catégories de correspondances téléphoniques plus intense que la situation économique du pays ne permettait de le supposer l'année dernière.

A. — ABONNEMENTS RÉGIONAUX.

Les nombres d'abonnés au 31 décembre 1920 et au 30 avril 1921 étaient les suivants :

Désignation.	31 décembre 1920	30 avril 1921.	Différences.
1° Bruxelles	16,616	17,513	+ 897 ou 5,4 p. c.
Anvers	7,878	8,590	
Liège	4,043	4,377	
2° Gand	2,412	2,446	
Charleroi	1,716	1,864	
Verviers	1,604	1,715	
	17,653	18,992	+ 1,339 ou 7,6 p. c.
3° Autres réseaux	14,041	16,302	+ 2,261 ou 16,2 p. c.
Ensemble des réseaux	48,310	52,807	+ 4,497 ou 9,3 p. c.

L'accroissement mensuel moyen pendant les quatre premiers mois de 1921 a été de 1,124. Le nombre des demandes en instance au 30 avril dernier est de 1,664. Si nous admettons un accroissement mensuel moyen de 800 abonnés pendant les huit derniers mois de l'année en cours, nous aurons au 31 décembre prochain, 6,400 abonnés de plus et, au total, en arrondissant, 59,200 abonnés se répartissant sensiblement comme il suit :

à Bruxelles	18,800
à Anvers, Liège, Gand, Charleroi et Verviers	20,900
dans les autres réseaux	19,500

Les recettes pour abonnements régionaux ont été pendant les quatre premiers mois de 1921, de :

1921	Exercice antérieur.	Exercice courant.	Les deux exercices réunis.
Janvier	353,933	1,808,522	2,162,477
Février	183,075	1,631,019	1,814,694
Mars	143,162	2,450,346	2,602,308
Avril	54,178	2,372,234	2,426,412
Totaux	734,970	8,271,121	9,006,091
			moyenne mensuelle : 2,231,523

Pendant les huit derniers mois de l'année dernière, les recettes afférentes à l'exercice 1920 même, se sont élevées à 13,689,898 francs ; les 6,400 nouveaux abonnements prévus pour les mois de mai à décembre prochain pourront rapporter environ 2,500,000 francs :

à Bruxelles	fr. 680,000
à Anvers, Liège, Gand, Charleroi et Verviers	» 730,000
dans les autres réseaux	» 1,090,000

La recette pour l'année entière sera, dans ces conditions de :

$$9,006,091 + 13,689,898 + 2,500,000 = 25,195,989 \text{ francs.}$$

Afin de parer à toute éventualité, nous ramenons cette somme à 25,000,000 francs.

B. — COMMUNICATIONS INTERURBAINES INTERNES ET CIRCUITS LOUÉS.

Pendant l'année 1920, il a été échangé 1,855,578 communications interurbaines internes ayant donné une recette de 3,623,123 francs. Le produit moyen d'une communication ressort à fr. 1.95₂₅.

Pendant le premier trimestre de 1921, le mouvement et la recette ont été de :

1921.	Communications.	Recettes.
Janvier	188,300	360,330
Février	186,099	355,139
Mars	210,133	414,824
Totaux.	593,532	1,130,293

Le produit moyen d'une communication ressort à fr. 1.90₄.

Depuis septembre 1920 jusqu'en février 1921, le trafic interurbain est resté presque étale : cette stagnation est due à la crise commerciale et industrielle. En mars, il s'est produit une augmentation assez considérable du mouvement interurbain interne (17.75 p. c. comparativement à février). Il n'est rien moins que certain que cette augmentation se maintiendra et il convient de ne pas surévaluer le rendement à venir du service des communications à grande distance; nous resterons dans des limites vraisemblables en estimant le mouvement mensuel moyen des neuf derniers mois de 1921, à 210,000 communications. Dans ces conditions, il sera échangé pendant l'année 1921 : $593.532 + (210,000 \times 9 \text{ ou } 1,890,000) = 2,483,532$ communications. Le produit moyen d'une communication a été, pendant le premier trimestre de 1921, légèrement supérieur à fr. 1.90; en admettant ce taux de fr. 1.90 pour toute l'année, la recette s'élèvera à fr. $1.90 \times 2,483,532 =$ fr. 4,718,710.80 et, en arrondissant. 4,700,000 »

Le service des abonnements interurbains n'est pas encore rétabli.

La recette provenant des communications à prix réduit du Chemin de fer est estimée à 45,000 francs et celle provenant de la location de cinq circuits entre Bruxelles et Anvers sera de 280,000 francs.

C. — COMMUNICATIONS RÉGIONALES TAXÉES DANS LES BUREAUX PUBLICS.

En 1920, il a été échangé 799,080 conversations régionales taxées au départ des cabines publiques; la recette a été de 169,573 francs.

Pendant le premier trimestre de 1921, le mouvement et la recette ont été de :

1921.	Communications.	Recettes.
Janvier	83,469	17,690
Février	80,883	17,168
Mars	94,395	19,994
Totaux	258,747	54,852

Nous estimons que le nombre mensuel moyen de ces conversations, pendant le restant de l'année, pourra atteindre celui de mars qui marque une avance considérable sur le mouvement des mois précédents. La recette moyenne de chaque mois peut être évaluée à 20,000 francs; celle de l'année s'élèvera à fr. $54,852 + (20,000 \times 9 \text{ ou } 180,000) =$. . . fr. 234,852 soit, en arrondissant. 230,000

D. — AVIS D'APPEL.

En 1921, les avis d'appel régionaux produiront fr. 12,000
et les avis d'appels interurbains 8,000

Ensemble. . . . fr. 20,000

E. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

Le mouvement des communications internationales à taxe pleine et la recette ont été pendant le dernier trimestre de 1920 et pendant le mois de janvier 1921 (dernier mois pour lequel le travail de rassemblement de toutes les données numériques a pu être achevé) de :

	Communications.	Recettes.
1920 octobre	53,262	242,137
— novembre	56,333	244,002
— décembre	57,375	242,214
1921 janvier	57,567	246,814

Le service téléphonique avec l'Allemagne non occupée n'a été rétabli que le 1^{er} janvier dernier.

Par suite de dérangements fréquents du circuit Anvers-Hambourg le mouvement entre ces deux villes a été, en janvier dernier, bien moins important qu'avant la guerre. Il n'y a pas de doute que, peu à peu, le trafic deviendra plus suivi. Il nous apparaît prudent, néanmoins, de ne prévoir pour l'année en cours qu'un accroissement modéré du mouvement international et de la recette y afférente comparativement à janvier dernier. Nous

évaluons à 250,000 francs par mois le produit des communications internationales à taxe pleine, ce qui donne pour l'année :

Fr. 246,814 + (250,000 × 11 ou 2,750,000) = fr. 2,996,814
soit, en arrondissant 3,000,000

Dans ce chiffre de recette, le produit de la surtaxe de 50 p. c. appliquée sur le prix des communications au départ pour compenser les pertes de change, est de 1 million de francs.

Les abonnements internationaux ont rapporté en 1920, 61,980 francs; pendant les quatre premiers mois de 1921, ils ont rapporté 31,300 francs; pour l'année entière, la recette sera d'environ 94.000 francs, comprenant 40,000 francs provenant de la surtaxe de 50 p. c., dont question ci-dessus.

Le transit entre la France et la Hollande par la Belgique a donné, pendant les quatre premiers mois de 1921, une recette de 11,700 francs; pour l'année, la recette sera de 35,000 francs.

F. — PRODUITS DIVERS.

Les communications permanentes en dehors des vacations des bureaux centraux, les cartes payantes, les abonnements aux services des stations de chemins de fer et les produits extraordinaires ont rapporté en 1920, 89,890 francs et, pendant les quatre premiers mois de 1921, 35,814 francs.

La recette pour l'année entière est évaluée à 90,000 francs.

G. — RECETTES DES CERCLES RÉCUPÉRÉS D'EUPEN ET MALMÉDY.

En août 1920, lors de l'établissement des prévisions de recettes téléphoniques, aucune somme n'avait pu être indiquée pour les territoires récupérés; nous ne possédions à cette époque aucun élément permettant de faire des évaluations.

Les recettes téléphoniques dans les dits territoires récupérés se sont élevées en 1920 à fr. 234,267
Celles pour 1921 peuvent être évaluées à 260,000

RÉCAPITULATION

	Évaluations faites en août 1920.	Évaluations d'après les résultats connus au 20 mai 1921.	Différences (en plus).
Abonnements régionaux	23,950,000	25,000,000	1,050,000
Communications interurbaines internes	3,640,000	4,700,000	1,060,000
Communications à prix réduit du chemin de fer.	30,000	45,000	15,000
Location de circuits	21,750	280,000	258,250
Communications régionales taxées dans les bureaux publics.	163,600	230,000	66,400
Avis d'appel régionaux	9,400	12,000	2,900
Avis d'appel interurbains.	6,400	8,000	1,600
Communications internationales à taxe pleine (parts belges)	2,400,000	3,000,000	600,000
Abonnements internationaux (parts belges).	60,000	94,000	34,000
Transit entre la France et la Hollande	—	35,000	35,000
Produits divers	25,000	90,000	65,000
Dans les territoires récupérés d'Eupen et Malmédy	—	260,000	260,000
TOTAUX	30,305,850	33,754,000	3,448,150

Étant donnée cette forte dépression (— 29 p. c. pour l'ensemble des deux mois), on peut admettre, pour la période mai-décembre, une diminution de 30 p. c. du nombre des exprès prévu primitivement. Le mouvement de l'année atteindrait de la sorte 2,222,000 exprès.

Recette :

Janvier et février (ancien tarif).	fr. 201,000
Mars à décembre (nouveau tarif)	4,356,000
Total.	fr. 4,557,000

Ce chiffre dépasse de 344,000 francs les premières prévisions, grâce au relèvement du tarif.

VI. — TÉLÉGRAPHIE DE SERVICE.

Par suite de la diminution des transports provoquée par la crise économique, le mouvement des télégrammes de service a baissé, au cours du premier trimestre de 1921, de 29 p. c. par rapport au mouvement du premier trimestre de 1920. En présence de ce résultat, il n'est pas exagéré de prévoir, pour la période avril-décembre, une diminution de 15 p. c.

L'on obtient ainsi :

Pour les neuf derniers mois de 1921	9,705,929	télégrammes.
Mouvement du premier trimestre	3,201,099	—
Ensemble.	12,907,028	—

Soit, en chiffres ronds, 12,900,000 télégrammes.

Ce nombre est notablement inférieur à celui qui avait été prévu au mois d'août dernier (18,243,000 dépêches). A ce moment, le mouvement de la télégraphie de service était en progression marquée, et l'on était fondé à penser que la hausse se maintiendrait; dans cet ordre d'idées, l'on avait escompté un accroissement de 10 p. c. sur le mouvement de 1920.

CHAPITRE VI.

ADMINISTRATION DES TRANSPORTS PAR EAUX INTÉRIEURES.

Le déficit.

Le mali présumé de l'exercice 1921 doit être attribué à trois ordres de causes : l'exploitation ne se fait pas encore dans des conditions normales ; la batellerie traverse une crise due à la stagnation générale des affaires ; l'Administration a des charges qui n'incombent pas normalement à l'exploitation, mais qui ont une productivité indirecte appréciable au point de vue de l'économie générale.

Le rendement de l'exploitation se ressent encore de l'état dans lequel se trouve son matériel, malgré les grandes améliorations qui ont pu être réalisées au cours de l'exercice précédent. On sait que c'est au moyen des remorqueurs abandonnés comme prises de guerre, que l'Administration des T. E. I. a rétabli la traction mécanique sur les canaux et rivières. Le moment est peu favorable à l'acquisition de matériel nouveau, en raison des majorations formidables de prix que les constructeurs exigent. Bien que des unités plus modernes eussent été plus économiques, il convenait de différer le remplacement des unités actuellement en service, parce que les charges du capital, qui aurait dû être engagé pour les acquérir, auraient grevé trop lourdement, et pendant de nombreuses années, le prix de revient de la traction.

D'autre part, on ne peut relever les tarifs actuels sans accentuer encore le fléchissement du trafic. La batellerie est très durement frappée par la crise industrielle. Le chemin de fer, qui présente actuellement de notables avantages sur la voie d'eau, enlève presque la totalité des chargements. Le batelier se trouve dans l'impossibilité de consentir à une baisse de fret qui ramènerait la clientèle à la voie d'eau. En effet, les modifications des conditions de navigation, la limitation des heures de travail et le prix des matériaux de réparation et d'entretien des péniches, le lui interdisent s'il ne veut pas travailler à perte. On conçoit dans ces conditions qu'une augmentation des prix de la traction ne ferait qu'aggraver le marasme, qui sévit dans la batellerie.

En ce qui concerne son influence favorable à la baisse et à la stabilisation des frets fluviaux, l'action du service régulier de traction de l'État est à son point mort ; mais par ses tarifs réduits, il soutient la batellerie pendant la crise économique actuelle et augmente les chances de conquérir les marchés de l'exportation. Dans le même ordre d'idées, il convient de dire que sur la ligne Anvers-Dordrecht, les tarifs réduits des T. E. I. rachètent dans une certaine mesure l'avantage que possède Rotterdam sur Anvers au point de vue géographique et renforcent les relations de notre grand port avec son hinterland.

D'autre part, un service de remorquage gratuit est organisé, tant à l'aller qu'au retour, entre Anvers et Dordrecht pour les bateaux transportant les produits français exonérés de la surtaxe d'entrepôt et à expédier à Strasbourg.

La récente suppression des surtaxes d'entrepôt et d'origine, place Anvers dans une situation privilégiée à l'égard des grands ports voisins, au point de vue du transit des marchandises à destination de l'Alsace et de la Lorraine. C'est dire que le service de remorquage gratuit sera une charge lourde pour l'Administration des T. E. I. et qu'il serait injuste de négliger ce facteur important quand on examine le mali de l'exercice.

Effort de réorganisation.

L'Administration s'est attachée, d'une part, à améliorer son matériel, d'autre part, à former son personnel et à l'intéresser au rendement du service.

Elle a procédé au déclassement d'un grand nombre d'unités après avoir mis en état les types de remorqueurs les plus modernes et les plus économiques. Il a été possible de réduire le nombre élevé d'unités de remplacement, qui avait dû être maintenu en service à cause des avaries fréquentes du matériel.

Il a fallu mener de pair, et la réparation des remorqueurs, et la création de toutes pièces de chantiers de réparation.

Au cours de l'année, trois chantiers ont été installés respectivement à Gand, Liège et Anvers, sans le concours de l'entreprise privée et avec des matériaux et des machines provenant pour la plupart du Service de Récupération. Le chantier d'Anvers, qui est le plus important, a été établi sur des terrains appartenant à l'État et comprend :

- 1° un atelier pour les machines-outils ;
- 2° — de chaudronnerie ;
- 3° — de menuiserie ;
- 4° un débarcadère avec ponton ;
- 5° deux grills de carénage ;
- 6° un mur de quai pour les travaux à flots ;
- 7° des locaux pour bureaux, magasins, réfectoires, lavoirs, etc. ;
- 8° une centrale pour l'éclairage, le transport de force et la soudure électrique.

Un slip-way capable de mettre à sec tous nos types de remorqueurs et même des allèges de 50 mètres, est en voie d'achèvement.

Un magasin central est annexé au chantier d'Anvers.

Les chantiers des T. E. I. sont à même d'assurer toutes les réparations.

Les effets de cette organisation se sont fait sentir rapidement : le coefficient d'immobilisation de bateaux pour cause d'avaries est descendu en un an de 60 à 50 p. c. et va en s'améliorant. C'est au point qu'une réduction du personnel des ateliers pourra être réalisée.

Nouvelles constructions.

Le service technique a réuni une abondante documentation sur les moteurs à combustion interne et a établi un projet relatif à un type de

remorqueur à moteur Diesel qui réduirait de 60 p. c. la consommation de combustible par rapport aux remorqueurs à vapeur.

Chauffage par les combustibles liquides.

Des essais ont été entrepris à bord d'un de nos remorqueurs en vue de la substitution des huiles de toutes espèces (mazout, goudron, huile de palme congolaise) au charbon de soufre. Ces essais ont donné pleine satisfaction. Mais la réalisation du système a été différée en raison de la cherté actuelle des huiles dont il s'agit.

Rendement du personnel.

Une sélection importante a été faite dans le personnel naviguant à la faveur de la réduction du nombre de remorqueurs en service (diminution des unités de remplacement).

Des primes de bon rendement sont allouées pour intéresser le personnel à la bonne marche du service.

Compression des dépenses.

L'Administration des T. E. I. a fait un très sérieux effort en vue de compresser les dépenses.

1° La réorganisation des services après la première année d'expérience a permis une réduction des effectifs des fonctionnaires et employés.

Depuis le 1^{er} janvier 1920 l'Administration n'a remplacé aucun des fonctionnaires ou employés ayant quitté le service; elle s'est efforcée, en outre, à réduire l'effectif des temporaires. A ce jour 26 fonctionnaires, employés ou temporaires, ont dans ces conditions quitté l'Administration.

On peut escompter que tous les employés temporaires restant (16) pourront être licenciés au cours de l'année 1921 et qu'il ne sera pas nécessaire de pourvoir au remplacement des agents nommés qui quitteront le service.

2° L'Administration a procédé au licenciement partiel du personnel navigant à bord des unités en réparation. Elle a réduit le nombre des unités de remorquage à 150 — les remorqueurs étant choisis parmi les plus modernes de manière à faire face aux besoins des transports avec ces seules unités et réduire l'effectif navigant à 150 équipages.

3° Le licenciement des remorqueurs loués a pu se faire partiellement en raison de la remise en état du matériel appartenant au service.

Comparaison, sous le rapport du nombre des fonctionnaires, employés et ouvriers, et, des traitements ou salaires qui leur sont alloués, entre les années 1920 et 1921. (Le Service des transports par eaux intérieures n'existait pas en 1914).

PERSONNEL.	Nombre -		Traitements, salaires, indemnités	
	en 1920	en 1921	en 1920	en 1921 (prévisions)
I. Fonctionnaires	39	31	415,700	330,000
II. Employés	480	460	972,000	863,400
III. Ouvriers	429	436 (1)	2,405,600	1,561,300
IV. Navigant	1096	700 (1)	7,123,000	3,436,000
Totaux.	1744	1327	10,618,300	5,910,700
Différences.		en moins 417		en moins 4,707,600

(1) Le nombre des ouvriers sera ramené dans le début du second semestre à environ 225 dont 100 à poste fixe et 125 pour le personnel navigant. Les prévisions budgétaires ont été révisées en conséquence.

CHAPITRE VII.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT AUX QUESTIONS DE LA COMMISSION
DU BUDGET.

QUESTION I.

Quel est le montant total des dépenses du Comité Supérieur de Contrôle ?
Quelle est la participation de chaque Département ?

RÉPONSE.

Les dépenses du Comité Supérieur de Contrôle sont de :

a) Services généraux 700,790 francs, se répartissant comme suit :

Ministère des Chemins de fer,	3/7		fr.	500,339
— Défense Nationale	1/7			100,113
— Travaux publics	1/7			100,113
— Intérieur. (Affaires				
Économiques).	1/7			100,113
— Agriculture	1/14			50,056
— Finances	1/14			50,056
Total				700,790

b) Service des recherches des auteurs des vols au Chemin de fer (entièrement à charge du budget du chemin de fer) fr. 268,030

QUESTION II.

Conseiller artistique.

Touche-t-il les indemnités de vie chère, résidence, etc. ?

Les sommes portées au budget du Chemin de fer doivent être réduites du montant de la part d'intervention des autres Départements.

RÉPONSE.

Le conseiller artistique ne touche pas d'indemnités de vie chère, de résidence ou familiale.

Les deux tiers de son traitement sont à charge du Département des Chemins de fer. Le crédit a été rectifié en conséquence. Les Départements des Travaux publics et de l'Industrie interviennent pour le tiers restant.

QUESTION III.

Attaché technique ? /

RÉPONSE.

L'attaché technique est agent de liaison entre le Ministère de la Défense Nationale et le Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télé-

graphes pour toutes les questions fluviales, notamment pour celles qui ont trait à la politique rhénane, à la récupération des bateaux d'intérieur et à la défense de nos intérêts à la Commission des Réparations.

Il représente, en raison de sa compétence spéciale, le Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes au sein des diverses Commissions qui s'occupent de batellerie et de questions fluviales.

Ce poste sera supprimé dans le courant de cette année.

QUESTION IV.

Conseillers de Gouvernement.

Combien y en a-t-il ? — Leurs noms. — Quelles sont leurs fonctions ?

RÉPONSE :

Il y a 4 conseillers pour le Département des Chemins de fer : MM. de Gerlache de Gomery, Hennebicq, Horn et Meeuwissen.

Les Conseillers de Gouvernement se réunissent à la demande du Ministre. Ils donnent, collectivement ou individuellement, leur avis sur les projets de lois, d'arrêtés ou de règlements qui leur sont soumis et, d'une manière générale, sur toutes les questions qui sont renvoyées à leur examen. (Arrêté royal du 3 décembre 1918).

QUESTION V.

Indemnités pour travail extraordinaire. Ne peuvent-elles être réduites ?

RÉPONSE :

Bien que les prestations extraordinaires du personnel aient été supprimées en grande partie, les crédits portés aux articles « traitements » ne comportent de ce chef aucune réduction, attendu que les renforts de personnel et différentes mesures d'amélioration de position consentis depuis l'élaboration du Budget, entraînent des dépenses nouvelles qui absorberont largement les crédits prévus pour travaux supplémentaires.

QUESTION VI.

Dans une discussion à la Chambre au sujet du déficit du Budget du Chemin de fer le rapporteur, dans une interruption, a soutenu que le Département du Chemin de fer, comme service public, subissait des pertes considérables que ne pourrait supporter une régie organisée, ou bien une exploitation privée. Qu'en est-il ?

RÉPONSE.

Évaluation de la perte subie par le chemin de fer du chef du transport à prix réduit de certaines catégories de personnes.

	Montant de la perte subie en 1920.
Militaires payants et guides accompagnant les invalides de guerre (75 p. c. de réduction). fr.	30,677,125
Pensionnés du Département, officiers de réserve, officiers pensionnés (50 p. c. de réduction)	1,173,484
Transport en débet pour compte de Départements ministériels (20 p. c. de réduction).	981,530
Transports militaires en débet avec ordre de transport (approximativement).	2,150,000
Total . . . fr.	34,981,909

A cette somme il y a lieu d'ajouter la perte subie par suite du transport à un prix très réduit des ouvriers abonnés à la semaine.

Les éléments statistiques de 1920 permettant de chiffrer le déficit, ne sont pas encore pas encore établis, mais, si l'on s'en rapporte aux données de 1913, on constate que la perte nette résultant de ces transports n'est pas inférieure à 93,000,000 de francs.

Le libre parcours étant octroyé en vertu de dispositions légales ou constitutionnelles ou à titre de réciprocité, il n'a jamais été procédé au travail considérable et fort onéreux qui permettrait d'en évaluer l'importance.

4° Augmentation des tarifs comparativement à ceux d'avant-guerre :

Les prix de transport de voyageurs, bagages et marchandises ont été majorés de 40 p. c. depuis la reprise du service jusqu'au 31 janvier 1920 ;

De 100 p. c. de cette dernière date au 30 juin suivant.

A partir du 1^{er} juillet 1920, les tarifs ont été augmentés comme suit par rapport aux prix de 1914 :

120 p. c. pour les voyageurs ;

200 — — bagages ;

200 — — marchandises des 3 premières classes et

150 — — — de la 4^e classe.

Il y a lieu de noter que depuis la reprise de l'exploitation, les transports par charge complète comportant moins de 10 tonnes ont subi une majoration supplémentaire de 20 p. c. L'application des tarifs spéciaux a été suspendue ainsi que l'application des prix du tarif n° 3 aux charges incomplètes.

QUESTION VII.

ART. 23, litt. d. — On demande la justification détaillée du crédit de 540,000 francs.

RÉPONSE.

Le crédit de 540,000 francs représente les frais de déplacements, etc., du personnel technique du service des voies et travaux, en vue d'assurer la

surveillance des travaux en cours pour l'entretien des voies, ouvrages d'art et bâtiments, ainsi que pour les travaux d'études.

Il se décompose comme suit :

Personnel technique.

Frais de déplacement, de tournées, de voyages et de missions pour la surveillance, l'entretien et la police.

Administrateur	fr.	4,000
Inspecteur général		6,000
Ingénieur en chef, directeur d'administration.		3,000
Ingénieurs en chef, directeurs de service et	{	42,400
Ingénieurs en chef, inspecteurs de direction.		
Ingénieurs principaux		48,000
Ingénieurs		60,800
Inspecteurs techniques		134,800
Chefs de section		173,000
Architectes		16,800
Id. f.f.		20,400
		509,200

Personnel administratif.

Indemnités de déplacement de tournées et de voyages aux inspecteurs et contrôleurs chargés de voyages pour la vérification des dépôts et contrôle des états de matériel en service, des matériaux de la voie des approvisionnements et raccordements.

Inspecteurs et contrôleurs	fr.	9,600
Indemnités de déplacement des commis chargés		
de la comptabilité des matériaux		11,200
Missions extraordinaires à l'intérieur du pays		
(expropriations, etc.).		10,000
		30,800

Total	techniques	509,200
	administratifs	30,800
		540,000

Pour qu'il y ait lieu à frais de déplacement, il faut que le fonctionnaire ou l'agent se soit rendu à plus de 5 kilomètres de son siège.

Il y a lieu à un déplacement lorsque l'absence se prolonge 10 heures au moins.

A un demi déplacement lorsqu'elle est de 5 à 10 heures,

Un déplacement de moins de 5 heures ne compte pas.

QUESTION VIII.

Déplacements.

La Commission estime que l'indemnité doit se borner aux frais de séjour et que le libre parcours ou le coupon de service doit remplacer les frais de route.

RÉPONSE.

« Cette question fait l'objet d'un examen au Comité des Secrétaires généraux, qui n'est pas terminé.

» Cet examen a pour but l'unification des règles et des taux admis par les divers Départements. »

QUESTION IX.

N'est-il pas possible de réduire le crédit, les prix des matériaux étant en baisse, des articles 25 et 26 ?

RÉPONSE.

« Les allocations inscrites aux articles 25 « billes, rails, etc. », et 26 « outils, ustensiles, etc. », ont été fixées avec la plus grande parcimonie.

» Nonobstant les diminutions de prix obtenus jusqu'ici, il est probable que ces allocations seront à peine suffisantes pour faire face aux besoins les plus pressants.

» Aucune réduction du montant de ces articles ne peut donc être envisagée. »

QUESTION X.

Transports par Eaux intérieures.

Quels sont les effectifs actuels :

- a) fonctionnaires et employés;
- b) ouvriers.

Par suite de la suppression du service, combien de fonctionnaires, employés et ouvriers deviendront-ils disponibles ?

Quelles mesures pense-t-on prendre à leur égard ?

RÉPONSE.

Les effectifs actuels du service des transports par Eaux intérieures sont :

- a) fonctionnaires et employés, 169
- b) ouvriers, 242.

Par suite de la suppression de certains services, environ 143 fonctionnaires et employés et 140 ouvriers deviendront disponibles.

Le personnel navigant n'est pas agent de l'État, son effectif actuel de 521 hommes devra être ramené à 150 environ.

On examine la possibilité de réutiliser le personnel nommé dans les autres administrations du Département, voire même dans d'autres Départements

ministériels. Les agents qui n'auront pu être réutilisés seront placés dans la section de disponibilité. Les modalités d'application sont à l'étude.

Des ouvriers ont déjà été licenciés avec une indemnité de une, deux ou trois quinzaines de salaire selon l'ancienneté de service. Le personnel navigant est licencié au fur et à mesure des disponibilités avec un préavis de quinze jours, les temporaires avec un préavis d'un mois.

EFFECTIF

du personnel de l'Administration des Transports par Eaux Intérieures.

I. — Fonctionnaires et employés.

Ingénieur en chef, Directeur de service.	1
Ingénieur de 2 ^e classe	1
Chef de section 1 ^{re} classe	1
Directeur de service.	2
Inspecteur	1
Chef de bureau	6
Sous-chef de bureau	3
Commis-chef	3
Commandant de région	3
Chef de port	1
Inspecteur de région	3
Sous-inspecteur de région	3
Commis principal, commis et commis à l'essai	30
Dessinateur	2
Commis d'ordre et commis d'ordre à l'essai	37
Agréé	25
Dactylographes	16
Chef d'atelier	1
Contremaitre	3
Brigadier homme de métier.	7
	169

II. — Ouvriers.

Messagers (Commissionnés)	7
Homme de métier	103
Aide homme de métier,	36
Veilleurs, portiers, manœuvres, magasinier, etc.	96
	242

QUESTION XI.

Quel est le nombre des bateaux d'intérieur et comment sont-ils répartis?
A quels Départements appartiennent-ils?

RÉPONSE.

« Le service des Transports par Eaux Intérieures possède : 299 remorqueurs au 1^{er} mai, 45 unités resteront en service pour les lignes Anvers-Dordrecht, Gand-Dordrecht, Louvain-Rupel.

» Les 254 restants seront déclassés ou désarmés et pourront être vendus.

» La flotte des T. E. I. comprend, en outre, 29 allèges d'intérieur en acier, ayant servi de dépôts flottants de combustibles et au transport de briques pour le compte de l'Office des régions dévastées. — 4 unités devront être maintenues en service, les autres pourront être aliénées.

» Enfin, il reste à Ostende et à Gand 26 allèges rhénanes formant le solde du lot de 168 unités achetées au Gouvernement britannique.

» 142 de ces allèges ont été cédées à la Commission d'achat des blés (Département du Ravitaillement).

» Les 26 restantes ont été remises à l'Administration des Domaines à l'effet d'être vendues publiquement. »

QUESTION XII.

Les bois déposés dans les gares en attendant leur expédition, viennent d'être assujettis à un droit de location de 2 francs au mètre carré, soit 20.000 francs l'hectare à partir du 1^{er} juillet.

Cette mesure touche d'autant plus le commerce que, par suite de la crise, il est souvent impossible d'expédier rapidement pour réduire l'espace occupé.

De plus, une taxe fixe de 4 francs par wagon pour leur mise en chargement est perçue au profit de l'État.

RÉPONSE.

« Il existe dans certaines stations, spécialement dans le Luxembourg, des quais construits par le chemin de fer pour le chargement de certaines marchandises, principalement du bois, et qui servent en même temps de dépôt aux expéditeurs.

» L'établissement de ces quais a entraîné des dépenses assez importantes et leur entretien est onéreux.

» Dans d'autres stations, il n'existe pas d'installations spéciales, mais les marchandises sont déposées, en attendant leur chargement, sur des terrains appartenant à l'Administration.

» Les dépôts sont gratuits pendant les dix premiers jours ouvrables ; à partir du onzième jour ils sont soumis à une taxe d'un centime par jour et par tonne, mais une nouvelle période de gratuité est accordée dès que les expéditions effectuées atteignent 1/6 du tonnage des marchandises déposées.

» Cette redevance est insignifiante et n'est, de loin, plus en rapport avec la valeur des marchandises ni avec les charges assumées par le chemin de fer.

» D'autre part, il se commettait des abus, et l'Administration a même été

obligée, dans ces derniers temps, de limiter l'importance des dépôts à concurrence d'un seul chargement par chemin de fer.

» Les règles qui régissent la formation de ces dépôts ont, d'ailleurs, été souvent critiquées.

» Il a donc été décidé d'élaborer une nouvelle réglementation qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet prochain, et dans laquelle il a été tenu compte des charges de capital et d'intérêts de l'installation et éventuellement du chemin d'accès; des dépenses d'entretien; des sujétions que les dépôts imposent aux stations; de l'étendue de l'emplacement occupé et de la durée du dépôt.

» Le seul mode de rémunération qui satisfasse à toutes ces conditions est la location au mètre carré avec perception pour manœuvres supplémentaires.

» Le loyer a été fixé à 1 franc par mètre carré, dans les stations où il n'y a pas d'installations spéciales, et à 2 francs par mètre carré, dans celles où pareilles installations existent et doivent être entretenues. Le taux de ce loyer est en rapport avec celui qui est réclamé par tous les réseaux étrangers et par les exploitants des ports belges.

» La taxe pour manœuvres a été fixée à 4 francs par wagon, pour la double opération de placement et de retrait du véhicule, par analogie avec celle qui est imposée pour prestations spéciales en gare, aux propriétaires des raccordements particuliers.

» Au surplus, pour rendre plus intensive l'utilisation des terrains loués, l'Administration permettra, à partir de la date du 1^{er} juillet précité, le dépôt de marchandises à l'arrivée et autorisera certaines manipulations telles que : le triage, le sciage des bois, etc. »

QUESTION XIII.

Marine. — I. Article 63, littera d. — *Personnel instructeur des mousses.*

M. le Ministre est-il intentionné de réorganiser l'École des Mousses? — Le personnel existe, mais l'école n'existe plus.

RÉPONSE.

« I. — En principe, l'Administration de la Marine estime que l'École des Mousses doit être reconstituée. La mesure n'a pas été réalisée jusqu'ici à cause de la situation spéciale actuelle de la marine marchande.

» Le personnel de l'École des Mousses se réduit en ce moment à deux unités, leur situation est assurée. »

QUESTION XIV.

II. — *Navires à voile.*

N'est-il pas possible de placer l'École des Mousses sur les navires à voile du pilotage à Flessingue?

Ceux-ci ont été désaffectés, paraît-il, en suite de leur remplacement par des bateaux à moteur.

RÉPONSE.

« II. — Il est exact que le remplacement des goélettes du pilotage par des bâtiments à vapeur a rendu disponibles les premiers de ces navires.

» Ceux-ci ne conviennent nullement pour être affectés à la formation des mousses ou d'apprentis marins. »

QUESTION XV.

Chemin de fer. — Quand pense-t-on que la ligne Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre pourra être mise en exploitation?

RÉPONSE.

« La partie de *Gand-Saint-Pierre à Denderleeuw* de la ligne nouvelle de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre pourrait être mise en exploitation dans le délai d'un an si l'on disposait des crédits et des traverses nécessaires pour la pose des voies.

» Quant à la partie de la même ligne, située entre *Denderleeuw et Bruxelles-Midi*, qui exigera la construction d'ouvrages d'art très importants, son achèvement demanderait quatre ou cinq ans, en admettant que l'on dispose en temps voulu des ressources indispensables. »

QUESTION XVI.

Pourquoi ne peut-on plus obtenir de timbres-poste dans les bureaux télégraphiques?

RÉPONSE.

« Le débit des valeurs postales dans les perceptions télégraphiques et dans les bureaux à télégraphiste spécial s'effectuait antérieurement, *en semaine*, par petites quantités pour satisfaire aux besoins immédiats du public; il n'avait lieu qu'en dehors des heures de fonctionnement du bureau de poste, si ce dernier était situé dans le voisinage immédiat du bureau télégraphique.

» *Le dimanche et les jours de fête légale* la vente était limitée aux valeurs nécessaires à l'affranchissement des exprès-postaux déposés aux guichets.

» Les vacances d'un grand nombre de bureaux de poste ayant été réduites, après l'armistice, le service télégraphique s'était trouvé dans l'obligation d'augmenter le nombre d'heures pendant lesquelles se faisait la vente des valeurs postales. Il en était résulté des charges nouvelles pour le personnel des télégraphes et, dans certains bureaux, des inconvénients multiples au point de vue de l'exécution du service télégraphique. Les préposés étaient notamment distraits de leurs attributions essentielles (la transmission des télégrammes) et les correspondances télégraphiques étaient exposées à subir des retards. En outre, l'occupation des guichets par les acquéreurs de valeurs postales obligeait les expéditeurs de télégrammes ou les personnes demandant des communications téléphoniques à des attentes toujours désagréables.

» En vue de parer à ces inconvénients et de ne pas imposer aux télégra-

phistes un travail qui en réalité incombe à la poste, M. le Ministre admit, en juin 1920, qu'à titre d'essai, le débit par les bureaux télégraphiques n'aurait plus lieu que pour les seules valeurs nécessaires à l'affranchissement des exprès-postaux présentés au guichet.

» Il résulte des rapports fournis par les diverses circonscriptions administratives, après une période d'essai de six mois dans tout le pays, *que la mesure n'a donné lieu à réclamations dans aucun bureau du pays.*

» Le public s'est rendu, sans difficulté, à la nécessité de s'adresser aux bureaux des postes pour s'approvisionner de valeurs postales.

» D'autre part, la limitation de la vente dans les conditions préindiquées a été très avantageuse pour nombre de bureaux au point de vue de l'exécution du travail télégraphique et téléphonique.

» Les directions de service sont d'accord pour demander que la règle soit rendue définitive.

» Je me rallie à leur avis et je propose de confirmer la décision prise par M. le Ministre en juin 1920.

» Cette proposition est loin d'être inspirée par des considérations particulières étroites.

» Il faut en l'espèce envisager deux cas bien distincts : celui des bureaux télégraphiques importants où un guichetier est, en permanence, préposé à l'acceptation des télégrammes et celui des autres bureaux où le personnel s'occupe, en ordre principal, de transmettre et de recevoir les télégrammes et d'établir les connexions téléphoniques.

» Dans la première catégorie de bureaux, les acheteurs de valeurs postales accaparaient indûment les guichets réservés aux transactions télégraphiques et ce au détriment des expéditeurs essentiellement pressés ayant à déposer un télégramme ou à demander une communication téléphonique. Cette pratique s'était établie parce qu'on était généralement plus vite servi au télégraphe. On tenta d'abord d'enrayer l'abus en spécifiant qu'on ne débiterait plus de timbres-poste au télégraphe que par minimes quantités et pour les besoins immédiats. Cette mesure resta sans effet utile, les guichets du télégraphe étaient parfois littéralement assaillis de personnes présentant une ou plusieurs correspondances à affranchir, voire de simples cartes postales illustrées. Il fallut en arriver à une règle nette, c'est-à-dire à ne plus débiter de valeurs postales que pour l'affranchissement des objets exprès présentés au moment même. Cet arrangement en vigueur depuis longtemps n'est pas de nature à nuire sensiblement aux facilités que le public peut raisonnablement réclamer. Il lui suffit de s'approvisionner en temps utile de timbres aux guichets postaux. C'est ce que fait toute personne prévoyante.

» Quant aux bureaux télégraphiques des autres catégories, l'appel au guichet, pour la vente de valeurs postales, constituait une nuisance plus grande encore en ce sens qu'il interrompait, le plus souvent, une opération télégraphique ou téléphonique en cours ou retardait l'une ou l'autre, bref, empêchait le ou les préposés à vaquer à la besogne qui leur est essentiellement assignée. Ici encore, la règle nette spécifiée ci-dessus s'imposait quoique pour des raisons un peu différentes.

» La coutume est maintenant établie. Il serait désavantageux de revenir sur ce qui a été fait.

» Dans les cas tout à fait exceptionnels, le personnel ne se refuserait pas à délivrer les figurines nécessaires ».

Ces considérations, qui ont abouti au maintien du statu quo, sont toujours en situation.

QUESTION XVII.

Postes.

La Commission exprime le vœu de supprimer le versement d'une partie du produit des postes au fonds communal.

L'Administration des Postes ne peut-elle fournir quelques indications de nature à appuyer cette thèse?

RÉPONSE.

(Extraits d'une note du 12 juin 1919, n° 203 B. de la Direction générale des Postes pour l'Autorité supérieure.)

« Déjà en 1913, à propos d'un projet de bilan industriel pour la Poste, se posa la question de reviser les lois des 18 juillet 1860 et 20 décembre 1862, relatives à l'attribution au fonds communal d'une partie des recettes postales.

» Dans l'esprit des auteurs des lois susmentionnées, le fonds communal ne devait recevoir que le produit *net* du service des Postes. Mais en vue d'éviter des discussions au sujet de la fixation des dépenses à défalquer chaque année du montant des recettes brutes, il fut jugé préférable de déterminer la somme à verser au fonds communal, d'après un tantième fixe de ces recettes. C'est ainsi que l'on adopta le taux de 40 p. c., porté à 41 p. c. par la loi du 20 décembre 1862.

» Si, à l'origine, ce pourcentage correspondait approximativement au boni de la Poste, il n'en est plus de même actuellement, nos dépenses ayant augmenté dans des proportions beaucoup plus fortes que les recettes. Je rappellerai, à ce propos, qu'un bilan établi industriellement et tenant compte des prestations gratuites, de l'amortissement des immeubles, etc., aurait accusé en 1914, un déficit d'au moins 3 millions de francs. Or, il s'agit d'un exercice où, d'après nos écritures de comptabilité, nous disposions encore d'un excédent de recettes fictif de 48,450 francs, après prélèvement de la retenue de 41 p. c., tandis que pour 1913 cet excédent se transforme en un mali de 1,740,990 francs. On peut se rendre compte du découvert important qu'aurait accusé ce dernier exercice, si au lieu de considérer uniquement les dépenses imputées sur les articles de budgets (ordinaire, dette publique et non-valeurs) on avait tablé sur les charges de toute nature inhérentes à l'exploitation postale.

» La revision du taux de notre contribution au fonds communal se justifiait donc déjà avant la guerre. Aujourd'hui, elle *s'impose*, en raison des condi-

tions défavorables dans lesquelles nous devons exploiter durant plusieurs années. En effet, la Direction de la Comptabilité se basant sur les résultats connus jusqu'à présent, estime que pour 1919 la recette totale ne dépassera que de 3,100,000 francs les dépenses de 1913. Mais celles-ci se trouveront sensiblement accrues par suite de l'octroi d'indemnités de vie chère, des relèvements de traitement, de l'augmentation des frais de loyer, de régie, de matériel, etc.

» On peut affirmer qu'avant prélèvement de la retenue à attribuer au fonds communal le budget de la Poste se clôturera par un déficit considérable que le relèvement des tarifs ne suffira peut-être même pas à combler.

» Il est évidemment inadmissible que pour alimenter le dit fonds, on continue à supputer théoriquement des ressources qui, en fait, n'existent pas. Je sais bien qu'en vertu de l'article 2, paragraphe 4, de la loi du 20 décembre 1862 et l'article 2, paragraphe 3, de celle du 29 septembre 1906, la différence entre le minimum d'environ 52,000,000 à consentir au fonds communal et le montant des revenus présumés de ce fonds, doit être prélevée, en partie sur la réserve de celui-ci et pour le restant sur les ressources générales du Trésor, de sorte, qu'en tout état de cause, c'est toujours ce dernier qui doit intervenir, que ce soit par les produits de la Poste ou autrement. Mais la situation dans laquelle la guerre a laissé le pays nécessitera de toute façon, la création de nouvelles sources de revenus, aussi bien pour les caisses communales que pour le Trésor en général. A mon avis, on devrait en profiter pour reviser les lois des 18 juillet 1860 et 20 décembre 1862 et rechercher si, à défaut de prélèvements sur la masse des ressources du budget on ne pourrait subventionner le fonds communal au moyen de produits dont la progression serait, mieux que celle des recettes postales, en corrélation avec l'augmentation des besoins à satisfaire. Cette réforme donnerait à la Poste l'avantage d'une plus grande liberté pour la fixation de ses taxes et elle rendrait le relèvement de celles-ci plus efficient, au point de vue de l'équilibre du budget. J'ajouterai que si l'autonomie des Chemins de fer se réalise, il est fort probable que cette administration nous réclamera le montant des prestations qu'elle assure gratuitement aujourd'hui pour compte de la Poste (transport des dépêches postales, etc.), ce qui justifiera mieux encore la revision de la retenue de 41 p. c. au profit du fonds communal et la rendra même inévitable (1). »

QUESTION XVIII :

Continue-t-on à commander des fournitures en Allemagne ?

(1) Les considérations ci-dessus, formulées il y a un an, sont toujours en situation. Malgré l'augmentation des taxes, la situation financière de la Poste est encore très critique, en raison surtout des charges que le fonds communal fait peser sur elle. Longtemps avant la guerre, on avait d'ailleurs adopté presque partout le principe que la Poste ne doit pas avoir un caractère fiscal, mais doit être considérée comme un service d'utilité publique dont les recettes doivent être strictement proportionnées aux dépenses d'exploitation, afin de lui faire apporter au commerce et à l'industrie le concours le plus complet et le plus efficace.

RÉPONSE :

« L'Administration commande directement à la firme Floegel d'Aix-la-Chapelle, toutes les pièces pour l'éclairage « Pintsch » des voitures, parce que ces pièces sont brevetées.

» Il n'y a pas de règle fixe pour ce qui concerne la suite à réserver aux offres déposées à nos adjudications, tant restreintes que publiques, par l'industrie allemande.

» Chaque cas fait l'objet d'un examen particulier. Généralement les soumissionnaires belges, évincés par des concurrents allemands, sont invités à ramener leurs prix au niveau de ceux demandés par ses derniers et, en cas de refus, à indiquer le rabais qu'ils seraient disposés à concéder sur leurs propres offres.

» L'on peut affirmer que, la préférence a été donnée, sauf de très rares exceptions, aux offres de l'industrie belge. »

QUESTION XIX.

La Commission demande de lui fournir les renseignements sur l'application par le département du contrat américain.

RÉPONSE.

« En 1919 et 1920, 482 locomotives, 451 tenders, 1,951 voitures, 12,589 wagons et 69 chaudières ont été réparés dans l'industrie d'après la formule américaine. Depuis janvier dernier, la régie a été abandonnée et les réparations se font suivant le système forfaitaire. Ci-après les caractéristiques des deux formules, avec leurs différences essentielles :

» a) *Formule américaine* :

» Le prix de revient d'un produit usiné comprend :

» 1° le prix des matériaux employés M.;

» 2° les salaires productifs payés S.;

» 3° les frais généraux de l'usine exprimés en fonction de S ou F S, au $M + S + F S$ ou $M + S (F + 1)$; sur ce prix de revient, le producteur prélève 20 p. c. de bénéfice, d'où la formule $1.2 M + 1.2 S (F + 1)$.

» Pour les usines dont l'activité est égale à celle d'août 1914, les frais généraux sont conservés à 116 pour cent de S ou 1.16 S; pour celles qui ont souffert de la guerre, ce taux a été majoré dans le rapport du déficit de la main-d'œuvre à l'occupation existant au 1^{er} août 1914, sans que le total puisse cependant dépasser 200 pour cent de S. Ce rapport C est déterminé trimestriellement comme suit : pour une usine employant, par exemple, au 1^{er} août 1914, 800 ouvriers faisant 10 heures par jour, l'occupation normale quotidienne était de $800 \times 10 = 8,000$ heures. Si par le fait de la guerre, cette usine n'occupe plus que 600 ouvriers faisant 9 heures par jour, son occupation est $600 \times 9 = 5,400$ heures. Le déficit de l'occupation est de 8,000 —

— 5,400 = 2,600 heures : le rapport C de ce déficit à l'occupation normale sera de $\frac{2,600}{8,000} = 0,325$.

» D'autre part, le chiffre 200 p. c. de salaires productifs pour frais généraux suppose une activité égale à 50 p. c. de celle de 1914 ; celui de 116 p. c. correspond à une activité égale à celle d'août 1914. Quand l'activité de l'usine descend de la normale à 50 p. c. de celle-ci, les frais généraux passent de 116 p. c. à 200 p. c. ; à la moitié de diminution de l'activité normale correspond une augmentation de pourcentage de frais généraux de (200 — 116) 84 unités. Donc, pour chaque centième de diminution de l'occupation normale correspondra une augmentation de $\frac{84}{50} = 1.68$ unité de pourcentage de frais généraux ; dans le cas envisagé l'augmentation totale de frais généraux sera de $1.68 \times 32.5 = 54.6$ p. c. ; les frais généraux sont fixés en ce cas à (116 p. c. + 54.6 p. c.) S ou 170 p. c. S.

» La formule définitive est donc :

» $1.2 M + 1.2 (S + 1.16 S + 1.68 C S)$ ou $1.2 M + 1.2 (2.16 + 1.68 C) S$.

» b) *Système forfaitaire.*

» Dans ce système qui est en usage depuis janvier dernier pour la réparation des wagons et voitures (on a renoncé à la réparation des locomotives dans l'industrie) tous les éléments du coût du travail sont déterminés au préalable : salaire horaire, frais généraux et durée de la réparation exprimée en heures, de telle sorte que l'industriel réparateur ne peut prolonger au delà d'une limite normale la durée d'une réparation sans léser gravement ses propres intérêts.

» La formule du système forfaitaire est donc la suivante :

» $1.2 M + 1.2 T S + 1.2 \times 1.15 T S$ dans laquelle M représente les matières mises en œuvre.

» S le salaire horaire moyen, revisable trimestriellement.

» T le temps exprimé en heures de la durée de la réparation.

» 1.15 p. c. de T S les frais généraux.

» Pour les voitures, les frais généraux ont été fixés à 120 p. c. de la main-d'œuvre. »

Caractéristiques principales du « Contrat Américain » et situation à fin mai 1921.

Lorsqu'il s'est agi d'entamer d'urgence les travaux de restauration du réseau et de les poursuivre de façon à rétablir dans le moindre délai possible la circulation sur les lignes détruites par l'ennemi, l'Administration a eu recours aux moyens les plus expéditifs.

Elle n'avait ni le temps ni les moyens de dresser des plans et des devis ; devis ; elle ne disposait pas non plus du personnel ni de l'outillage nécessaires.

D'un autre côté, l'importance des dévastations faites par les Allemands exigeait le concours d'entrepreneurs capables, disposant de matériel, actifs, en état d'organiser rapidement leurs chantiers et de faire les avances de fonds nécessaires, etc...

Elle s'est donc adressée à des entrepreneurs qu'elle savait réunir ces conditions et elle a conclu avec eux des contrats dits « Américains » qui, tenant compte de *l'impossibilité pour les entrepreneurs de s'engager à forfait*, eu égard aux circonstances exceptionnelles du moment, leur permettent de porter à charge de l'État, au prix coûtant, les frais qu'ils sont obligés de faire en salaires, achats, locations, transports, etc., et de percevoir, en outre, à titre de frais généraux, d'indemnité et de bénéfice, un pourcentage qui peut s'élever à 21 1/2 p. c. des débours faits par eux.

Grâce à ce système, l'Administration a réussi à rétablir dans un délai très restreint la circulation sur la plupart des lignes détruites.

Ce procédé, qui n'est qu'un expédient imposé par les circonstances, a donc été avantageux pour l'Administration et pour le public, mais dès que le service a été en très grande partie rétabli et que les travaux restant à entamer ne justifiaient plus en général l'emploi de la même procédure, on n'y a plus eu recours, à *moins de circonstances exceptionnelles*.

Le contrat en question ne détermine pas de délai pour l'achèvement des travaux, mais il stipule que ceux-ci doivent être commencés dans le plus bref délai à dater de l'ordre d'exécution, et être poursuivis avec la plus grande célérité.

Le contrat prévoit, en général, pour l'Administration le droit de le résilier à l'expiration d'un premier délai de six mois ou à l'expiration de chacun des trimestres qui suivent et même à une époque quelconque, si les travaux ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art ou ne sont pas poursuivis avec la célérité désirable.

Aussitôt que les circonstances le permirent, les contrats « américains » furent successivement résiliés; il en a été ainsi, notamment, au fur et à mesure que les travaux étaient suffisamment avancés pour qu'on pût considérer la situation comme satisfaisante au point de vue de la sécurité et des nécessités de l'exploitation, ou bien quand l'état d'avancement des travaux était tel qu'on ne prévoyait pas leur achèvement dans un délai déterminé.

Depuis longtemps déjà, les travaux exécutés suivant contrat « américain » ont donc été considérablement réduits.

En octobre 1920, la Direction des Voies et Travaux a donné des instructions à ses directeurs de service pour qu'il fût mis un terme, dans le plus bref délai, aux contrats de l'espèce encore en vigueur et, en janvier dernier, elle prescrivait de mettre les entrepreneurs en demeure d'achever leurs travaux pour le 31 mars au plus tard.

Il ne reste plus maintenant en cours que quatre contrats « américains » (dont deux pour la réfection des signaux, l'un devant finir le 30 juin et l'autre le 30 septembre), auxquels il sera mis fin à très bref délai, des circonstances spéciales ayant rendu contraire aux intérêts de l'Administration leur résiliation à plus courte échéance.

QUESTION XX.

On a signalé à la Commission du Budget que les services dits « coupés » permettaient au personnel des trains de ne pas faire huit heures de service et provoquaient des gaspillages.

Qu'en est-il ?

RÉPONSE.

« Notre réglementation ne prévoit pas le terme, ni la spécification de « service coupé ».

» Toutefois, il est admis usuellement qu'un tel service comporte deux prestations successives effectuées le même jour (ou pendant un même espace de temps de 24 heures) et coupées par un intervalle plus ou moins long.

» Il en existe trois types :

» 1°) L'interruption du travail entre les deux parties du service est de huit heures ou plus, *hors* de la résidence du personnel. Dans ce cas, les deux prestations partielles sont portées en compte pour leur durée réelle, dans la supputation de la *moyenne journalière*. Aucun gaspillage ne se produit donc ;

» 2°, L'interruption de travail entre les deux services est inférieure à dix heures de liberté à la résidence du personnel.

» La même règle que celle prévue au 1°) est d'application, avec cette restriction toutefois que l'amplitude totale de la prestation (soit du commencement de la première partie à la fin de la seconde) ne peut dépasser 13 heures ;

» 3°) L'interruption du travail entre les deux parties du service est inférieure à huit heures de liberté, *hors* de la résidence du personnel.

» En l'occurrence, il n'est défalqué, en conformité des instructions en vigueur, que deux heures de l'amplitude totale du service (voir 2°) quelle que soit la durée de l'interruption inférieure à huit heures, pendant laquelle le personnel est libre. »

EXEMPLE :

Service de 6 à 9 heures.

Libre hors de la résidence 9 à 13 h. } amplitude totale : 10 heures.

Service de 13 à 16 heures.

Prestation à porter en compte : $10 - 2 = 8$ heures.

Repos considéré comme travail : $4 - 2 = 2$ heures.

Le rapporteur, à la suite de cette réponse, présente les considérations suivantes :

Personne dans la Commission n'a demandé la suppression de la journée de 8 heures. La réforme est définitivement admise. Il reste à organiser le travail d'une façon méthodique.

Nous avons entendu des critiques au point de vue de son application.

Il est évident que le législateur, en votant la loi des huit heures, a entendu réduire la journée de travail effectif à 8 heures.

Mais, dans son application, pour certains services, on rencontre des difficultés.

Il en est ainsi pour le personnel roulant, traction et convoyeurs.

On a prétendu que les gardes-barrières placés sur des lignes où ne passaient que quelques trains par jour, ne travaillaient que quelques heures et que l'on avait multiplié le nombre d'agents.

Il est évident qu'il n'est venu à la pensée de personne de constituer des abus. La Commission a reconnu que, dans certaines circonstances, les mesures devaient être prises pour ménager les intérêts des agents et ceux des finances de l'Administration.

Il est évident que l'organisation des services qui étaient établis sur une moyenne de 12 heures de travail sur 24 avant la guerre, a subi, par l'établissement de la journée de 8 heures, une sérieuse secousse. Les conséquences financières s'en sont naturellement fait sentir.

Mais nous pouvons constater cependant, et c'est ce qui est encourageant, que ces conséquences sont celles qui étaient prévues.

D'après des renseignements qui m'ont été fournis, les conséquences financières varient aux environs d'un tiers en plus. Elles sont de 22 p. c., 30 p. c., 35 p. c. et 40 p. c., selon les contingences et selon les services.

Un tableau d'exemples extraits des livrets de 1913 et octobre 1920, concernant deux grandes remises et deux remises mixtes, montre la durée du parcours productif en ligne. La chute est de 40 p. c. pour les grandes remises et de 30 à 22 p. c. pour les moyennes. Elle est plus forte pour les remises importantes dont les locomotives desservent de grandes lignes, à cause d'une certaine réduction de vitesse de trains sur plusieurs sections. Afin de dégager l'influence individuelle de la journée de 8 heures, il s'imposait d'analyser séparément ce qui concerne le travail utile du personnel des trains et le rendement corrélatif du matériel de traction.

J'ai sous les yeux une analyse développée qui conclut que, si par exemple une diminution réelle en locomotives-kilomètres est en 1920 de 35 p. c., cela tient à l'influence de deux facteurs : réduction de deux facteurs : durée des prestations et ralentissement de l'allure des trains sur certains parcours.

Mais le personnel connaît toutes les difficultés que présente l'organisation économique des trains et c'est dans la collaboration de sa part à cette organisation que gît le remède à apporter aux dépenses exagérées.

Dans son rapport au Parlement français, lors de la discussion de la journée de 8 heures, M. Justin Godart, député, analyse les conséquences de la journée de 8 heures sur la production et cite un passage d'un rapport de Jouhaux, lors d'une discussion au sein de la C. G. T. sur la journée de 8 heures.

« Il faut, disait Jouhaux, que les militants, les travailleurs se rendent compte que l'application de cette mesure, dont le traité de paix devra faire état, qui doit être prise au profit du prolétariat du monde entier, ne

» peut être uniforme. Elle doit pratiquement s'adopter soit à la journée,
» soit à la semaine, soit au quantième d'heures de travail de l'année, selon
» les professions, les nécessités de la production, les besoins sociaux et ceux
» de la consommation.

» C'est de ce point de vue que, pour être pratiques et pour aboutir, les
» organisations ouvrières doivent envisager la réalisation de la réforme.
» Cette réduction du temps de travail ne doit pas avoir pour conséquence

» une diminution dans la production indispensable aux besoins des peuples.

» C'est dans l'amélioration de son outillage que l'industrie française doit
» trouver les moyens, en augmentant sa production, de répondre favora-
» blement à la revendication.

» L'effort ouvrier doit être généralisé, coordonné, méthodique. Pour cela,
» il ne doit se produire aucune revendication subsidiaire, ni divergente,
» telle que celle d'une augmentation des salaires. Toutefois, aucune réduc-
» tion de salaire ne saurait être tolérée comme conséquence de la journée
» de 8 heures. »

Voilà l'esprit de la réforme.

Dans nos ateliers, la même production restera si l'on modifie l'outillage,
si on coordonne les efforts, si le travail est méthodique.

Au transport, pour aboutir, il faudra la collaboration sérieuse du personnel
et des chefs. Je ne doute pas que cette collaboration ne soit efficace et qu'au
bout de quelques années, avec le concours et la bonne volonté de tous, nous
n'obtenions de bons et fructueux résultats.

CONCLUSIONS.

Le Budget des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones
tel qu'il est soumis à la Chambre, a été rectifié ensuite des observations de
la Commission.

Le présent rapport donne dans la mesure du possible toutes les indica-
tions qui ont été réclamées.

Deux grandes questions ne sont pas tranchées : celle des régies directes et
celle de la jonction Nord-Midi.

La première question reste à l'étude.

Quant à la seconde, des pourparlers sont engagés entre l'Administration
et la Ville de Bruxelles; la Législature devra se prononcer d'une façon
définitive dans un avenir très rapproché.

Le Rapporteur,

L. PEPIN.

Le Président,

A. MECHÉLYNCK.

Compte estimatif de

Dépenses.

Chapitres et articles du budget.	LIBELLÉS	Francs
II. - 12, 19, 24, 30 et 36	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	120,111,000
13, 20, 22, 25, 29, 31 a, b, c, 37 14	Rémunérations des gens de service et salaires des ouvriers	392,003,537
15	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc. . .	11,500,000
16	Subside aux caisses d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central belge et de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale	531,000
17	Secours exceptionnels aux ouvriers	221,000
18	Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences interna- tionales; congrès des chemins de fer; subside à l'Association Inter- nationale du Froid	25,000
21	Honoraires des médecins pour visites, examens approfondis, contre- visites, etc., n'intéressant pas la caisse des ouvriers; cours de brancardiers	125,000
22	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	18,500,000
23	Outils, ustensiles et objets divers, loyers de locaux, travaux d'entretien, d'amélioration; etc.	15,000,000
26	Primes d'économie et de régularité	8,770,033
27	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois.	281,000,000
28	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	38,300,000
31a	Camionnage et manœuvres par chevaux	1,700,000
32	Primes de régularité.	3,826,837
33	Frais d'exploitation	13,200,000
34	Pertes et avaries, etc.	9,040,000
35	Primes allouées aux agents qui constatent de fausses déclarations rela- tives à des expéditions par charge complète de wagons	10,000
IV. - 57 à 60	Office des services de l'électricité (part du chemin de fer)	15,960,036
VII. - 83	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité (part du chemin de fer)	143,000
X. - 88	Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer)	18,416,369
XI. - 89	Exécution des obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903 (part du chemin de fer)	1,670,000
XII. - 90	Dépenses diverses et imprévues (évaluation)	70,000
	Ensemble. fr.	920,927,474
	A déduire pour être reporté au capital (traitements des agents pré- posés aux constructions nouvelles)	2,110,000
	Reste pour les dépenses de 1920. fr.	918,817,474
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés, y compris l'augmen- tation des pensions des veuves et orphelins d'ouvriers	13,700,000
	Total. fr.	934,517,474

l'exploitation. — Exercice 1920.

Recettes.

<i>Produits de l'exploitation (chiffres approximatifs) :</i>		
Voyageurs et bagages.	fr. 256,500,000	
Marchandises et produits extraordinaires.	507,260,000	
Transport des armées alliées (janvier à mai)	6,500,000	860,350,000
<i>Produits divers :</i>		
Location de terrains, bâtiments, etc., encaissée par le Département des Finances pour le compte du chemin de fer		1,000,000
Ensemble des recettes. . . . fr.		861,350,000
EXCÉDENT DES DÉPENSES D'EXPLOITATION SUR LES RECETTES.		73,167,474
Coefficient d'exploitation : 108.4 p. c.		
Total. . . . fr.		934,517,474

Bilan approximatif**Actif**

I. — Premier établissement.	
Ensemble du premier établissement au 31 décembre 1920	3,349,451,000
II. — Recettes.	
a) Recettes brutes de l'exploitation, déduction faite des parts des recettes attribuées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes fr. 833,830,000	861,330,000
b) Produits divers encaissés par l'Administration des domaines pour le compte du Chemin de fer 1,000,000	
c) Transport des armées alliées. 6,500,000	
Total de l'actif.	4,210,801,000
III. — Approvisionnements en dépôts.	pour mémoire.
Pour balance :	
Solde passif fin 1920.	207,167,500
Total.	4,417,968,500

de l'exercice 1920.

Passif.**I. — Capital.**

Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement :

a) dette consolidée	Jusqu'en 1919, fr. 383,538,700	{	402,911,900
	— 1920 . . . 19,373,200		
b) capitaux correspondant à des rentes ou des annuités .	Jusqu'en 1919, fr. 84,231,000	{	89,233,400
	— 1920 . . . 4,983,500		

Ensemble fr. 492,147,300

504,907,800

Amortissements indirects (aliénations d'immeubles, etc.) 12,760,500

Reste à amortir :

a) de la dette consolidée	2,533,123,300	{	2,844,543,200
b) des capitaux correspondant à des rentes ou des annuités . . .	311,419,900		

Montant du capital de premier établissement

3,349,451,000

II. — Charges financières du capital.

1) Dépenses normales :

Intérêts	de la dette consolidée . . . fr. 80,083,700	{	91,439,100
	des annuités de rachat . . . 41,373,400		
Amortissements	de la dette consolidée . . . fr. 19,373,300	{	24,336,800
	des annuités de rachat . . . 4,983,500		

Ensemble fr. 115,813,900

134,000,100

2) Dépenses provoquées par la guerre :

Charges d'intérêt 18,184,200

III. — Dépenses.

Dépenses d'exploitation fr. 918,817,400

Pensions à des anciens fonctionnaires et employés ainsi que l'augmentation des pensions des veuves et orphelins d'ouvriers, imputées sur le budget de la dette publique

13,700,000

934,517,400

IV. — Approvisionnements en dépôt.

pour mémoire

Total du passif fr.

4,417,968,800

Compte approximatif de profits et pertes. — Exercice 1920.

DÉBIT.

CREDIT.

[N° 581.]

(106)

Dépenses d'exploitation, y compris les pensions accordées à des anciens fonctionnaires et employés ainsi que l'augmentation des pensions des veuves et orphelins d'ouvriers	934,517,400	Recettes approximatives du trafic, déduction faite des parts des Compagnies concessionnaires dont l'Etat exploite les lignes :	
Charges financières approximatives :		a) Voyageurs et bagages . fr. 256,590,000	
1) Dépenses normales ;		b) Marchandises et produits	860,350
Intérêts } Dette consolidée . fr. 80,083,700	91,459,100	extraordinaires . . . 597,260,000	
Intérêts } Annuités de rachat. . 11,373,400		c) Transport des armées alliées. 6,500,000	
Amor- } Dette consolidée . . 19,373,300	24,356,800	Produits divers encaissés par le Ministère des Finances (administration des domaines) pour location de terrains, de bâtiments, etc.	1,000,000
tissement } Annuités de rachat. . 4,983,500		Ensemble des recettes	861,350,000
Ensemble. . . fr. 115,815,900		Mali présumé pour l'exercice,	207,167,500
2) Dépenses provoquées par la guerre :		Ensemble	1,068,517,500
Charges d'intérêt	18,184,200		
Ensemble des dépenses d'exploitation et des charges financières	1,068,517,500		

COMPTE ESTIMATIF DE L'EXPLOITATION

EXERCICE 1921

Compte estimatif de

DÉPENSES.

Chapitres et articles du budget.	LIBELLÉS.	Francs.
II. — 16, 25, 27, 33 et 39	Traitements d'activité et de disponibilité et indemnités des fonctionnaires et employés	122,274,178
17, 24, 28, 32, 34 a, b, c et 40.	Rémunérations des gens de service et salaires des ouvriers	559,809,818
18	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc.	6,540,000
19	Subside aux caisses d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand-Central belge et de la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale	852,000
20	Secours exceptionnels aux ouvriers	175,000
21	Conférences des Chemins de fer belges, etc.	25,000
22	Honoraires des médecins pour visites, examens approfondis, etc., n'intéressant pas la caisse des ouvriers	125,000
25	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.	18,500,000
26	Outils, ustensiles et objets divers; loyers de locaux; travaux d'entretien, etc.	13,205,146
29	Primes d'économie et de régularité	19,239,258
30	Combustibles, etc., pour la traction des convois	235,128,000
31	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	41,554,576
34d	Camionnage et manœuvres par chevaux.	1,700,000
35	Primes de régularité.	2,550,000
36	Frais d'exploitation	20,508,560
37	Pertes et avaries, etc.	6,000,000
38	Primes allouées aux agents qui constatent de fausses déclarations relatives à des expéditions par charge complète de wagons	10,000
IV. — 59 à 62	Office des services de l'électricité (part du chemin de fer)	19,929,200
IX. — 89.	Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer)	16,701,000
X. — 90.	Exécution des obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1913 (part du chemin de fer)	1,760,000
XI. — 91.	Dépenses diverses et imprévues	120,000
	Ensemble.	886,504,516
	A déduire pour être reporté au capital (traitements des agents préposés aux constructions nouvelles)	2,110,000.
	Reste pour les dépenses prévues de 1921.	884,394,516
	A ajouter : Pensions des anciens fonctionnaires et employés, ainsi que l'augmentation des pensions des veuves et orphelins d'ouvriers	17,200,000
	Total des dépenses prévues	901,594,516

l'exploitation. — Exercice 1921.

RECETTES.

PRODUITS DE L'EXPLOITATION (évaluation)	
Voyageurs et bagages fr.	311,000,000
Marchandises et produits extraordinaires	629,000,000
	940,000,000
PRODUITS DIVERS (évaluation) :	
Location de terrains, bâtiments, etc, encaissée par le Département des Finances pour le compte du chemin de fer fr.	1,400,000
Ensemble des recettes . . . fr.	941,400,000
Excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation fr.	59,805,684
Total : fr.	901,594,316

Bilan estimatif**ACTIF.**

I. — Premier établissement.	
Ensemble du premier établissement au 31 décembre 1921	3,578,721,900
II. — Recettes.	
a) Recettes brutes de l'exploitation (déduction faite des parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes. fr. 940,000,000	941,400,000
b) Produits divers encaissés par l'Administration des domaines pour le compte du chemin de fer fr. 1,400,000	
III — Approvisionnements en dépôt.	pour mémoire.
Total de l'actif.	4,520,121,900
Pour balance :	
Solde passif fin 1921	92,765,100
Ensemble	4,612,887,000

de l'exercice 1921.

PASSIF.

I — Capital.			
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement :			
a) de la dette consolidée.	Jusqu'en 1920, fr. 402,911,900 — 1921, . 20,622,500	423,534,400	
b) des capitaux correspondant à des rentes ou des annuités.	Jusqu'en 1920, fr. 89,253,400 — 1921, . 5,148,100	94,401,500	
	Ensemble.	517,935,900	
Amortissements indirects (aliénation d'immeubles, etc.)	12,761,600		530,697,500
Reste à amortir :			
a) de la dette consolidée.	2,741,770,600		
b) des capitaux correspondant à des rentes ou des annuités.	506,271,800		3,018,042,400
Montant du capital de premier établissement			5,578,721,900
II. — Charges financières du capital (1).			
1) Dépenses normales.			
Intérêts	de la dette consolidée, fr. 93,874,900 des annuités de rachat . 41,196,200	135,071,100	
Amortissements	de la dette consolidée, fr. 20,662,500 des annuités de rachat . 5,148,100	25,810,600	
	Ensemble.	160,881,700	
2) Intérêts des sommes allouées au personnel pour cherté de vie	1.689,100		152,570,800
III. — Dépenses.			
Dépenses d'exploitation.	884,594,500		
Pensions à des anciens fonctionnaires et employés et augmentation des pensions des veuves et orphelins d'ouvriers imputées sur le budget de la dette publique	17,200,000		901,794,500
IV. — Approvisionnements en dépôt.			
			pour mémoire.
Total du passif.			4,642,887,000

(1) Non compris une somme de fr. 52,748,500 représentant les charges d'intérêt des dépenses provoquées par la guerre.

Compte estimatif de Profits**DEBIT.**

Dépenses d'exploitation y compris les pensions allouées à des anciens fonctionnaires et employés ainsi que l'augmentation des pensions des veuves et orphelins d'ouvriers.		901,594,500
Charges financières évaluées : (1)		
1° Dépenses normales :		
Intérêts {	dette consolidée frs	95,874,900
	annuités de rachat »	11,196,200
		105,071,100
Amortissement {	dette consolidée »	20,662,500
	annuités de rachat »	5,148,100
		25,810,600
Ensemble . . . frs		150,881,700
2° Intérêts des sommes allouées au personnel pour la cherté de vie		1,689,100
Ensemble . . . frs		1,654,165,100

(1) Non compris les charges d'intérêt des dépenses provoquées par la guerre (frs 52,748,500).

et Pertes — Exercice 1921.

CRÉDIT.

Recettes évaluées du trafic déduction faite des parts des Compagnies :		
Voyageurs	frs 311,000,000	940,000,000
Marchandises et produits extraordinaires	» 629,000,000	
Produits divers encaissés par le Ministère des Finances pour location de terrains, de bâtiments, etc.		1,400,000
Ensemble des recettes.		941,400,000
Mali présumé		92,763,100
Ensemble.		1,034,163,100

RECETTES

Produits du service des paquebots entre Ostende et Douvres.	7,700,000.00
Produits du service du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre.	555,459.89
Droits de pilotage	3,876,912.14
Droits d'écluse	
Droits de remorque	29,926.32
Droits de police maritime	162,305.25
	12,324,603.60

RECETTES.

	Personnel.	Matières.	Total.
Paquebots entre Ostende-Douvres. . . . fr.	3,873,600	11,400,224(1)	15,273,824
Passage d'eau { Tête de Flandre	513,190	652,214(2)	1,165,404
{ Pays de Waes	161,847	179,570(2)	341,417
Pilotage	14,778,408	5,006,721	19,785,129
Phares, fanaux, signaux { Littoral	102,901	82,306	185,207
{ Escaut	541,000	153,907	694,907
Remorque	365,090	133,820(3)	498,910
Police maritime	322,014	137,223	459,237
Inspection maritime.	44,400	"	44,400
Écoles de navigation	112,248	31,700	143,948
Surveillance de la pêche. Écoles de Marine et de pêche	389,665	1,600,800	1,990,465
Sauvetage	116,545	4,215	120,760
Conseil supérieur, etc.	32,042	"	32,042
	21.352,950	19,382,700	40,735,650

(1) Non compris 2,780,000 francs pour réfection exceptionnelle de matériel flottant ;

(2) Non compris 1,660,000 francs pour renouvellement de matériel flottant ;

(3) Non compris 200,000 francs pour renouvellement et réfection exceptionnelle de matériel flottant.

DÉPENSES

Produits du service des paquebots entre Ostende et Douvres	9,600,000
Produits du service du passage d'eau entre Anvers et la tête de Flandre .	480,000
Droits de pilotage	4,800,000
Droits d'écluse	»
Droits de remorque	100,000
Droits de police maritime	200,000
Droits d'inspection maritime.	500,00
	15,230,000

Compte approximatif

DÉPENSES

Articles	Désignation des dépenses	Montant
69	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés .	36,545,818
70	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes	58,573,000
71	Traitements, salaires et indemnités des agents payés à la tâche ou à la journée	1,900,000
72	Part d'intervention de l'Administration dans les frais d'habillement des facteurs.	1,128,439
73	Transport des dépêches	701,030
75	Indemnités et remboursements du chef des dépôts, expéditions et recouvrements confiés à la Poste	560
76	Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, etc.	9,713,087
77	Part d'intervention de l'Administration dans les frais du bureau international de Berne	5,000
78	Bonification d'un intérêt annuel de 3 p. c. sur le dépôt de garantie effectué par les titulaires de compte-chèques postaux	8,346
85	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité. (Part de la Poste.)	110,000
Divers.	Quote-part de la Poste dans les services communs (Télégraphe et Poste) et les frais généraux d'Administration. (Evaluation)	1,178,640
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés	2,500,000
	Total.	112,363,920

de l'exploitation Exercice 1920.**RECETTES.**

Désignation des recettes.	Montant.
Recettes du trafic, déduction faite de la part revenant au fonds communal (soit fr. 24,931,177.53)	38,640,876.39

l'exercice 1920.

PASSIF.

I. — Capital fr.	27,625,602
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement :	
a) de la Dette consolidée jusqu'en 1920, fr. . . (Les Finances ne peuvent donner des chiffres séparés pour la Poste.)	
b) des capitaux correspondant à des recettes ou à des annuités, jusqu'en 1920, fr. . . (Néant.)	
Amortissements indirects (aliénation d'immeubles; etc.) (Néant)	
Reste à amortir :	
a) de la Dette consolidée. (Les Finances ne peuvent donner des chiffres séparés pour la Poste.)	
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités. (Néant.)	
Montant du capital du premier établissement . . .	27,625,602
II. — Charges financières du capital.	
Intérêts de la Dette consolidée (à 5 p. e.) . . . fr.	1,381,280
Amortissement pour 1920 (1/120)	230,000
1,611,280	
III. — Dépenses	112,363,920
IV. — Approvisionnements en dépôt au 31 décembre 1920.	1,350,000
Total du passif	142,950,802

Compte approximatif de profits et pertes. — Exercice 1920.

Débit.			Crédit.
Dépenses d'exploitation, y compris les pensions à des anciens fonctionnaires et employés . . .	112,363,920	Recettes du trafic, déduction faite de la part revenant au fonds communal(fr. 24,931,177.53).	38,640,876.39
Charges financières approximatives.			
Intérêts { de la dette consolidée . . .	1,381,280		
{ des annuités de rachat. . .	Néant		
Amortissement { de la dette consolidée . . .	230,000		
{ des annuités de rachat. . .			
Ensemble des dépenses d'exploitation et des charges financières . . . /	113,975,200	Ensemble des recettes.	38,640,876.39
		Mali présumé de l'exercice.	75,334,323.61
		Total.	113,975,200 »

COMPTE APPROXIMATIF DE L'EXPLOITATION

EXERCICE 1921

Compte approximatif de

Dépenses.

Articles.	Désignation des dépenses.	Montant.
72	Traitements d'activité et de disponibilité et indemnités des fonctionnaires et employés	37,449,812
73	Traitements d'activité et de disponibilité et indemnités des facteurs et autres agents subalternes	56,830,800
74	Traitements d'activité et de disponibilité, salaires et indemnités des agents payés à la tâche ou à la journée	2,440,800
75	Part d'intervention de l'Administration dans les frais d'habillement des facteurs	1,999,850
76	Transport des dépêches	841,030
78	Indemnités et remboursements du chef des dépôts, expéditions et recouvrements confiés à la poste	10,000
79	Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, etc.	10,986,000
80	Part d'intervention de l'Administration dans les frais du bureau international de Berne	3,500
Divers	Quote-part de la Poste dans les services communs (Télégraphie et Poste) et les frais généraux d'administration (évaluation)	1,104,230
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés.	2,500,000
	Total.	114,166,022

l'exploitation. — Exercice 1921.**Recettes.**

Désignation des recettes.	Montant.
Recettes du trafic, déduction faite de la part revenant au fonds communal (chiffre approximatif) 37,931,150 francs	62,068,850

Bilan estimatif**ACTIF.**

I. Premier établissement.	
Ensemble du premier établissement, au 31 décembre 1921 . . . fr.	(1) 30,117.602
II. Recettes.	
Recettes brutes d'exploitation non compris le fonds communal (de 37,931,150 francs) fr.	62.068.850
III Approvisionnements en dépôt au 31 décembre 1921. fr.	1,800,000
Total de l'actif . . . fr.	93,986,452
Pour balance . . . fr.	53,854,052
Solde passif fin 1921 . fr.	147,840,504

(1) La plus-value survenue depuis 1914 sur les immeubles (coefficient 3), sur les voitures-poste (coefficient 5) et sur le mobilier (coefficient 4), s'élève au total à 60,912,892 francs, ce qui porte la valeur actuelle du premier établissement à 91,030,494 francs.

de l'exercice 1921.

PASSIF.

I. Capital	30,117,602
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement :	
a) de la Dette consolidée, jusqu'en 1921, fr. . . (Les Finances ne peuvent donner des chiffres séparés pour la Poste.)	
b) des capitaux correspondant à des recettes ou à des annuités jusqu'en 1921, fr. . . (Néant.)	
Amortissements indirects (aliénation d'immeubles, etc) : Néant.	
 Reste à amortir :	
a) de la Dette consolidée. (Les Finances ne peuvent donner des chiffres séparés pour la Poste.)	
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités. (Néant.)	
 Montant-du capital de Premier établissement . . fr.	30,117,602
 II. Charges financières du capital.	
Intérêts de la Dette consolidée (à 5. p. c.). . . fr. 1,505,880	} 1,756,880
Amortissement pour 1921 (1/120). 251,000	
 III. Dépenses d'exploitation. fr.	111,666,022
Pensions à des anciens fonctionnaires et employés, imputées sur le budget de la Dette publique (évaluation). fr.	2,500,000
 IV Approvisionnements en dépôt au 31 décembre 1921. fr.	1,800,000
 Total du passif . . .	147,840,504

Compte estimatif de profits et pertes. — Exercice 1921.

DEBIT.			CRÉDIT.
Dépenses d'exploitation y compris les pensions à des anciens fonctionnaires et employés	114,166,022	Recettes du trafic, déduction faite de la part revenant au fonds communal (frs 37,931,150)	62,068,850
Charges financières approximatives :			
Intérêts : de la dette consolidée.	1,505,880		
des annuités de rachat.	néant		
Amortissement de la dette consolidée.	251,000		
des annuités de rachat	néant		
Ensemble des dépenses d'exploitation et des charges financières	115,922,902	Ensemble des recettes .	62,068,850
		Mali présumé de l'exercice.	53,854,052
		Total.	115,922,902

SERVICE DES CHEQUES POSTAUX

Compte de profits et pertes**DOIT.**

	Au point de vue postal.	Au point de vue du Trésor.
Coût des formules, imprimés, papiers, etc.	693,440.71	
Mobilier et matériel	294,609 »	
Loyer, éclairage, force motrice, chauffage, eau, net- toyage, aménagements, réparations	43,443.12	
Fournitures diverses:	43,910.80	5,465,564.19
Traitements, salaires et autres charges relatives au personnel	2,022,358.81	
Remboursement de valeurs perdues	2,056.51	
Coopération du service des postes.	2,365,745.24	
<i>Bénéfice net de l'exercice</i>	—	7,397,241.51
	5,465,564.19	12,862,805.70

au 31 décembre 1920.

AVOIR.

	Au point de vue postal.	Au point de vue du Trésor.
Affranchissement des bulletins de versement et cartes-récépissés.	1,095,802.20	1,788,234.30
Produits des impressions, formules, annonces . . .	282,552.50	
Droits d'inscription	409,879.60	
Intérêts des capitaux	(1)	11,074,571.40
Mali de l'exercice	3,677,329.89	
	5,465,564.19	12,862,805.70

(1) Le Département des Finances, chargé par l'article 30 de l'Arrêté royal du 25 février 1913, de la gestion des fonds disponibles, n'a liquidé aucun intérêt au Service des chèques postaux. Il estime que le « principe d'établir des comptes d'intérêts entre services publics, pourrait compliquer inutilement les comptes de l'Etat ».

Mais, comme le Gouvernement fait appel au crédit public, au taux de 5 p. c., notamment par emprunt à primes, les capitaux stabilisés sur les comptes de chèques postaux lui ont permis de réaliser en 1920 une économie de fr. 11,074,571.40.

Il s'ensuit que le Compte de profits et pertes du Service des chèques, qui accuse au point de vue postal, un mali de fr. 3,677,329.89, se clôture pour le Trésor par un bénéfice net de fr. 7,397,241.51.

Prévisions pour 1921 du

DOIT.

	Au point de vue postal.	Au point de vue du Trésor.
Coût des formules, imprimés, papiers, etc.	1,000,000	
Mobilier et matériel.	400,000	
Loyer, éclairage, force motrice, chauffage, eau, nettoyage, aménagements, réparations	60,000	
Fournitures diverses	60,000	7,723,000
Traitements, salaires et autres charges relatives au personnel	3,000,000	
Remboursement de valeurs perdues	3,000	
Coopération du service des postes	3,200,000	
Bénéfices nets de l'exercice	—	12,727,000
	7,723,000	20,450,000

Compte de profits et pertes.**AVOIR.**

	Au point de vue postal.	Au point de vue du Trésor.
Affranchissement des bulletins de versements et cartes-récapitulés	1,500,000	2,450,000
Produits des impressions, formules, annonces.	400,000	
Droits d'inscription	550,000	
Intérêts des capitaux	(1)	18,000,000
Mali de l'exercice	5,273,000	
	7,723,000	20,450,000

(1) Le Département des Finances, chargé par l'article 30 de l'Arrêté royal du 25 février 1913, de la gestion des fonds disponibles du Service des chèques postaux, ne remet plus à la Poste les intérêts afférents à ces capitaux. Il estime que « le principe d'établir des comptes d'intérêts entre Services publics pourrait compliquer inutilement les comptes de l'État ».

Les capitaux stabilisés sur les comptes de chèques postaux tiennent lieu d'emprunt. Ils dispensent le Gouvernement de déboursier les 5 p. c. d'intérêt afférents à son emprunt à primes.

En 1921, l'économie réalisée de ce chef se chiffrera à 18 millions de francs. Au point de vue du Trésor, le Service des Chèques postaux, accusera ainsi un bénéfice net de 12 millions de francs.

Mouvement des correspondances.

NATURE DES CORRESPONDANCES.		1913	1919	1920
Lettres privées	ordinaires	232,455,312	250,734,349	257,173,029
	recommandées	5,656,894	6,253,679	8,311,461
	assurées ⁽¹⁾	417,569	99,225	243,838
		238,529,775	257,087,253	265,728,328
Lettres de service	ordinaires	35,966,689	48,712,027	48,657,248
	recommandées	3,429,156	1,344,623	2,250,266
		39,395,845	50,056,650	50,907,514
Cartes postales		131,376,478	117,079,755	113,780,631
Cartes de visite sous enveloppe ouverte.		10,805,132	4,083,352	4,566,952
Journaux		201,307,776	168,867,933	198,652,836
Imprimés		295,248,694	130,836,628	142,792,277
Échantillons		12,272,952	6,540,261	7,450,906
Papiers d'affaires		4,798,920	4,173,780	4,468,163
Lettres et cartes postales tombées en rebut		373,830	713,373	518,633
Lettres et cartes postales remplacées après vérification		144,376	294,438	181,557
Réclamations d'objets non parvenus .		15,124	10,098	13,946

(1) Le montant global des lettres assurées transportées pendant les exercices 1913, 1919 et 1920 est respectivement de fr. 513,387,999, fr. 200,031,213 et fr. 515,897,587

*Tableau des recettes postales au profit de l'État
(y compris le fonds communal)*

MOIS.	RECETTES.				
	1913	1914	1919	1920	1921
Janvier	4,492,600	4,503,000	1,928,200	5,606,000	7,223,200
Février	3,219,600	3,334,000	1,729,300	4,756,000	5,411,000
Mars	3,414,300	3,591,000	1,958,300	4,870,000	7,230,300
3 mois	11,126,700	11,430,000	5,615,800	15,132,000	19,885,100
Avril	3,433,200	3,502,000	2,197,000	4,746,000	
Mai	3,427,300	3,463,000	2,209,000	4,564,000	
Juin	3,033,500	3,093,000	2,222,000	4,003,000	
6 mois	21,020,700	21,190,000	12,243,800	20,345,000	
Juillet	3,785,700	3,680,000	2,844,000	4,459,000	
Août	3,342,700	992,000	2,773,000	5,108,000	
Septembre	3,532,900	224,000	2,910,000	5,121,000	
9 mois	31,002,000	26,386,000	20,772,800	44,033,000	
Octobre	3,807,600	—	3,723,000	5,207,000	
Novembre	3,410,100	—	3,312,000	6,130,000	
Décembre	5,680,600	—	4,972,400	8,202,000	
Année.	44,800,300	—	32,782,200	63,572,000	

Tableau comparatif des opérations effectuées du chef de mandats et bons de poste, en 1918, 1919 et 1920.

N° 584.

(156)

Exercices.	Mandats émis.			Bons émis.			Mandats internationaux.				
							Emis.			Payés.	
	Nombre.	Montant.	Taxe.	Nombre.	Montant.	Taxe.	Nombre.	Montant.	Taxe.	Nombre.	Montant.
1918	2,417,466	367,630,273.03	730,461.80	2,151,716	18,098,127	135,897.35	853,530	70,495,353.81	467,051.33	817,182	62,189,204.60
1919	1,303,684	291,236,926.87	498,768.85	575,986	5,471,346	38,554.95	357,348	47,769,587.42	260,882.33	413,715	48,185,142.73
1920	1,606,420	420,691,167.90	807,667.80	722,873	7,116,882	56,685.50	354,201	42,813,123.02	251,326.38	368,411	61,705,790.06

Encaissement et présentation à l'acceptation des effets de commerce.

Années.	Acceptation	Encaissement.			Observations.
	Nombre d'effets déposés.	Effets déposés.		Encaissements réalisés.	
		Nombre.	Montant.		
1913	48,396	3,021,432	1,033,942,140 »	065,874,060 »	
1919 (1)	1,606	171,348	99,501,177.55	87,146,116.72	(1) Service rétabli le 7 juillet 1910.
1920	8,384	626,000	477,551,220.70	444,504,111.72	

Données statistiques relatives au service de l'encaissement des quittances.

ANNÉES.	Quittances ordinaires et de remboursement déposées à l'encaissement.	
	Nombre de bordereaux d'expédition de quittances.	Recettes opérées du chef de quittances ordinaires et de remboursement.
1913	7,828,658	571,266,232.12
1919	2,431,976	363,487,481.17
1920	3,083,770	570,023,268.21

ANNÉES.	Bordereaux de quittances à régler à l'intervention du bureau des chèques postaux.	
	Nombre de dépôts.	Montant des quittances recouvrées.
1913	24,516	61,521,993.55
1919	14,328	37,954,665.39
1920	33,965	121,061,361.40

*Statistique des opérations de recouvrement effectuées en Belgique
pendant les années 1913, 1919 et 1920, pour compte de déposants de valeurs
originaires de l'étranger.*

Années.	Valeurs à recouvrer.		Valeurs recouvrées.			Valeurs non recouvrées.	
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.	Taxes d'encaissement.	Nombre.	Montant.
1913	157,266	8,255,504.05	124,439	6,588,464.18	12,443.90	32,827	1,667,039.87
1919	14,748	973,611.46	10,974	633,621.84	1,097.40	3,774	339,989.62
1920	65,435	3,780,893.92	49,173	2,278,563.33	4,917.30	16,262	1,502,325.59

N. B. — Le service des recouvrements internationaux n'a pas encore pu être rétabli avec un certain nombre de pays qui y participaient avant la guerre.

Abonnements aux journaux.

Années.	Abonnements souscrits.		Taxes		Observations.
	Nombre.	Montant.	d'affranchissement.	proportionnelles.	
1913	947,200	3,386,058.94	1,061,380.27	113,803.37	
1919	1,847,002	8,017,886.23	713,050.80	105,875.91	
1920	1,668,330	11,857,761.38	1,298,113.41	286,020.10	

Coupons d'intérêt et de dividende.

Années.	Coupons déposés.		Taxes	Observations.
	Nombre.	Montant.		
1913	(1)	884,024.67	(1)	(1) Ces renseignements font défaut.
1919	41,532	302,387.73	718.74	
1920	37,725	464,915.71	1,056.30	

Timbres-poste. — Produit de la vente.

1913.	.	.	.	.	fr. 40,682,500 08
1919.	.	.	.	.	30,936,903 25
1920.	.	.	.	.	60,556,773 47

Permis de pêche.

Années	Nombre de permis délivrés.	Produit de la vente.	Taxes.	Observations.
1913	104,170	236,810	11,118.40	
1919	81,906	215,083	8,559.60	
1920	110,459	326,499	12,704.70	

Service des Chèques Postaux.

Année.	Nombre des affiliés.	Inscriptions au crédit et au débit des comptes.		Régé sans emploi de signés monétaires.		Avoir des affiliés à la fin de l'exercice.
		Nombre.	Montants.	Montants.	p. c.	
1913	4,542	604,505	1,231,716,307.23	746,418,644.62	60.6	10,639,134.11
1919	16,463	3,316,820	7,937,705,533.25	5,180,364,878.09	65	109,468,584.80
1920	35,610	9,460,934	34,229,630,571.48	25,749,577,097.09	75.2	366,848,402.50

Compte approximatif de

DÉPENSES.

Chapitres et articles du budget.		LIBELLÉS.	FRANCS.
VI	66	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	110,000
	67	Rémunérations des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	480,750
	68	Matériel, machines, outils, approvisionnements divers, etc.	330,000
	79	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	27,332,774
	80	Rémunérations des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	17,600,000
	81	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses	5,065,000
	84	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques et téléphoniques sous-marins anglo-belges	
	82	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vol de matériel, etc.)	8,000
	83	Part d'intervention dans les frais du Bureau International de Berne	4,500
VII	85	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité par mesure générale ou pour un terme illimité.	35,797
VIII	86	Premier terme des pensions à accorder à des fonctionnaires et employés et prenant cours en 1920 ou antérieurement au 1 ^{er} janvier de la même année	21,409
IX	87	Secours à d'anciens fonctionnaires et employés, ainsi qu'à des ouvriers salariés, à leurs femmes, veuves, enfants ou familles qui se trouvent dans une situation malheureuse	4,500
X	88	Subside à la caisse des ouvriers (part du télégraphe)	450,000
XI	89	Exécution des obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail (part du télégraphe)	39,826
XII	90	Dépenses diverses et imprévues.	4,460
XIII	91	Subside pour le ravitaillement	60,000
Ensemble. . . fr.			51,547,016
—		Pertes résultant des cours du change à l'occasion des règlements de comptes avec les offices étrangers	(1) 7,117,000
—		Pensions des anciens fonctionnaires et employés.	1,202,196
Ensemble des dépenses. . . fr.			59,866,212

(1) Ce chiffre, basé presque exclusivement sur des hypothèses, est fourni sous réserves.

RECETTES.

Recettes approximatives du trafic :		
Télégraphes	Fr. 19,753,000	
Téléphones	27,296,306	
Recettes totales.	Fr.	47,049,306
Excédent des dépenses d'exploitation sur les recettes. . .		12,816,906
Total. . . . Fr.		59,866,212

Bilan approximatif**ACTIF.**

I. — Premier établissement.	
Ensemble du premier établissement au 31 décembre 1920	146,414,417 ⁽¹⁾
II. — Recettes.	
Recettes brutes de l'exploitation	47.049,306
Total de l'actif.	193,463,723
Pour balance.	
Solde passif fin 1920	19,857,243
Ensemble.	213,320,966

(1) Y compris 23,640,500 francs de dépenses recouvrables en exécution des traités de paix.

pour l'exercice 1920.

PASSIF.

I. — Capital.	
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement	
jusqu'en 1919	5,420,007
en 1920	484,323
Ensemble	5,904,330
Reste à amortir	140,510,087
Montant du capital de premier établissement	146,414,417
II. — Charges financières du capital.	
Intérêt	6,556,014
Amortissement	484,323
Ensemble	7,040,337
III. — Dépenses.	
Dépenses d'exploitation	51,547,016
Pertes résultant des cours du change à l'occasion des règlements de comptes avec les officés étrangers. . . .	7,117,000
Pensions à des anciens fonctionnaires et employés impu- tées sur le budget de la dette publique.	1,202,196
Ensemble	59,866,212
Total du passif. . . .	213,320,966

Compte approximatif de profits et pertes. — Exercice 1920.

DÉBIT.			CRÉDIT.
Dépenses approximatives de l'exploitation, y compris les pensions des anciens fonctionnaires et employés ainsi que les pertes résultant des cours du change à l'occasion des règlements de comptes avec les offices étrangers.	59,866,212	Recettes approximatives du trafic : Télégraphes 19,753,000 Téléphones 27,296,306	
Charges financières approximatives : Intérêt du capital 6,556,014. Amortissement du capital 484,323		Ensemble des recettes. 47,049,306 Mali présumé pour l'exercice 19,857,243	
Ensemble des dépenses d'exploitation et des charges financières	66,906,549	Total	66,906,549

COMPTE APPROXIMATIF DE L'EXPLOITATION

Exercice 1921

Compte estimatif d'exploitation.

DÉPENSES.

Chapitres et articles du budget.	LIBELLÉS.	Francs.
VI, 69	Traitements d'activité et de disponibilité et indemnités des fonctionnaires et employés . . .	138,800
70	Rémunérations des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	456,450
71	Matériel, machines, outils, approvisionnements divers	529,000
81	Traitements d'activité et de disponibilité et indemnités des fonctionnaires et employés	50,592,715
82	Rémunérations des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	19,525,764
83	Entretien des lignes et des bureaux : fournitures diverses.	7,728,000
84	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	56,000
85	Part d'intervention dans les frais du Bureau international de Berne.	18,000
86	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques et téléphoniques anglo-belges	240,000
VII, 87	Premier terme des pensions à accorder à des fonctionnaires et employés et prenant cours en 1921 ou antérieurement au 1 ^{er} janvier de la même année.	23,500
VII, 88	Secours à d'anciens fonctionnaires et employés, ainsi qu'à des ouvriers salariés, à leurs femmes, veuves, enfants ou familles qui se trouvent dans une situation malheureuse.	2,500
IX, 89	Subside à la caisse des ouvriers (part du télégraphe)	475,000
X, 90	Exécution des obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail (part du télégraphe)	39,000
XI, 91	Dépenses diverses et imprévues	6,000
XII, 92	Subside pour le ravitaillement.	60,000
	Ensemble . . .	59,468,709
	Pertes résultant des cours du change à l'occasion des règlements de comptes avec les offices étrangers.	(1) 5,170,000
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés	1,308,654
	Ensemble des dépenses . . .	65,947,363

(1) Ce chiffre, basé presque exclusivement sur des hypothèses, est fourni sous réserves.

RECETTES.

(R) Les évaluations ont été faites dans l'hypothèse où les tarifs actuels ne seraient pas modifiés au cours de l'exercice.

(R) Les évaluations ont été faites dans l'hypothèse où les tarifs actuels ne seraient pas modifiés au cours de l'exercice.

Bilan estimatif pour**ACTIF.**

I. Budget extraordinaire.		
Ensemble du premier établissement		
au 31 décembre 1921 fr.	227,911,987 (a)	
Indemnités de vie chère en 1921	6,793,069	
Total.		234,705,056
II. Recettes.		
Recettes brutes de l'exploitation.		54,363,000
Total de l'actif		289,068,056
Pour balance :		
Solde passif fin 1921		22,172,128
Ensemble.		311,240,184

(a) Y compris 43,838,070 francs de dépenses recouvrables en exécution des traités de paix.

l'exercice 1921.

PASSIF.

I. Capital.		
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amor-		
tissement jusqu'en 1920. fr.	5,904,330	
en 1921.	616,373	
Ensemble		6,520,703
Reste à amortir		228,184,353
Montant du capital de premier établissement au		
31 décembre 1921	227,911,987	
Indemnités de vie chère en 1921.	6,793,069	
Ensemble		234,705,056
II. Charges financières du capital.		
Intérêt	9,971,392	
Amortissement	616,373	
Ensemble.		10,587,765
III. Dépenses.		
Dépenses d'exploitation	59,468,709	
Pertes résultant des cours du change à l'occasion		
des règlements de comptes avec les offices		
étrangers.	5,170,000	
Pensions à des anciens fonctionnaires et employés		
imputées sur le budget de la dette publique.	1,308,654	
Ensemble.		65,947,363
Totál du passif.		311,240,184

Compte estimatif de profits et pertes. — Exercice 1921.

DÉBIT.

CRÉDIT.

Dépenses approximatives de l'exploitation, y compris les pensions des anciens fonctionnaires et employés ainsi que les pertes résultant des cours du change à l'occasion des règlements de comptes fr.	65,947,363	Recettes approximatives du trafic :	
		Télégraphes. . . . fr.	20,609,000
		Téléphones	33,754,000
Charges financières approximatives		Ensemble des recettes. fr.	54,363,000
Intérêt du capital	9,971,392	Mali présumé pour l'exercice	22,172,128
Amortissement du capital.	616,373		
Ensemble des dépenses d'exploitation et des charges financières fr.	76,535,128	Total. . . . fr.	76,535,128

[N° 384.]

(130)

ADMINISTRATION DES TRANSPORTS
PAR EAUX INTÉRIEURES

Compte approximatif d'Exploi-

DÉPENSES.

Chapitres et articles du budget.	LIBELLÉS.	Francs
III. 38, 42, 49, 56.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	4,587,700
39, 43, 50.	Rémunération des gens de service et salaires des ouvriers	9,230,600
40.	Loyers, éclairage, chauffage, travaux d'entretien aux immeubles affectés aux services communs. Achat et réparations de meubles, etc.	34,000
44.	Imprimés, tarifs, coupons de remorquage, fournitures de bureau, etc.	455,000
44.	Avaries, accidents, primes d'assurances, etc.	500,000
45.	Traction chevaline	50,200
46.	Récompenses pour actes de vigilance pour les agents du service et pour actes de vigilance et coopération des agents d'autres administrations et personnes étrangères au service de l'État	43,000
47.	Location et frais accessoires d'allèges en transport et en séjour pour les bases alliées à Anvers sur le Rhin et pour le ravitaillement national	7,300,000
52.	Combustibles, huile de graissage, essence, objets de consommation divers, etc.	7,800,000
53.	Réparation et entretien courants	2,000,000
54.	Location de remorqueurs et d'allèges	750,000
55.	Loyer, éclairage, chauffage, travaux d'entretien aux immeubles affectés aux différents services d'exécution. Achat et réparation de meubles, etc.	125,000
(4) Article nouveau.	Remorquages et transports sur le Rhin	4,200,000
	TOTAL. . . . fr.	30 535,500
	A DÉDUIRE pour être reporté au capital :	
	1° Salaires équipages, matériel anglais, salaires personnel préposé aux constructions nouvelles, etc..., remise en état du matériel . fr.	2,562,500
	2° Constitution d'un stock d'approvisionnement (réserve de roulement)	3,000,000
	RESTE POUR LES DÉPENSES DE 1920 fr.	24,993,000

N. B. — Les allocations prévues aux articles 48 et 51 n'ont pas été utilisées.

(4) Crédit à prévoir au projet de loi allouant des crédits supplémentaires au budget général de 1920.

RECETTES.

PRODUITS DE L'EXPLOITATION :	
a) Recettes pour traction. — Services Intérieurs	8,230,905.77
b) Recettes pour traction. — Service Rhénan	1,308,328.01
c) Produits des Transports effectués par le Syndicat Anvers-Rhin de Transports Interalliés pour les Bases Alliées	7,484,873.39
ENSEMBLE DES RECETTES. . . fr.	17,024,107.17
Excédent des dépenses d'Exploitation sur les recettes	7,968,892.83
TOTAL. . . fr.	24,993,000.00

l'exercice 1920

PASSIF.

I. Capital.		
a) Capital au 1 ^{er} janvier 1920.		20,000,000
b) Augmentations en 1920.		
1. Dépenses extraordinaires.		
a) Constructions d'ateliers	800,000	
b) Grèement d'unités fluviales :		
1. Matériel anglais	180,000	
2. Matériel prise de guerre	400,000	
	<u>580,000</u>	
c) Aménagements de bureaux, etc. Achats de mobiliers et d'immeubles	220,000	
	<u>220,000</u>	
		1,600,000
2. Dépenses reportées du Budget ordinaire.		
1 ^o Salaires des équipages du matériel anglais, salaires du personnel préposé aux constructions nouvelles et remises en état du matériel.	2,562,500	
2 ^o Constitution d'un stock d'approvisionnement (réserve de roulement)	3,000,000	
	<u>5,562,500</u>	
Montant du Capital de premier établissement.		27.162,500
II Charges financières du Capital.		
Intérêts du Capital de premier établissement 5 p. c.		1,358,125
Amortissements (5 p. c. déduction de la réserve d'approviss.)		1,208,125
Fonds de renouvellement (grosses réparations) 2 1/2 p. c. sur 1/2 du capital.		302,031
III. Dépenses.		
Dépenses d'exploitation		24,993,000
Total. . fr.		<u>55,023,781</u>

Compte « Profits et Pertes ». — Exercice 1920.

[N° 384.]

(136)

DÉBIT.		CRÉDIT.	
Dépenses d'exploitation fr.	24,993,000 »	Recettes d'exploitation fr.	17,024,107.17
		Mali de l'exercice	10,837,173.83
Charges financières du capital.			
a) Intérêts du capital de premier établissement.	1,358,125 »		
b) Amortissements idem.	1,208,125 »		
c) Fonds de renouvellement (grosses réparations)	302,031 »		
Ensemble des dépenses fr.	27,861,281	Total	fr. 27,861,281 »

COMPTE ESTIMATIF D'EXPLOITATION

—

Exercice 1921

Compte estimatif d'exploitation.

DÉPENSES.

Chapitre et articles du budget.	LIBELLÉS	Francs.
II. — 41-45-52-58.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,213,400
42-46-53	Rémunération des gens de service et salaires des ouvriers	4,697,300
43	Eclairage, chauffage, travaux d'entretien aux immeubles affectés aux services communs. Achat et réparations de meubles, etc.	20,000
44	Imprimés, tarifs, coupons de remorquage, fournitures de bureau, etc.	50,000
47	Avaries, accidents, primes d'assurance, etc.	300,000
48	Traction chevaline	Supprimé
49	Récompenses pour actes de vigilance pour les agents du service et pour actes de vigilance et coopération des agents d'autres administrations et personnes étrangères au service de l'Etat	30,000
50	Location et frais accessoires d'allèges en transport et en séjour pour les bases alliées à Anvers sur le Rhin et pour le ravitaillement national	1,500,000
51	Bureau du service de remorquage gratuit Anvers-Dordrecht, licences, enregistrement et immatriculation des bateaux, bureaux de tours, etc.	10,000
54	Combustibles, huile de graissage, essence, objets de consommation divers	2,000,000
55	Réparation et entretien courants	900,000
56	Location de remorqueurs et d'allèges	400,000
57	Loyer, éclairage, chauffage, travaux d'entretien aux immeubles affectés aux différents services d'exécution. Achat et réparation de meubles, etc.	50,000
		11,170,700
	A déduire : pour être reporté au capital (traitements et salaires des agents préposés aux constructions nouvelles et montant des réparations augmentant la valeur du matériel)	1,300,000
	Total. . . fr.	9,870,700

Exercice 1921.

RECETTES

[illegible]

Bilan estimatif**Actif.**

I. — Premier établissement.		
Ensemble de premier établissement au 31 décembre 1921 . . .		29,462,500
II. — Recettes.		
Recettes brutes de l'exploitation		4,500,000 f
III Approvisionnements en dépôts.		
Valeurs des approvisionnements en magasin au 31 décembre 1921.		pour mémoire f
Total de l'actif.		33,962,500
Pour balance : Solde passif fin 1921 .		8,444,000
Total.		
	fr.	42,406,500

de l'exercice 1921.

Passif.

I — Capital.		
Dotation dont le Trésor a disposé pour amortissement :		
1) Amortissement du capital de premier établissement jusqu'en 1920	1,208,125	2,470,825
2) Amortissement du capital de premier établissement en 1921	1,262,700	
Reste à amortir :		
a) Valeur du capital au 1 ^{er} janvier 1921	27,162,500	
b) Augmentation en 1921 :		
1) Dépenses extraordinaires	1,000,000	
2) Dépenses reportées du budget ordinaire	1,300,000	
	<u>2,300,000</u>	
Total.	29,462,500	
A déduire : Valeur des amortissements	<u>2,470,825</u>	26,991,675
Montant du capital de premier établissement		29,462,500
II. — Charges financières du capital.		
Intérêts du capital de premier établissement 5 p. c. sur		1,473,100
Capital :		
Amortissement du capital de premier établissement 5 p. c. sur 20 ans (après déduction de la réserve de roulement)		1,262,700
Fonds de renouvellement (grosses réparations)		337,500
III. — Dépenses.		
Dépenses d'exploitation		9,870,700
IV. — Approvisionnements en dépôts.		
Valeurs des approvisionnements en magasin au 31 décembre 1920.		pour mémoire
Total.	fr.	42,406,500

Compte estimatif de « Profits et Pertes » . — Exercice 1921.

DÉBIT.

CRÉDIT.

Dépenses d'Exploitation Fr.	9,870,700.—	Recettes d'Exploitation Fr.	4,500,000.—
		Mali présumé de l'exercice	8,444,000.—
Charges financières du Capital.			
a) Intérêts du capital de premier Établissement .	1,473,100.—		
b) Amortissements idem.	1,262,700.—		
c) Fonds de renouvellement (grosses réparatio ^{ns}).	337,500.—		
Ensemble des dépenses d'Exploitation et des			
charges financières Total. Fr.	12,944,000.—	Total Fr.	12,944,000.—

[N° 384.]

162)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 24 JUNI 1921.

ALGEMEENE BEGROOTING DER ONTVANGSTEN EN UITGAVEN VOOR HET DIENSTJAAR 1921 (1).

Tabel X : Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen.

VERSLAG

NAMENS DE BEGROOTINGSCOMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER PÉPIN.

MIJNE HEEREN,

Ik heb de eer u verslag uit te brengen over de Begrooting van Spoorwegen, Posterijen, Telegraaf, Telefoon en Zeewezen voor 1921.

De Commissie nam dit jaar als algemeen regel aan, al de uitgaven te verminderen en alleen die uitgaven toe te laten, welke volstrekt onontbeerlijk zijn en gedurende het dienstjaar 1921 kunnen gedaan worden.

Zij besliste dat, in de toekomst, telkens als credieten moeten overschreden worden, de gegrondheid daarvan dadelijk aan de Wetgevende Kamers zou moeten aangetoond worden.

Voor den spoorweg zal dit automatisch geschieden, dank zij de wet tot instelling van de boekhouding der betaalbaar te stellen credieten.

De terugbetaalbare uitgaven en de buitengewone uitgaven werden naar de bijzondere begrooting overgebracht.

Wanneer men onze spoorwegbegrooting voor 1921 onderzoekt, stelt men een groote verbetering vast in vergelijking met den toestand van 1921.

(1) Begrooting, n^o 404.

Algemeen verslag, n^o 261.

(2) Samenstelling van de *Begrotingscommissie* :

a) De Leden der Bestendige Commissie voor de Financiën, de Begrotingen en de Bezuinigingen : de heeren Mechelyneck, voorzitter, Bologne, Carrier, David, De Bruyne, Donnay, Hallet, Houtart, Ozeray, Pussemier, Sap, Serruys, Soudan, Straus, Van Limburg Stirum en Wauwermans.

b) Zes leden door de Afdelingen benoemd : de heeren du Bus de Warnaffe, Hainaut, Buyl, Pepin, de Liedekerke en De Buc.

De ontvangsten hebben nog al aanzienlijk toegenomen vanaf de maand Juli 1920 tot op den dag van heden.

De duurtetoeslag die in het ontwerp van begrooting voor 1921 de som van 119,663,999 frank bereikte, is naar de buitengewone begrooting overgebracht tot een bedrag van 89,485,048 frank.

In den loop van dit verslag wordt, onder de daartoe behorende titels, de echte toestand van onze verscheidene Staatsbedrijven uiteengezet. Ik heb mijn verslag in vijf afzonderlijke deelen gesplitst, opdat men duidelijk en nauwkeurig zou ingelicht zijn.

Op het einde van het verslag zijn vermeld de antwoorden op de vragen gesteld door de Afdeelingen en door de Begrootingscommissies.

Sommige inlichtingen kon ik niet geven, daar het Bestuur zelf ze niet bezit.

Zóó is het onmogelijk, de waarde van den voorhanden zijnde voorraad op einde 1920 en nog minder den voorraad op einde December 1921, aan de geven.

Op einde 1919 bedroeg die waarde 150,948,644 frank voor weg en werken en 106,393,389 frank voor trekdienst en materieel.

Na de ramingen voor 1921 aandachtiger te hebben onderzocht, en zoo men de uitgaven en ontvangsten gedurende de eerste zes maanden in acht neemt, kan ik bevestigen dat het tekort aanzienlijk verminderd zal zijn.

De dagbladen hebben het tekort in 't begin van het jaar in groote mate overdreven. Het tekort voor 1920 was veel lager dan men had voorzien.

Dit voor 1921, dat, naar men meende, meer dan 300,000,000 frank zou bedragen, is tot op dezen dag verminderd tot 200,000,000 frank, ronde som.

Wij kunnen echter bevestigen dat wegens de prijsvermindering der grondstoffen, kolen, oliën, enz., indien, in het tweede semester, de ontvangsten gelijk zijn aan die der eerste zes maanden van het loopende jaar, het aangekondigd tekort gering zijn zal.

Bij het nagaan van de verscheidene diensten onzer Staatsbedrijven maakte eene zaak een onaangename indruk op uwen verslaggever. Hij stelde vast dat, verre van overdreven wedden en loonen aan de ambtenaren en werklieden te hebben uitbetaald, zooals werd beweerd, sommige ambtenaren, en wel van de beste, geen wedde ontvangen, dubbel van die in 1914. In de privaat-nijverheid hebben de geringste ingenieurs wedden, welke die overschrijden van onze ambtenaren, welke hun leven lang in dienst van het Bestuur stonden.

Wat aangaat de loonen, dezen werden, in strijd met wat gezegd wordt, niet verhoogd in verhouding met de indexcijfers.

In de lagere diensten van ons Bestuur zijn er nog familievaders, die loonen van 10 en 12 frank per dag trekken.

Men zal in den loop van dit dienstjaar behooren na te gaan hoe men den toestand van de door mij bedoelde bedienden regelen zal.

Het vraagstuk van den achturedag zal ik verder behandelen in eene nota, in dit verslag opgenomen. Door deze voorafgaande beschouwingen wilde ik slechts wijzen op het samenstel van de vraagstukken, die bij de algemeene behandeling te berde kwamen.

Ik stel er echter prijs op, dadelijk te zeggen dat de toepassing van den achturedag niet al het kwade, hetwelk daarvan werd gezegd, heeft veroorzaakt. Er werd veel overdreven. Ik ben innig overtuigd dat, wanneer die hervorming voorgoed zal gevestigd zijn, zij aan onze arbeidersklasse en aan ons land eene zoodanige moreele kracht geven zal dat, verre van de voortbrenging te verminderen, deze aanzienlijk vermeederen zal.

ONDERZOEK VAN DE BEGROOTING.

Het ontwerp van Begrooting van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen bedraagt voor het dienstjaar 1921 de som van 1,120,127,850 frank (1), onderverdeeld als volgt :

Gewone uitgaven	fr. 1,115,867,850
Uitzonderlijke uitgaven	6,260,000
Te zamen . . . fr.	1,120,127,850
De credieten toegestaan voor 1920 bedroegen	fr. 1,031,977,527
De vermeerdering voorzien voor 1921 is dus	fr. 88,150,323
De vermeerdering is over de verschillende diensten verdeeld als volgt:	
a) Gewone uitgaven.	
Hoofdbeheer	fr. 348,677
Spoorwegen	56,329,341
Diensten der electriciteit	6,109,150
Zeewezen	7,813,964
Posterijen, telegraaf en telefoon	29,948,814
Pensioenen (1 ^{ste} termijn)	115,000
Werkliedenkas	10,411,977
Verscheidene en onvoorziene uitgaven	50,000
Te zamen . . . fr.	111,126,923

(1) Deze cijfers werden gewijzigd, ten gevolge van :

a) De afschaffing der credieten voor duurteloslag. Deze credieten werden, ten beloope van $\frac{3}{4}$ van hun bedrag, naar de buitengewone begrooting overgebracht ;

b) De verminderingen, die men tot nu toe werkelijk kon doen op sommige credieten, namelijk op den post « Brandstoffen en andere stoffen voor het sleepen der treinen »; de vroegere ramingen daarvan — 332,628,000 frank — werden verminderd tot 255,128,000 frank.

Anderzijds fr. 111,126,923

Waarvan af te trekken zijn de verminderingen :

Beheer van het vervoer op de binnenwateren fr. 20,974,600

Wachtgelden 400,000

Hulpgelden. 150,000

Arbeidsongevallen. 302,000

21,826,600

De vermeerdering bedraagt dus. . . . fr. 89,300,323

b) Uitzonderlijke uitgaven.

Uitzonderlijke uitgaven (vermindering). . . . fr. 1,150,000

Deze vermeerderingen zijn veroorzaakt door de volgende redenen :

1° Algemeene verhooging der bezoldiging van het personeel;

2° Aanstelling van een grooter getal werklieden ten gevolge van den verminderten arbeidsduur;

3° Prijsstijging van sommige stoffen, uitbreiding van het verkeer.

Uit de ramingen der ontvangsten en uitgaven — met inbegrip van de financiële lasten — blijkt dat het dienstjaar 1920 zal sluiten met het volgende tekort :

Spoorweg fr. 92,765,100

Zeewezen 25,505,650

Posterijen 55,854,052

Telegraaf en Telefoon 22,172,128

Vervoer op de binnenwateren.

(Deze dienst is vanaf 1921 afge-

schaft.) 8,444,000

*De *algemeene begrooting* van het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen, vastgesteld volgens de voorstellen ontleend aan de verscheidene tabellen der algemeene begrooting (Stuk n° 101, vergadering van 8 Februari 1921), bevatte de volgende uitgaven :

UITGAVEN.

A. — Gewone en uitzonderlijke uitgaven.

Artikelen.

1 Bedrijfskosten (Tabel X, Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen en Telefonen) :

Gewone uitgaven fr. 1,578,120,278

Uitzonderlijk uitgaven 7,260,000

Te zamen. . . . fr. 1,585,380,278

2 Terugbetaling (Tabel XVI, Onwaarden en terugbetaling,

Artikelen 14, 15 en 16) fr. 237,000

3 Financiële lasten (Tabel I, Openbare Schuld) . . . 150,000,000

4 Pensioenen (Tabel I, Openbare Schuld) 14,000,000

Te zamen. . . . fr. 1,549,617,278

Uit de vaststaande feiten op einde Mei 1921, namelijk uit de vermindering van het spoorwegverkeer, de bekomen prijsvermindering voor de kolen, de oliën en sommige andere stoffen, het overdragen van den duurteloeslag van den gewonen dienst naar den buitengewonen dienst, blijkt dat de eerste ramingen kunnen gewijzigd worden als volgt :

UITGAVEN.

A. — Gewone en uitzonderlijke uitgaven.

Artikelen.

1	Bedrijfskosten (Tabel X, Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien en Telefonen) :	
	Gewone uitgaven	fr. 1,113,867,850
	Uitzonderlijke uitgaven	6,260,000
	Te zamen	fr. 1,120,127,850
2	Terugbetaling (Tabel XVI, Onwaardenen terugbetaling, Artikelen 14, 15 en 16)	fr. 237,000
3	Financieele lasten (Tabel I, Openbare Schuld)	150,000,000
4	Pensioenen (Tabel I, Openbare Schuld)	14,000,000
	Te zamen	fr. 1,284,364,850

Daaruit volgt dat de gewone uitgaven zijn verminderd van fr. 1,549,617,278 tot fr. 1,284,364,850, dus met fr. 265,252,428.

Deze vermindering geldt vooral voor de volgende posten :

a)	Overdragen van den duurteloeslag	fr. 119,663,929
b)	Wijzigingen in den pers- en publiciteitsdienst	230,000
c)	Vermindering der prijzen :	
	van het drukwerk, van de tarieven, enz. (art. 18)	2,400,000
	van de brandstoffen, enz. (art. 30)	97,540,000
	van de stoffen tot onderhoud en herstelling van het materieel (art. 31).	14,000,000
d)	Vergoedingen wegens verliezen en averijen (art. 37)	1,000,000
e)	Afschaffing van den dienst van vervoer op de binnenwateren	16,353,000
f)	Prijsvermindering :	
	der kolen voor het Zeewezen (art. 68)	580,000
	der zaken en stoffen voor de Telegraaf (art. 79)	90,030
g)	Wijziging in de toelage verleend :	
	voor de Bevoorrading	1.000,000

B. — Buitengewone uitgaven.

Aanwijzing van de diensten en van het voorwerp der uitgaven.	Bedrag der credieten.
Hoofdbeheer. — Duurtetoelag.	211,467
Spoorwegen. — Wegen en Werken	45,000,000
— Aankoop van vaste goederen voor den dienst van het Departement van Spoorwegen	450,000
— Geschikmaking van de Putterij-wijk	500,000
— Trekdienst en Materieel	165,665,000
— Duurtetoelag.	62,561,094
Dienst der Electriciteit	11,488,500
Duurtetoelag.	539,000
Beheer van het Zeewezen	18,915,500
Duurtetoelag.	2,180,925
Beheer der Posterijen	2,409,275
Duurtetoelag.	16,835,550
Beheer van Telegrafen en Telefonen ¹	55,900,000
Duurtetoelag.	6,365,400
Gemeenschappelijke diensten der Posterijen en Telegrafen : Duurtetoelag.	157,987
Beheer van het Vervoer op de Binnenwateren	400,000
Duurtetoelag.	600,000
Fr.	390,179,698

Ook de ontvangsten werden gewijzigd.

Vroeger waren zij geraamd op een geheel bedrag van 1,207,559,150 fr., volgens onderstaande omstandige opgave :

ONTVANGSTEN.

Artikelen.

Weggelden :

1	Spoorwegen. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 22) fr.	1,050,000,000
2	Telegraaf en telefoon. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 23)	48,225,000
3	Posterijen. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 24) . .	62,068,850
4	Opbrengst van den stoombootdienst tussehen Oostende en Dover. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 25).	8,000,000
5	Opbrengst vanden overzetsdienst van Antwerpen naar het Vlaamsch Hoofd. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 26)	575,000
6	Opbrengst van den dienst van vervoer op de binnenwateren. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 27) . .	34,360,000
Te zamen. . . fr.		1,203,228,850

Kapitalen en inkomsten :

7	Opbrengst der akten van de waterschoút-beambten. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 39)	180,000
8.	Opbrengst der loods- en sleepgelden. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 40)	4,150,000
9.	Opbrengst der sluisgelden. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 41)	300
		1,207,559,150
Te kort. . . fr.		542,038,128
Te zamen. . . fr.		1,549,617,278

Thans (einde Mei 1921) hoopt men dat het geheel bedrag der ontvangsten 1,077,562,150 frank zal bereiken.

ONTVANGSTEN.

Artikelen.

Weggelden :

1	Spoorwegen. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 22) fr.	940,000,000
1bis	Spoorwegen. Allerlei sommen, door het Departement van Financiën ontvangen wegens het verhuren van gronden, enz. (art. 30)	1,400,000
2	Telegraaf en telefoon. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 23)	54,363,000
3	Posterijen (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 24) . .	62,068,850
4	Opbrengst van den stoombootdienst tussehen Oostende en Dover. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 25).	9,600,000
5	Opbrengst van den overzetsdienst van Antwerpen naar het Vlaamsch Hoofd. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 26)	480,000
6	Opbrengst van den dienst van vervoer op de binnenwateren. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 27) . .	4,500,000
Te zamen. . . fr.		1,072,411,850

Kapitalen en inkomsten :

	Overgebracht . . . fr.	1,072,411,850
7	Opbrengst der akten van de waterschout-beambten. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 39)	250,000
8	Opbrengst der loods- en sleepgelden. (Tabel XIX, 's Lands Middelen, art. 40.)	4,900,000
9	Opbrengst der sluisgelden. (Tabel XIX, 's Lands Mid- delen, art. 41.)	300
		1,077,562,150
	Tekort. . . . fr.	206,802,700
	Te zamen. . . . fr.	1,284,364,850

De vermindering van 129,997,000 frank is het gevolg

- a) van de vermindering van het spoorweg-
verkeer fr. 110,000,000
- b) van de gedeeltelijke afschaffing van de
dienst van vervoer op de binnenwateren 29,860,000
- c) van de vermindering der opbrengst van
den overzeldienst Antwerpen-Vlaamsch
Hoofd 95,000

Te zamen. . . . fr.

159,955,000

Er wordt integendeel eene vermeerdering
voorzien voor

Het Beheer van Telegraaf en Telefoon . . . fr.	6,138,000
Den stoombootdienst Oostende-Dover	1,600,000
De akten van de waterschout-beambten . . .	70,000
De loods- en sleepgelden.	750,000
De sommen ontvangen door de domeinen . . .	1,400,000
	9,958,000

Gelijk verschil. . . . fr. 129,997,000

Het tekort voor al de diensten van het Departement, dat 342,058,128 frank bedroeg volgens de eerste ramingen, is verminderd tot 206,802,700 frank.

EERSTE HOOFDSTUK.

HOOFDBEHEER. — PERS- EN PUBLICITEITSDIENST. — HOOGER
COMITEIT VAN TOEZICHT EN CONTROLE.

Hoofdstuk 1 van tabel X der begrooting voor 1921 groepeer, onder de titels « Hoofdbeheer, — Pers- en Publiciteitsdienst, — Hooger Comité van Toezicht », diensten, waarvan de verschillende werkzaamheden dit gemeen hebben, dat ze al de beheeren van het Departement aanbelangen.

Sommige van die werkzaamheden ontstaan uit de aan den Minister opgedragen zending van Regeeringstoezicht en uit de opdracht van algemeen beheer, die aan den algemeenen secretaris gegeven is, gelijk in al de ministerieele Departementen.

De andere vloeien voort uit het samentrekken en specialiseeren — tot algemeene bezuiniging en betere uitvoering — van taken, die elk der beheeren niet afzonderlijk zou kunnen waarmaken zonder daardoor de algemeene onkosten te verhoogen, die op geheel het Departement drukken.

Het spreekt vanzelf, dat de eerste groep van werkzaamheden, al vergt ze uitgaven in personeel en in materieel, enkel als vergelding een nuttige uitwerking oplevert, die niet in cijfers kan omgezet worden en die geen rechtstreeksche ontvangst vertegenwoordigt. Tot deze groep behooren het onderzoek der algemeene zaken van het Departement, de samenordering der beslissingen in zake personeel, de vraagstukken betreffende de beroepsverenigingen en syndicaten.

De werkzaamheden der tweede groep omvatten eene reeks dienstverrichtingen, gedaan tot ontlasting van de beheeren en welke, ingeval van rekenplichtige onafhankelijkheid dezer beheeren, op hun debet zouden moeten gebracht en aan het Secretariaat terugbetaald worden in verhouding met de bewezen diensten.

Tot deze reeks behooren :

De aanwerving van bureel- en kantoorpersoneel voor gansch het Departement ;

De samenstelling der hoofdbibliotheek ;

De betalingen door bemiddeling van het Rekenhof en van het Departement van Financiën (leveranciers en personeel) ;

De dienst der pensioenen voor ambtenaren en beambten ;

De dienst der Weduwen- en Weezenkas ;

De vertalingen in het Vlaamsch, in vreemde talen en omgekeerd ;

De Persdienst.

Alle diensten die, door hunne centralisatie, bezuinigingen op de gezamenlijke begrooting mogelijk maken.

Er dienen te worden bijgevoegd :

De diensten der advocaten en van het Hooger Comité van Toezicht, door welks werking vele verliezen kunnen teruggekregen worden. Een bijzondere dienst van toezicht werkt alleen ten bate van den spoorweg ;

De propagandediens, waarvan de uitgaven werkelijk geïnde, inzonderheid door den spoorweg, ontvangsten voor gevolg hebben ;

De diensten der voorschotten op oorlogschade, waarvan de uitgaven

terugbetaald worden door het Departement van Economische Zaken (30,000 frank ongeveer).

Ten slotte, de eigenlijke publiciteitsdienst, waarvan onderstaande balans de geldelijke uitslagen opgeeft.

Het is niet mogelijk, de uitgaven betreffende deze twee groepen van werkzaamheden nauwkeurig te scheiden. Doch, voor de jaarwedden alleen van de bedienden, die rechtstreeks tot ontlasting van de beheeren benutigd worden, zouden deze aan het Secretariaat, als terugbetaling, 684,000 fr. moeten storten; dit minimum-bedrag vertegenwoordigt 60 t. h. van het totaal der jaarwedden.

Voor de klaarheid van het werk geef ik, in onderstaande tabel, eene verdeling, volgens hunnen aard, der aanhoorigheden van het Secretariaat en der aangesloten diensten :

Aard der uitgaven.	Bedrag.	Overeenkomstige ontvangsten.
A. Regeeringsuitgaven.		
(Algemeene onkosten van het Département.)		
1. Minister. fr.	44,000 »	(In rekening te brengen op de « Bedrijfsuitgaven » der Beheeren.)
2. Dienst van het Cabinet en van het eigenlijke Algemeen Secretariaat :		
a) Personeel (40 t. h. der totale uitgaven) .	671,288 »	
b) Letter f (2,000 frank), g, h, i, j . . .	86,450 »	
c) Materieel (40 t. h. der totale uitgaven) .	120,000 »	
d) Aanmoediging aan beroepsverzekeringen.	5,000 »	
e) Persdienst	67,030 »	
	993,768 »	
B. Werkzaamheden tot ontlasting der Beheeren :		
I. a) Personeel (60 t. h. der uitgaven) . fr.	1,006,932 »	Idem.
b) Letter K (Leergang van Vlaamsch) .	56,200 »	
c) Materieel (60 t. h. der uitgaven) . .	180,000 »	
II. a) Artikel 5 (advocaten).	241,500 »	
b) Hooger Comité van Toezicht	273,082 »	
III. Propagandediens	453,901 »	
	Te zamen. . fr. 2,211,615 »	
IV. Opsporing der daders van diefstal. . fr.	238,630 »	(Te brengen op de « Bedrijfsuitgaven » van den spoorweg.)
C. Uitgaven voor order :		
Dienst der voorschotten op oorlogsschade fr.	30,000 »	(Terugbetaald door Economische Zaken, 30,000 fr.)
D. Publiciteitsdienst :		
Uitgaven	333,201.31	
Winst en verlies (batig slot)	813,656.30	
	Ontvangsten	1,189,337.61

Bovenstaande tabel is opgemaakt op grondslag van de begrootingsramingen in D cember laatstleden, mits vermindering met de op de gewone begrooting overgebrachte credieten voor duurtetoeslag.

*
**

De tabel der begrooting rechtvaardigt bondig de uitgaveverhoogeningen.

In onderstaande omstandige tabel zijn aangegeven de veranderingen van en uitgaven voor het personeel in 1914, 1920, 1921.

ALGEMEEN SECRETARIAAT.

	GETALSTERKTE.			UITGAVE.		
	1914.	1920.	1921.	1914.	1920.	1921 (*).
<i>Algemeene diensten.</i>						
Ambtenaren en bedienden	110	111	138	515,100 (1)	1,284,473 ⁽²⁾	1,324,125 (2)
Boden	23	23	23	—	151,440	121,000 (3)
Schoonmaaksters	12	12	12	—	32,000	24,800
Te zamen. . . .	145	146	173	515,100 (1)	1,467,924	1,470,525
<i>Contr�lecomiteit.</i>						
Ambtenaren en bedienden	14	51	33 +26	(Zie hierboven)	307,045 ⁽²⁾	247,185 (2) 170,600 (4)
Boden	3	4	4	—	21,408	18,038 (3)
Schoonmaaksters	2	2	2	—	6,000	4,800
Te zamen. . . .	19	57	83	—	335,333	440,623
<i>Persdienst.</i>						
Ambtenaren en bedienden	—	16	23	—	158,824 ⁽²⁾	202,224 (2)
Boden	—	4	4	—	17,805	17,500 (3)
Schoonmaaksters	—	1	1	—	3,000	2,400
Te zamen. . . .	—	21	28	—	179,629	222,124
Geneel bedrag . .	164	221	286	515,100	1,982,906 ⁽²⁾	2,133,272 (2)

(*) Raming.

(1) Met inbegrip van de uitgaven van het Contr lecomiteit.

(2) Vermeerdering wegens het aanstellen van nieuw personeel en het vervoogen van de jaarwedden. (In deze cijfers zijn uitsluitend begrepen de wedde of het loon en de verblijfs- en gezinsvergoedingen met uitsluiting van den duurtetoeslag.)

(3) Verschillen voortvloeiende uit de veranderingen van beambten, wier bezoldiging verschillend is.

(4) Dienst van opsporing der daders van diefstallen op den spoorweg.

Doch uit de tabel blijkt dat, voor de algemeene diensten en de vertalingsdiensten, het getal beambten hetzelfde was in 1920 als in 1914; alleen het aantal beambten nam toe in 1921 : de uitbreiding met 27 beambten, dus 25 t. h. van getalsterkte, is gewettigd : 1^o doordien men verplicht is *den achterstal van den oorlog te vereffenen*

1. Herstelling der vernie'de archieven;
2. Oorlogsbevorderingen;
3. Nieuwe benoemingen;
4. Betaling der achterstallen;
5. Herziening der pensioenen, vooroorlogschē aannemingen;
6. Herstelling des cantines;
- 2^o Door de talrijke *maatregelen ten voordeele van het personeel* :
 1. Drie verhoogingen van roosters (jaarwedden en loonen);
 2. Standplaatsvergoedingen;
Gezinsvergoedingen;
Duurtetoeslag;
 3. Toepassing der bedrijfsbelasting;
 4. Wet van 3 Juni 1920 op de pensioenen;
 5. Werkdag van 8 uren en wekelijksche rust,
 6. Werkzaamheid van de vereenigingen en syndicaten C. G. C.;
 7. Dienst der voorschotten op oorlogsschade;
 8. Economaten;
- 3^o En om de *betaling der leveranciers te vergemakkelijken* :
 1. Betaling door postchekdienst;

(Deze laatste maatregelen alleen hebben 17 bedienden meer gevergd bij de rekenplichtigheid).

De vermeerdering van 25 t. h., toegeslaan in 1920, is, overigens, lager dan de gezamenlijke verhooging in getalsterkte van het Departement, die van 95,000 in 1914 gestegen is tot 145,000 in 1920, hetgeen eene vermeerdering van 55 t. h. vertegenwoordigt : de uitbreiding van het personeel van het Algemeen Secretariaat is dus zeer gematigd.

Het dient trouwens opgemerkt, dat het huidige personeel zal verminderd worden naarmate het door den oorlog veroorzaakt uitzonderlijk werk verdwijnen zal, dat het Algemeen Secretariaat in drie openstaande plaatsen heeft kunnen voorzien zonder nieuwe bedienden aan te werven en dat tevens het overwerk tot bijna de helft verminderd werd.

De Pers- en Publiciteitsdienst gaf aanleiding tot aanmerkingen in de Afdeelingen en in de Commissie; uit de volgende tabellen blijkt hoe nuttig die dienst is.

**Benaderende balans van den Pers- en Publiciteitsdienst
voor het dienstjaar 1920.**

en Publiciteitsdienst voor het dienstjaar 1920.

dienst (P. I.)

UITGAVEN VOLGENS RAMINGEN OP HEDEN	BEDRAG
Art. 7. — Wedden van en vergoedingen voor de ambte- naren, beambten, enz. : Bestuurder : 23,960/3 7,986.66 Inspecteur : 14,220/3 4,740. » Boekhouder : 9,140/3 3,046.66 Onderbureeloverste 10,680. » Hoofdklerk 9,500. » Klerk 1^{ste} klas. 8,120. » Dactyló. 609.11	44,682.43
Art. 8. — Wedden en loonen der deurwaarders, boden, enz. : Hoofdklasseerder-bode 6,300. » Deurwaarder : 7,500/3 2,500. » Vuuraanstekerenschoonmaakster : 3,124/3 1,041.33	9,841.33
Art. 9. — Materieel, kantoorbehoefsten, drukwerk voor den dienst, brandstoffen, licht, meubelen, huur van lokalen, enz. : 65,000/3	21,666.66
	76,190.42

Benaderende balans van den

B) Dienst der

WERKELIJKE BRUTO-ONTVANGSTEN IN 1920.	BEDRAG
1. Publiciteit in de Lijst der Postcheckshouders	23,365.20
2. Publiciteit op de brievenbussen	41,900. »
3. Publiciteit in de postkantoren	17,482.50
4. Publiciteit in den Officieelen Telefoonboek	193,528.45
5. Publiciteit in de telegraafkantoren	1,250. »
6. Publiciteit in den Officieelen Treinboek ,	192,345.14
7. Publiciteit in de statien	602,896.52
8. Publiciteit in de reizigersrijtuigen	18,520. »
9. Publiciteit in de pakketbooten Oostende-Dover	5,250. »
10. Bibliotheken in de statien	65,000. »
	1,159,537.61

Pers- en Publiciteitsdienst voor het dienstjaar 1920.**Handelspubliciteit (P. 2).**

UITGAVEN VOLGENS RAMINGEN OP HEDEN.	BEDRAG
1. Art. 7. — Wedden van en vergoedingen voor de ambtenaren en beambten : Bestuurder : 23,960/3. 7,986.66 Inspecteur : 14,220/3. 4,740. » Boekhouder : 9,140/3. 3,046.66 Controleur 12,200. » 2 Klerken 1^{ste} klasse. 17,110. » 1 Klerk 2^{de} klasse 7,280. » 1 Hoofdwachter 7,980. » 2 Dactylos 10,100. »	70,473.32
2. Art. 8. — Wedden en loonen der deurwaarders, boden, enz. : 1 Deurwaarder : 7,500/3 2,500. » Vuuraansteker en schoonmaakster : 3.124/3 . . . 1,041.33	3,541.33
3. Art. 9. — Materieel, kantoorbehoeften, drukwerk voor den dienst, brandstoffen, licht, meubelen, huur van lokalen, enz. : 63,000/3	21,666.66
4. Art. 11. — Commissieloon.	280,000. »
5. Winsten en verliezen (boni)	813,656.30
	1,459,337.61

Benaderende balans van den Pers- en**B) Dienst der**

GERAAMDE BRUTO-ONTVANGSTEN.	BEDRAG.
1) <i>Bestuursdienst</i> De ontvangsten duiden eigenlijk eene toeneming van het verkeer « pakketbooten en spoorwegen » aan; het is onmogelijk te bepalen hoe groot die toeneming is. Voorbeeld : de reizigers, in 1920 overgebracht door onze lijn Oostende-Dover, waren ten getale van 265,033 (twee diensten elken dag vanaf 1 Mei 1920) tegen 164,226 in 1919. 2) Winsten en verliezen (mali)	Fr. C. Niets.
	465,561.31

Publiciteitsdienst van het dienstjaar 1920.

handelspropagande (blz. 3).

UITGAVEN VOLGENS RAMINGEN OP HEDEN.		BEDRAG.	
1) ART. 7. — Wedden en vergoedingen voor de ambtenaren en beambten :		Fr.	C.
Bestuurder : fr. 23,960/3 . . . fr.	7,986.66		
Inspecteur : 14,220/3 . . .	4,740 »		
Boekhouder : 9,140/3 . . .	3,046.66		
Controleur	12,920 »		
Onderbureeloverste	11,380 »		
2 klerken 1 ^{ste} klasse	18,280 »		
1 dactylo.	5,500 »		
		63,853.32	
2) ART. 8. — Wedden en loonen der deurwaarders, boden, enz. :			
1 deurwaarder fr. 7,500/3. fr.	2,500 »		
Vuuraanstoker en schoonmaakster : 3,124/3.	1,041.33		
		3,541.33	
3) ART. 9. — Materieel, kantoorbehoeften, drukwerk voor den dienst, brandstoffen, licht, meubelen, huur der lokalen fr.	65,000/3.	21.666.66	
4) ART. 10. — Handelspropagande		376,500 »	
		465,561.31	

SAMENVATTING.**1920.**

Aanwijzing der diensten.	Geraamde ontvangsten.	Geraamde uitgaven.	Boni.	Mali.	Verschil.
1) Persdienst P. 1.	—	76,190.42	—	76,190.42	—
2) Dienst der handelspubliciteit P. 2.	1,159,337.61	345,681.31	813,636.30	—	—
3) Dienst der handelspropagande P. 3	—	465,561.31	—	465,561.31	—
	1,159,337.61	887,433.04	813,636.30	541,751.73	—
			Geraamde boni.		271,904.57

AMBT VAN DE DIENSTEN DER ELECTRICITEIT.

Jaarwedden	fr. 1,314,400
Loonen	6,646,000
Kantoorbehoefden, huishuur enz.	160,000
Materieel, verbruiksvoorwerpen	12,876,500
	fr. 20,996,900

De uitgaven van het Ambt der Electriciteit worden verdeeld over de verschillende Beheeren van het Departement als volgt :

Spoorwegen	fr. 20,576,900
Zeewezen	8,400
Posterijen	193,200
Telegrafen	218,400
	20,996,900

De uitgaven van het Ambt der Electriciteit werden ingekrompen zooveel als het toegelaten was door de voortdurend in aantal toenemende plaatsingen van elektrische verlichting en van drijfkraft. Inzonderheid werd het getal plaatsen, gevraagd als uitbreiting om aan de reusachtige toeneming van werk het hoofd te bieden, tot het streng noodige beperkt.

Ook werd het totaal aantal ambtenaren en beambten slechts van 86 in 1914 tot 125 in 1921 gebracht, dat is eene vermeerdering van ongeveer 50 t. h., terwijl het getal nieuwe of sedert den wapenstilstand geheel herstelde elektrische inrichtingen meer dan 200 bereikt, waardoor het getal inrichtingen in dienst in 1914 meer dan verdriedubbeld is.

Bijgaande tabel geeft den toestand — getal en uitgaven — van het personeel voor de jaren 1914-1920 en 1921, aan.

PERSONEEL.

	Jaar 1914.		Jaar 1920.		Jaar 1921.	
	Getal.	Jaarwedde of loon.	Getal.	Jaarwedde of loon.	Getal.	Jaarwedde of loon.
1. Ambtenaren	24	105,000	36	413,000	36	394,000
2. Beambten	56	90,000	70	332,000	73	349,000
3. Tijdelijke beambten en dd. aangestelden	6	6,877	14	47,640	14	47,640
4. Werklieden	587	1,000,000 ⁽¹⁾	696	3,600,000	899	4,755,000
5. Voorloopige werklieden: (der werkplaatsen en inrichtingen van verlichting.)	40		77		84	
6. Voorloopige werklieden: (benuttigd aan werken van opstelling in regie, wier loon uitgetrokken wordt op de buitengewone begroting of op de begroting voor order).	70	85,000 ⁽¹⁾	300	1,377,000	300	1,377,000

(1) Benaderend cijfer, daar al de stukken van vóór den oorlog verdwenen zijn onder de bezetting.

HOOFDSTUK II.

SPOORWEGBEHEER.

Het tekort.

De benaderende balans en winst- en verliesrekeningen voor de dienstjaren 1920 en 1921 zijn in de bijlagen van het Verslag opgenomen.

Volgens de ramingen op deze begroeting gedaan, zal het tekort in 1921 — alle geldelijke lasten inbegrepen — 92,765,400 frank bedragen.

Over het algemeen, heeft de oorlog nadeelig ingewerkt op de financieele uitslagen van al de spoorwegen.

Behalve de Maatschappij « Madrid-Saragosse-Alicante », waarvan de netto-opbrengst, na afhouding der financieele lasten, 16,718,152 63 Spaansche pesetas bedraagt, hebben al de spoorwegen van Midden- en West-Europa het dienstjaar 1919 met tekort gesloten.

Hierna volgen daarover nauwkeurige gegevens :

Tekort van buitenlandsche spoorwegen.

LAND.	Net.	Bedrag van het tekort.	Aanmerkingen.
Frankrijk . . .	Nord	Fr. 414,791,154	Sedert 1915, genoot deze maatschappij den intrestwaarborg niet meer.
	Paris-Lyon-Méditerranée.	» 286,273,154	Idem.
	Est	» 190,322,191	Gedekt tot beloop van 84 miljoen 722,191 frank door den intrestwaarborg.
	Paris-Orléans	» 279,410,400	Geheel gedekt door den intrestwaarborg.
	Midi	» 122,417,000	Gedekt tot beloop van 121 miljoen 575,000 frank door den intrestwaarborg.
	Te zamen voor de 5 netten	» 1,291,589,399	Gedekt tot beloop van 485 miljoen 707,591 frank door den intrestwaarborg.
	Staatsspoorwegen . . .	» 237,173,142	
Groot-Brittannië.	Spoorwegen onder Staatstoezicht	1,033,738,250	
Duitschland . .	Staatsspoorwegen . . .	M. 4,366,000,000	Netto opbrengst (dienstjaar 1919-1920).
Oostenrijk . .	Staatsspoorwegen . . .	K. 746,000,000	Exploitatie-tekort.
Italië	Staatsspoorwegen . . .	L. 40,230,985	Dienstjaar 1917-1918. De inlichtingen over 1919 ontbreken.
Nederland . . .	Nederlandsche Staatsspoorwegen en Holland-sche Spoorweg	Fl. 14,487,085.93	Gedekt door den intrestwaarborg van den Staat (f. 16 miljoen 088,023.02).
Zweden	Staatsspoorwegen . . .	K. 60,300,000	Exploitatie-tekort zonder de financieele lasten (dienstjaar 1918).
Noorwegen . . .	Staatsspoorwegen . . .	K. 5,444,649	Dienstjaar 1918-1919.
Denemarken . .	Staatsspoorwegen . . .	K. 25,626,088	Dienstjaar 1919-1920.
Portugal	Portugeesche Spoorwegmaatschappij	F. 2,719,604	

Het exploitatie-tekort, met inbegrip der financieele lasten, voorzien door de meeste groote Europeesche spoorwegexploitatiën, is veel hooger voor de dienstjaren 1920 en 1921.

Zoo heeft het Ministerie van Vervoer in Engeland het vermoedelijk totaal tekort der Engelsche spoorwegen voor het dienstjaar 1920-1921 op 1,362,000,000 frank geraamd.

In Frankrijk doen de ramingen voor het dienstjaar 1920 een tekort verwachten van 2,401,000,000 franken.

* *

Het is dus goed uit te leggen, dat het tekort der Belgische Staatsspoorwegen 92,765,400 frank kan bedragen.

Verliezen ontstaan uit tariefsverminderingen.

Bij de raming van het verlies dat de Spoorweg om redenen van staatkundigen of maatschappelijken aard geleden heeft, dienen de tariefsverminderingen in aanmerking genomen, die aan de hierna vermelde verschillende soorten van vervoer toegestaan werden

Bedrag van het jaarlijksch
verlies ontstaan uit
de verleende vermindering
(jaar 1920).

Betalende militairen en gidsen die oorlogsinvaliden begeleiden (75 t. h. vermindering)	30,677,125.00
Gepensioneerden van het Departement, reserve-officieren, gepensioneerde officieren	1,173,454.00
Voor rekening van ministerieele departementen in debet (20 t. h. vermindering) :	
a) Reizigers	981,330 00
b) Goederen	1,852,415.00
Door belanghebbenden betaald militair of ander vervoer (goederen), 50 of 20 t. h. vermindering	373,112.00
Militair vervoer in debet met vervoerbevelen (reizigers, reisgoed en goederen)	3,091,000.00
Totaal . . . fr.	38,148,436.00

Bij dit bedrag dient het verlies gevoegd, ondergaan door het vervoer tegen zeer lagen prijs van per week geabonneerde werklieden.

De statistieksche gegevens over 1920, waarmede het tekort kan berekend worden, zijn nog niet opgemaakt; doch, met de gegevens van 1913 als grondslag, stelt men vast dat het zuiver verlies, uit die soorten van vervoer ontstaan, niet minder bedraagt dan 93,000,000,00 franken.

* *

De herstelling, sedert 1 Maart 1921, der bijzondere tarieven 9 en 13 voor het vervoer van metaalproducten bestemd voor uitvoer over zee, van bijzonder tarief 25 alsmede van het voorloopig uitzonderingstarief 31 § a, onderscheidenlijk voor het vervoer van erts en cokes bestemd voor Belgische metaalfabrieken, zal een jaarlijksche vermindering van ontvangsten van minstens 16 1/2 miljoen te weeg brengen. Deze raming echter, gesteund op het tarief van 1920, is enkel benaderend. De ontvangstenvermindering, voortspruitend uit dezen maatregel, die getroffen werd ten bate van de

metaalnijverheid om deze te steunen in haren strijd tegen de scherpe crisis welke zij heden doormaakt, zal onvermijdelijk toenemen, naarmate het verkeer van 1920 dat van 1913, in belangrijkheid benaderen zal.

Wat het weder in voege brengen betreft van bijzonder tarief 10, waarbij, ten bate van de officieele tentoonstellingen, kosteloos vervoer wordt verleend, bij den terugkeer van producten en inrichtingsmaterieel uit die tentoonstellingen, is het thans nog niet mogelijk te schatten, voor welk aandeel deze maatregel tot het tekort van 1921 zal bijdragen.

De eerste tentoonstellingen, die het voordeel van het nieuwe stelsel zullen genieten, zijn in April ingericht en de kosteloze terugzendingen, die statistische gegevens kunnen verschaffen, zullen pas omtrent Juni aanstaande gebeuren.

Het personeel.

De toepassing van den acht-uren werkdag heeft talrijke uitbreidingen van personeel vereischt (uitgave 63,200,000 frank).

Van 14,330 ambtenaren en beambten in 1914, is dat getal voor 1920 en 1921 tot 16,264 en 17,409 gestegen.

Jaarwedden en vergoedingen voor deze drie jaren bedragen onderscheidenlijk 36,757,600, 419,954,650 en 440,056,800 frank.

Het getal vaste werklieden, dat 59,462 bedroeg in 1914, is in 1920 en 1921 tot 78,563 en 79,255 geklommen. Hunne loonen bedragen onderscheidenlijk 103,697,420; 391,381,790 en 419,741,500 frank.

EXPLOITATIE.

In het tijdperk van 1 Mei 1920 tot 15 Maart 1921 is, gelijk in vorige, het getal der reizigerstreinen voortdurend gestegen, zooals blijkt uit onderstaande lijst :

DATUM.	Gemiddeld getal treinen per dag.			Afgelegde kilometers.	Verhouding van het aantal afgelegde kilometers tot dat van:
	Gezegelde.	Op vraag en buitengewone.	Te samen.		
					A) 1914
1 Mei 1920. . .	1668	38	1706	71.401	51.97 t. h.
1 Juni — . .	1719	54	1773	74.569	54.27
1 Juli — . .	1763	31	1794	76.872	55.95
1 Augustus — . .	1840	31	1871	81.608	59. 4
					B) 1913
1 September — . .	1849	49	1898	81.871	59. 6 t. h.
1 October — . .	1880	39	1919	80.636	58. 6
1 November — . .	1909	32	1941	79.384	58. 1
1 December — . .	1929	32	1961	80.502	58. 6
1 Januari 1921. . .	1925	13	1938	79.663	58.
1 Februari — . .	1935	13	1948	80.674	58. 7
1 Maart — . .	1940	10	1950	80.355	58. 5
15 Maart — . .	1942	15	1957	80.866	58. 8
Gezamenlijke stijging van 1 Mei 1920 tot 15 Maart 1921.	274	23	251	9.465	6.83 t. h.

Deze stijging is niet zoo gevoelig geweest als tijdens het tijdperk van Juli 1919 tot April 1920, omdat de exploitatie met tekort het Beheer genoodzaakt heeft, de inrichting van nieuwe treinen te beperken tot die welke aan een volstrekte noodwendigheid beantwoorden.

Onder deze treinen zijn begrepen : a) 31 internationale treinen waarvan de inrichting de ontwikkeling van het verkeer met het buitenland heeft in de hand gewerkt; b) een zeker aantal facultatieve, bijzondere of voor- en volgtreinen die werden ingelegd, hetzij voor het vervoeren van troepen, plezierreizigers of bedevaarders, hetzij om het hoofd te bieden aan uitzonderlijke drukte, voorzien of onvoorzien, gelijk zulks het geval was bij gelegenheid der nationale feesten, van O. L. V. Hemelvaart, van Allerheiligen, van Kerstmis en verschillende betoelingen.

VERBETERINGEN IN DEN DIENST DER REIZIGERSTREINEN OP 1 MEI 1921.

Gedurende de eerste maanden van 1921 heeft men gestreefd naar verbetering der verbindingen met de minst goed bedeelde streken van Vlaanderen en van Wallonië.

(Kempen, Luxemburg, West-Vlaanderen, Borinage, streek Lesse-Ronse, Centrum, Tusschen-Samber-en-Maas, lijnen van de Dender, van de Ourthe, Brussel-Antwerpen, Brussel-Charleroi, Brussel-Bergen, Brussel-Chimay, enz.).

Nieuwe treinen werden ingericht om het verplaatsen te vergemakkelijken van scholieren, van beampten, van zakenlieden, van geabonneerde werklieden, enz.

Al de slecht bedeelde streken hebben hun aandeel gekregen. Zeldzaam zijn de lijnen voor welke niets gedaan werd.

De hierna vermelde cijfers betreffende de voornaamste lijnen geven een gedacht van de op 1 Mei 1921 verwezenlijkte verbeteringen.

Zes nieuwe rechtstreeksche verbindingen werden tusschen Gent (Zuid) en de hoofdstad tot stand gebracht.

Acht nieuwe treinen bedienen de groote baan van Luxemburg (zes lokaal-treinen Namen-Aarlen en twee half-doorgaande Brussel-Aarlen en terug).

Acht nieuwe treinen rijden tusschen Brussel en Antwerpen.

Acht nieuwe treinen, waarvan twee enkel Zondags rijden, bedienen de baan Brussel-Bergen.

Negen nieuwe treinen bedienen de Kempen (verbetering der verbindingen van Herenthals naar Hamont voor de werklieden van de streek, naar Antwerpen voor de werklieden die aan de dokken arbeiden. Nieuwe verbindingen met Turnhout).

Zeven nieuwe verbindingen, waarvan eene Zondags, werden tot stand gebracht voor de lijn Brussel-Charleroi, waar de toestand te menschen over liet.

Voor de Borinage kwamen rechtstreeksche verbindingen met de hoofdstad tot stand (Bergen-Quévrain over St-Ghislain en over Dour).

Het Centrum (Haine-St-Pierre-La Louvière-Morlanwelz-Binche) bekam voldoening.

West-Vlaanderen is ook beter bedeed. Betere verbindingen werden ingericht voor Oostende-Thourout-Nieuwpoort-Dixmude-Veurne-Yper-Roeselare-Iseghem-Kortrijk-Meenen-Wervik-Komen-Poperinghe.

Er werd insgelijks voldaan aan een groot aantal wenschen van navolgende streken: Lessen (waarvan de verbindingen met de hoofdstad zeer slecht waren), de Dender (die een nieuwe verbinding vroeg 's morgens van en naar Ninove en goede aansluitingen te Denderleeuw), Tusschen-Samber-en-Maas (Charleroi-Vireux en Châtelineau-Givet — waar de schoolgaande kinderen het vaderlijk huis niet meer hoeven te verlaten te 5 uur 's morgens om er pas tegen 20 of 24 uur terug te keeren), Waver (waar sedert lang geklaagd werd); voldoening werd verschaft aan de bewoners langs de lijnen der Ourthe (die goede aansluitingen vroegen te Jemelle en een nieuwe verbinding in den avond), aan de inwoners van Chimay (die thans beschikken over twee half-doorgaande treinen Chimay-Brussel en terug, waardoor zij de reis, gelijk vóór den oorlog, op drie uur kunnen afleggen), Thienen-Namen (Geldenaken-Ramillies-Eghezée — die sinds den wapenstilstand behoorlijke dienstregelingen vroegen en aansluitingen aan het eindpunt

der lijn), Dendermonde-Lokeren (die een nieuwe verbinding wenschten waardoor de werklieden der streek 's avonds twee uren vroeger kunnen t'huis komen), Thienen-Diest (de kinderen moesten te 6 uur 's morgens in Diest zijn om lessen te volgen die pas om 8 1/2 uur aanvangen), het land van Ath (waar de uren zóó zijn geregeld, dat de kinderen der streek de colleges in de stad kunnen bezoeken), van Luik, van Verviers en van Herve (nieuwe treinen, verbeterde dienstregelingen, aansluitingen, 's morgens en 's avonds). — Nieuwe verbindingen : Montzen-Visé (Laag-Luik (L.), Luik-Verviers ('s morgens voor de werklieden die in de streek werken), Luik (H. P.) — Landen, Ans-Borgworm (voor scholieren en beambten), Verviers-Luik ('s morgens over Battice), Luik-Verviers ('s avonds over Battice), Herbestal-Luik (nieuwe halten in de streek enz., enz.), Limburg (de dienst voor het vervoer der Limburgsche mijnwerkers die te Genck en te Luik arbeiden). Nieuwe treinen werden ingericht inzonderheid tusschen Hasselt en Sint-Truiden en tusschen Luik (Vis) en Tongeren. Bovendien, werden aansluitingen verbeterd te Tongeren en te Thienen. Nieuwe haltplaatsen werden voorzien.

Benevens de reeds opgesomde rijden nieuwe treinen op een zeer groot aantal banen.

Nieuwe verbindingen werden tot stand gebracht tusschen Doornijk en de Belgische kust en maatregelen zijn genomen om eenigszins de vaart te versnellen op de baan Brussel-Doornijk, waarvan de dienst onlangs door nieuwe internationale verbindingen verbeterd is.

Maatregelen zijn getroffen tot verbetering van het werkliedenvervoer in de verwoeste streken.

Wat de nijverheidsstreken betreft, deze zijn beter bediend dan voorheen.

De type-dienstregelingen werden op een groot aantal banen hersteld.

Bijzondere maatregelen zijn genomen op 55 banen of baanvakken om aan de treinen een meer geregelde loop te verzekeren.

De uurregelingen der bestaande treinen zijn verbeterd op 50 banen of baandeelen.

Meer dan 200 nieuwe treinen, waarvan er 59 slechts een of tweemaal per week rijden, werden ingericht.

Het aantal treinen die óp 3 Januari al reden was 1.938. Dit cijfer werd dus met ongeveer 1/10 verhoogd; 178 nieuwe haltplaatsen in de tusschenstatiën (88 verschillende plaatsen) werden voorzien voor de treinen die vóór 1 Mei reden.

105 nieuwe aansluitingen zijn tot stand gebracht of verbeterd in 42 aansluitingstatiën.

11 stopplaatsen werden weder geopend.

Verscheidene verbeteringen, in de voorgaande niet begrepen, werden op 19 verschillende banen of baanvakken aangebracht.

Het werk van de herziening der dienstregelingen is nochtans niet geëindigd.

Nieuwe pogingen zullen gedaan worden om het tegen 1 Juli af te werken.

Blijven inzonderheid nog te verbeteren de verbindingen der banen Brussel-Kortrijk, Landen-Statte en eenige andere.

Ook zal de mogelijkheid onderzocht worden den dienst te versterken op de baan Brussel-Antwerpen die nog haar volle opbrengst niet geeft.

De verbindingen met Spa en de kust worden tegen het Zomerseizoen verbeterd.

De herziening van de dienstregelingen voor de aansluitingen te verzekeren op de verschillende aansluitingspunten van het net zal ook tegen den Zomer 1921 gedaan zijn.

Navolgende tabel geeft de samenvatting van den toestand der exploitatie van de Staatsspoorwegen op 31 December 1919, op 1 April 1920 en einde Maart 1921, wat het handelsvervoer betreft :

	Toestand op 31 December 1919	Toestand op 1 April 1920	Toestand op 1 October 1920	Toestand einde Maart 1921
Gemiddelde rit per dag der goederen-locomotieven	70,977 kilom.	82,651 kilom.	91,497 kilom.	74,271 kilom.
Per honderd van den loop der goederen-locomotieven in verhouding tot 1913	54 t. n.	63 t. h.	70 t. h.	57 t. h.
Aantal statien en halten die niet weder voor het vervoer van volle wagenladingen opengesteld zijn	77 statien	51 statien	27 statien	13 statien
Aantal statien en halten niet weder geopend tot het vervoer tegen tarief n° 2.	81 statien	45 statien	19 statien	8 statien
Aantal bestelgoedwagens die iederen dag gevormd worden	1,500	1 900	2,296	2,056
Aantal treinen die den invoer, den uitvoer en den doorvoer verzekeren langs de grensplaatsen te land.	260	312	355	268

Vergelijkende tabel der ontvangsten (per 1,000 frank)

(NA AFTREK DER AANDEELEN TOEGEKEND

Toestand einde

MAAND.	ONTVANGSTEN											
	Reizigers en reisgoed.			GOEDEREN EN BUTTENGEWONE OPBRENGSTEN. (Na aftrek van het saldo der afrekeningen van het materieel.)			Saldo, der afrekeningen van het materieel.			Geheel bedrag der opbrengsten.		
	1919	1920	1921	1919	1920	1921	1919	1920	1921	1919	1920	1921
	(1)	(2)	(2)	(1)	(2)	(2)				(1)	(2)	(2)
Januari . . .	4,202	12,890	21,640	4,704	25,220	56,570	»	»	»	8,906	38,410	78,210
Februari . . .	5,281	16,940	19,390	6,815	37,630	48,360	»	»	»	12,096	54,570	67,750
Maart . . .	7,701	18,180	22,980	10,546	44,070	50,530	»	»	»	18,247	62,250	73,510
3 maanden . .	17,184	48,010	64,010	22,065	106,920	155,460	»	»	»	39,249	154,930	219,470
April . . .	10,340	20,910	(3) 22,920	12,097	42,460	(3) 50,100	»	»	»	22,437	63,370	(3) 73,020
Mei . . .	10,932	23,400		15,036	41,430		»	»		25,068	64,530	
Juni . . .	12,542	19,700		16,663	44,160		»	»		29,205	63,860	
6 maanden . .	50,998	111,720		65,861	234,970		»	»		116,859	346,690	
Juli . . .	14,009	24,990		19,498	59,290		»	»		33,507	84,280	
Augustus . . .	17,079	29,590		19,156	58,760		»	»		36,235	88,350	
September . .	17,178	27,190		22,026	60,460		»	»		39,204	87,650	
9 maanden . .	99,264	193,490		126,541	413,480		»	»		225,805	606,970	
October . . .	14,617	24,050		24,378	64,850		»	»		38,995	88,900	
November . . .	13,405	19,870		22,979	63,410		»	»		36,384	82,980	
December . . .	12,254	19,890		24,805	60,480		+ 189			37,248	80,370	
Jaar . . .	139,540	257,300		198,703	601,920		+ 189			338,432	859,220	

(1) Niet voorgoed vastgestelde ontvangst.

(2) Ontvangst bij benadering.

(3) Ontvangst bij raming.

(4) Voor balans.

N. B. — In 1919 en in de eerste vijf maanden van 1920 zijn niet begrepen de ontvangsten betreffende het vervoer der militairen gedaan in debet.

(1) De tarieven van 1914 werden met 40 t. h. verhoogd vanaf 1 December 1918 en de verhooging werd op 100 t. h. gebracht vanaf 1 Februari 1920. Sedert 1 Juli 1920 werden de op 30 Juni geldende prijzen verhoogd als volgt: 10 t. h. voor de reizigers; 50 t. h. voor het reisgoed; 50 t. h. voor al de goederen-tarieven, met uitzondering van de 4^e klasse van tarief III, waarvan de prijzen met 25 t. h. verhoogd werden.

van het spoorwegbedrijf door den Staat.

AAN DE CONCESSIEHOUDENDE MAATSCHAPPIJEN.)

April 1920 (*).

VERGELIJKING MET DE VORIGE JAREN											
R	G.	Materieel	TOTAAL.	R.	G.	Materieel	TOTAAL.	R.	G.	Materieel	TOTAAL.
1920 met 1919				1921 met 1919				1921 met 1920			
		(4)									
+ 8,688	+ 20,516	»	+ 29,204	+ 17,438	+ 51,866	»	+ 69,304	+ 8,750	+ 31,350	»	+ 40,100
+ 11,659	+ 30,815	»	+ 42,474	14,109	+ 41,545	»	+ 55,654	+ 2,450	+ 10,730	»	+ 13,180
+ 10,479	+ 33,524	»	+ 44,003	+ 15,279	+ 39,984	»	+ 55,263	+ 4,800	+ 6,460	»	+ 11,260
+ 30,826	+ 84,855	»	+ 115,681	+ 46,820	+ 133,395	»	+ 180,221	+ 16,000	+ 48,540	»	+ 64,540
+ 10,570	+ 30,363	»	+ 40,933	+ 12,580	+ 38,003	»	+ 50,583	+ 2,010	+ 7,640		+ 9,650
+ 12,168	+ 26,394	»	+ 38,562								
+ 7,158	+ 27,497	»	+ 34,655								
+ 60,722	+ 169,109	»	+ 229,831								
+ 40,981	+ 39,772	»	+ 50,773								
+ 12,511	+ 39,604	»	+ 52,115								
+ 10,012	+ 38,434	»	+ 48,446								
+ 94,226	+ 286,939	»	+ 381,165								
+ 9,433	+ 40,472	»	+ 49,905								
+ 6,465	+ 40,131	»	+ 46,596								
+ 7,636	+ 35,675	189	+ 43,122								
+ 117,760	+ 408,217	189	+ 520,788								

WEG EN WERKEN.**a) *Weder aanleggen der sporen.***

Op 1 Januari 1921 waren al de banen opnieuw in exploitatie gesteld. Er blijven thans echter nog 260 kilometer spoor weder aan te leggen, voor het herstellen van het tweede spoor op al de baanvakken die vóór den oorlog dubbelspoor hadden.

Het herstellen van die sporen hangt alleen af van de mogelijkheid van het aanschaffen der vereischte dwarsliggers, die nu nog ontbreken; de geringe hoeveelheden dwarsliggers waarover kan beschikt worden moeten dienen tot het onderhoud der hoofdsporen om de veiligheid van de treinen te waarborgen.

b) *Weder opbouwen der kunstwerken.*

De wederopbouw van vaste werken in vervanging der voorloopige werken wordt ijverig voortgezet.

De eenige hinderpalen die nog bestaan tegen de herstelling van het spoorwegnet gelijk dit in 1914 bestond, zijn :

1^o Brug te Selzaete over het kanaal van Terneuzen (weder op te bouwen door Bruggen en Wegen);

2^o Brug te Hoei over de Maas (een eerste aanbesteding bleef zonder gevolg, wegens den te hoogen prijs der inschrijvingen);

3^o Tunnel Louise-Marie (de werken zullen voltooid zijn in Mei 1921).

TREKDIENST EN MATERIEEL.**A. — HOOFDWERKPLAATSSEN.**

Gedurende het dienstjaar 1920, is het Beheer voortgegaan met de herstelling van de hoofdwerkplaatsen, die onder den oorlog geplunderd of verwoest werden. Ook, waar in 1919 het aantal herstelde locomotieven 490 bedroeg, is dit gestegen tot 701 in 1920, dat is bijna $\frac{3}{4}$ van de opbrengst in 1913 die 961 locomotieven bedroeg.

Onder die omstandigheden, en dank zij de aangekochte locomotieven, heeft het Beheer kunnen afzien van de hulp der privaattijverheid — die trouwens niet veel opleverde — voor de herstelling van het trekmaterieel.

In 1920 bedroeg het aantal der in privaatwerkplaatsen herstelde locomotieven enkel 164 tegen 287 in 1919.

In 1920, hebben 18 privaatwerkplaatsen 1,032 voertuigen voor reizigers-treinen hersteld en 48 fabrieken 9,271 voertuigen voor goederentreinen.

B. — LOCOMOTIEVEN-WERKPLAATSSEN EN STELPLAATSSEN.

Evenals voor de hoofdwerkplaatsen, is het Beheer in 1920 voortgegaan met het herstellen en verbeteren van de inrichtingen der werkplaatsen langs de banen en der stelplaatsen.

Om de in dienst gestelde arbeidsmachines te kunnen bedienen en de herstelling van het trekmaterieel te bespoedigen, werden talrijke uitbrei-

dingen van personeel verwezenlijkt. Zoo is het, dat men in 1920 1,595 locomotieven kon herstellen, terwijl in het vorige dienstjaar dat aantal maar de duizend bereikte.

Werktuigen.

Onderstaande tabel geeft den toestand der arbeidsmachines bij den aanvang van het jaar 1921, vergeleken met dien begin 1920.

Zij vertoont duidelijk de gevoelige versterking der werkmiddelen, waardoor het mogelijk werd de herstelling van het trek- en vervoermaterieel te bespoedigen.

	TOESTAND OP		Aanwinst in het jaar 1920.	Opmerkingen.
	1 Januari 1920.	1 Januari 1921.		
Aantal arbeidsmachines toegekend aan het net en toegekend :				N. B. — Het aantal arbeidsmachines vernietigd of weggenomen door de Duitschers bedraagt 890.
a) In Duitschland.	153	200	47	
b) In België	67	177	110	
Aantal arbeidsmachines afkomstig van de veldspoorwegen, van onze werkplaatsen te Oissel of aangekocht bij het Belgisch of het Engelsch leger	556	695	139	
Aantal aangekochte arbeidsmachines	161	884 (1)	723	
TE ZAMEN.	937	1,956	1.019	
Uitgaven gedaan voor de aankopen	1,972,420	14,458,123	12,483,703	

C. — LOCOMOTIEVEN.

Het locomotievenperk gaat voort met geleidelijk te verbeteren.

Het getal dat, op 20 Januari 1919, 578 bedroeg, waarvan 42 1/2 t. h. in staat om te rijden, is achtereenvolgens gestegen, op :

1 Maart 1919, tot 2,847 locomotieven, waarvan 60 t. h. bruikbaar;

1 April 1920, tot 4,810 id. id. 60 t. h. id.

1 Januari 1921, tot 5,149, waarvan 3,162, dat is 61 t. h. in staat waren om te rijden.

(1) In dit cijfer zijn niet begrepen, 462 verschillende toestellen : draagbare boormachines, toestellen tot verruimen, tot klinken, schroefsnijmachines en verschillende toebehooren van arbeidsmachines en van drijfwerk.

Dank zij dit getal, heeft het Beheer, op 1 Januari 1921, 72 t. h. kunnen verwezenlijken van den gezamenlijken loop van goederentreinen in 1914 en 58 t. h. van dien der reizigerstreinen in hetzelfde jaar.

D. — HET SLEEPEN DER TREINEN.

De studie der afwisseling van locomotieven en van personeel is nimmer voortgezet gedurende het jaar 1920. Anderzijds, werd het, door de vertraging van het verkeer begin 1921, mogelijk, het kader van machinisten, stokers en remmers gevoelig te verminderen.

Deze verminderingen komen voor als volgt, van 1 October 1920 af

	Toegestaan kader.	
	Machinisten-stokers.	Remmers.
1 October 1920.	5,305	3,975
3 Januari 1921	5,148	3,955
1 Maart —	4,835	3,449
1 April	4,748	3,324

E. — VERVOERMATERIEEL.

Op 1 Januari 1921, bevatte het vervoermaterieel van den Belgischen Staat :

	7,933 voertuigen voor reizigerstreinen.
en	98,638 goederentreinen,

Te zamen : 106,571 id.

Op dien datum bleef door Duitschland nog te leveren op het Wapenstilstandsverdrag van 11 November 1918, 1,157 voertuigen van verschillende soorten.

Het Bestuur van Trekdienst en Materieel heeft bij de bevoegde Commissiën de noodige stappen gedaan, om die voertuigen binnen den kortst mogelijken tijd aan den Belgischen Staat te doen leveren.

Gedurende het tijdperk van 1 Januari tot 31 December 1920, werden hersteld of in staat gesteld om te rijden :

	Voertuigen. — Reizigerstreinen	Voertuigen. — Goederentreinen.
1° In onze werkplaatsen . .	45,841	311,789
2° In privaatwerkplaatsen . .	1,032	9,241
Te zamen.	46,873	321,030

F. — VERLICHTING.

A. — Treinen.

Electriciteit. — Thans rijden 573 electrisch verlichte rijtuigen in de treinstellen. De verlichting van deze rijtuigen schenkt volledige voldoening.

Gas. — Wij hebben, sedert verleden jaar, de gasverlichting der treinen

aanmerkelijk kunnen verbeteren, dank zij de oprichting van twee nieuwe fabrieken voor het samenpersen van gas, en de inrichting, in zestien statieën, van vaste geleidingen voor het vullen van de gasbakken der rijtuigen en pakwagens.

Zonder even schitterend te zijn als vóór den oorlog, is deze verlichting nochtans over het algemeen voldoende. Het beheer tracht ze nog te verbeteren, inzonderheid in de rijtuigen die met staande kousjes verlicht zijn.

B. — BANEN EN LOKALEN.

De maatregelen, die tot normale verlichting van onze inrichtingen getroffen werden, zijn doelmatig geweest. Mits voorbehoud dat sommige bronnen van electrische kracht nog al de waarborgen niet opleveren die ze vóór den oorlog boden, kan men aannemen dat de verlichting van Banen en Lokalen nagenoeg voorgoed hersteld is.

G. — VERWARMING.

A. — Treinen.

Van de verwarming der treinen met warmwaterstoven is voorgoed afgezien. Behalve 543 met kachels verwarmde rijtuigen, is gansch ons in dienst hersteld reizigersmaterieel thans uitgerust voor verwarming met stoom. Uit Duitschland blijven, echter, nog een zeker aantal van onze rijtuigen te ontvangen, die niet voor verwarming ingericht zijn. De begrooting voor 1921 voorziet het bedrag dat voor hunne toerusting in dit opzicht vereischt is.

Vaste inrichtingen tot voorafgaande verwarming van treinen werden hersteld of ingericht in achttien groote statieën; gelijke inrichtingen zijn ontworpen of bijna voltooid in zeven andere belangrijke statieën.

Zonder de bezwaren, die hoofdzakelijk door de slechte brandstof veroorzaakt werden, zou de verwarming in den afgelopen winter op zeer voldoende wijze gewerkt hebben.

B. — Lokalen.

Ten opzichte van de verwarming der lokalen is de toestand normaal.

H. — BEVOORRADING

Sedert den aanvang van het dienstjaar, heeft het Bestuur van Trekdienst en Materieel inschrijvingen genomen voor een bedrag van 100,566,000 frank, zoo voor de overeenkomsten die voorgoed gesloten zijn, als voor die, welke eerlang in aanbesteding zullen gesteld worden.

Dat bedrag bestaat uit :

64,006,000 frank voor de oorlogsuitgaven (begrooting der weder invorderbare uitgaven);

36,560,000 frank voor de normale uitgaven (gewone begrooting).

De credieten, als oorlogsuitgaven vermeld op de begrooting van 1919-1920, hebben de herstelling toegelaten van het grootste gedeelte onzer voorraden,

alsmede van het getal dekzeilen en van het klein materieel van werkplaatsen en statiën.

Wegens de aanzienlijke stijging van de prijzen der grondstoffen en van het arbeidsloon, die wij, inzonderheid gedurende het dienstjaar 1920, moesten ondergaan, kon die herstelling niet volledig gebeuren en, uit dien hoofde, zijn wij verplicht geweest voor de bevoorrading een laatste crediet aan te vragen op het ontwerp der weder invorderbare uitgaven van 1921.

De openbare en beperkte aanbestedingen, alsmede de talrijke heraanbestedingen (samen 625 loten), waar tot op heden werd toe overgegaan, hebben ook voor doel gehad het normaal onderhoud van ons trek- en vervoermaterieel.

Met de uitslagen der goedgekeurde overeenkomsten als grondslag stellen wij een gevoelige daling der prijzen vast, inzonderheid wat de metalen betreft. Wij kunnen dus hopen, dat de sommen uitgetrokken op de begroting over 1921 overschotten zullen opleveren die tamelijk aanzienlijk zullen zijn, zonder nochtans nu reeds het belang ervan te kunnen schatten.

De toestand der magazijnen wordt ook beter omdat de leveringen meer geregeld zijn, daar onze industrieelen weinig bestellingen buiten die van het Beheer ontvangen.

Wat de herstelling van het materieel door de privaatsnijverheid betreft, wijzen de tot nu toe nageziene rekeningen, voor het dienstjaar 1920, eene uitgave van 104 miljoen frank aan. Als men er de in 1919 voor dergelijke werken gedane uitgaven (83 miljoen) bijvoegt, bekomt men een gezamenlijke uitgave van 187 miljoen frank waarvoor weder in dienst werden gesteld 451 locomotieven en tenders, 1,688 reizigersvoertuigen en 11,162 goederenvoertuigen.

De betalingen der schulden van dien aard, die voor het dienstjaar 1920 nog moeten vereffend worden, en de herstellingen die tijdens het loopend dienstjaar nog hoeven gedaan, zullen eene uitgave vergen van 72 miljoen frank, waarmede bij het opmaken der begrooting rekening gehouden is.

Gedurende het dienstjaar 1920, zijn de diensten van tractie en materieel voortgegaan met het opzoeken, in de locale Commissiën voor terugvoering, van voorwerpen en stoffen die den dienst kunnen aanbelangen; de aldus gedane aankopen hebben aanzienlijk afgenomen. Anderzijds werden tal van arbeidsmachines, werkplaatsstoestellen, verschillende voorwerpen van materieel en voorraad alsmede wisselstukken voor rollend materieel teruggevoerd door bemiddeling der Intergeallieerde Hoofdcommissie voor inzameling van vast spoorwegmaterieel.

Het is thans niet mogelijk de waarde van die verschillende aanwinsten te bepalen.

I. — *Uitgaven voor loonen en vergoedingen van het werkliedenpersoneel van Trekdienst en Materieel.*

Uitgaven voorzien voor 1921, 254,200,000 frank, met inbegrip van 70 miljoen (45,500,000 bij art. 28 en 24,500,000 bij art. 32) ingeschreven als oorlogsuitgaven.

Vermoedelijke uitgaven voor loon, over 1914, volgens de op 1 Augustus 1914 vastgestelde feiten fr. 57,878,400

Verschil of vermeerdering der uitgaven in 1921 196,321,600

Deze vermeerdering der uitgaven in 1921 is te wijten aan volgende oorzaken

1° Verhooging der loonroosters	106,383,000
2° Duurtetoeslagen	29,436,000
3° Standplaatsvergoedingen	15,400,000
4° Gezinsvergoedingen	6,900,000
5° Invoering van den acht-uren-werkdag en verleening van de wekelijksche rust.	22,152,000
6° Uitbreiding van personeel voor herstellingen van materieel, vermeerdering der premien voor overvoortbrenging, verleening van loonsverhoogingen binnen de voorgescreven termijnen, enz	16,050,600

Te zamen. . . . fr. 196,321,600

Het is niet mogelijk de uitgaven voor personeel nog in te krimpen. In den laatsten tijd kon, wegens verslapping van verkeer, treinpersoneel afgeschapt worden, doch wij trachten die bedienden te benuttigen aan herstellingswerken in vermindering van die welke aan de privaattijverheid moeten toevertrouwd worden. Men mag niet uit het oog verliezen, dat juist in de tijdperken van kalmte de werken tot weder-in-staat-stelling van locomotieven, rijtuigen en wagens het best kunnen uitgevoerd worden.

J. — BRANDSTOFFEN.

Hoeveelheden. — In 1920, gelijk het vorig jaar, moest onze brandstoffenvoorziening bijna uitsluitend door Belgische kolenmijnen verzekerd worden.

Ons Beheer heeft gedurende dat tijdperk enkel 4.870 ton Duitsche kolen ontvangen, die van minder goede hoedanigheid zijn dan de inlandsche brandstof en na aanvoer op het werk nochtans duurder kosten.

Deze kolen werden, inderdaad, betaald tegen fr. 88.20 per ton, Duitsche grens. Bij dien prijs kwam nog fr. 13.25 per ton voor vervoer door Hollandsch-Limburg.

De aangeboden hoeveelheden inlandsche kolen hebben nooit de behoeften overtroffen, zoodat op 1^{er} Januari 1921, de magazijnen nog betrekkelijk zwak stonden en de voorraad niet volledig kon hersteld worden

Hoedanigheid. — De hoedanigheid der verschillende kolensoorten heeft in 1920 te wenschen overgelaten.

Dit is te wijten aan het feit, dat de brandstoffen, wegens hunne zeldzaamheid en de daaruitvolgende duurte, niet zoo goed meer verzorgd waren en, in de tweede plaats, dat sommige mijnen hunne slechte lagen geëxploiteerd

hebben en hunne putten met zuiverder brandstof bewaarden tot dat de mededing weer scherp zou worden.

1921. — De kolenmarkt werd omtrent Januari plotseling gewijzigd, uit hoofde van de nijverheids crisis.

De aangeboden brandstof overtreft onze behoeften die afgenomen hebben door de verslapping van het verkeer, die de afschaffing van vele goederen-trein veroorzaakte.

De hoedanigheid vooral is sedert enkele maanden veel verbeterd.

Prijzen. — De prijzen ondergingen een daling, op 7 Maart 1921, van 10 frank per ton voor gruis en van 25 frank voor briketten. Een nieuwe daling van een tiental frank is voorzien tegen 1^{re} Mei a. s. Bijgaande tabel A en B geven de inlichtingen nopens het brandstoffenverbruik in 1920 en de verschillende prijzen sedert 1914

Verbruik van kolen in 1920 en 1921.

MAAND.	GRUISKOLEN.				BRIKETTEN EN FIJNE STEENKOLEN		
	Halfvette.	Vette.	Magere	TE ZAMEN.	Briketten	Briketten t. II. en fijne stukken	TE ZAMEN
Januari	34 710	12,460	16,023	83,193	19,432	74,864	94,296
Februari	34,206	10,346	12,249	76,801	19,470	77,799	97,269
Maart	48 403	9,876	13,202	71,481	23,832	92,121	115,973
April	39,933	10,223	13,303	63,669	23,391	83,651	107,042
Mei	38,672	11,762	14,133	64,569	22,609	81,307	104,116
Juni	37,882	12,032	14,667	64,601	22,123	82,222	104,345
Juli	40,349	11,033	12,632	64,636	22,247	84,770	107,017
Augustus	44,370	11,308	12,416	68,094	22,806	86,611	109,417
September	46,946	12,034	11,033	70,033	22,566	84,864	107,230
October	46,944	12,201	12,233	71,380	23,737	89,480	113,217
November	33,090	13,537	14,792	83,419	23,519	80,366	111,885
December	61 284	17,430	13,812	94,546	29,737	93,860	123,617
Totaal van 1920	366 793	146,904	162,743	876,442	279,309	1,018,143	1,297,424
Januari 1921	38,310	18,034	16,866	93,210	30,139	91,059	121,198
Februari 1921	34,397	12,394	12,332	79,723	21,491	68,812	90,303
	112,907	30,628	29,398	172,933	51,630	159,871	211,301

	Prijzen op 1 Juli 1914 (per ton).	November en December 1918 (per ton).	Januari 1919 (per ton).	Februari 1919 (per ton).	1 Maart tot 30 September (per ton).	1 Oct. tot 31 December 1919 (per ton).	1 Jan. tot 28 Februari 1920 (per ton).	1 tot 31 Maart (per ton).	Op 1 April 1920 (per ton).	Op 1 Juni 1920, 3 fr. opslag (per ton).	Op 1 Juli 1920, 3 fr. opslag (per ton).	Van af 3 October 1920 (per ton).	Van af 7 Maart 1921 (per ton).
Half-vette kolen t. IV.	14.6525	41.25 à 43.50	»	54 à 55	54.22016	54.30	70	78	78	80	83	86.75	76.75
Vette —	14.575	43.50	»	»	54.125	54.0784	70	77	77	80	83	86.75	76.75
Magere —	12.2189	»	»	»	46	46	61	68	68	71	74	77.75	67.75
Fijne stukken voor lo- comotieven	»	»	»	»	85	85	100	107	107	110	113	121	121
Briketten type I. . . .	18.4763	54	51 à 54	70	70	79	102	109	130	133	136	152	127
Briketten type II . . .	20.4421	52.50 à 56	52.50 à 56	72	72	81.0414	105	112	133	136	139	155	130
Briketten zeevreezen. .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	143	159	134

K. — OLIËN.

De huidige toestand der oliën is goed.

Nota over de hoedanigheid der gebruikte kolen.

De dienst van het onderzoek van brandstoffen heeft steeds op praktische wijze de werkelijke verdampingskracht der brandstoffen nagegaan door proefnemingen met vasten ketel en zoo is het, dat, onder sommige voorwaarden van drukking en van trek (zie bijgaand lastkohier, bladzijde 20),

type VI, halfvet, moet kunnen verdampen een minimum van 7 1/2 liter water per gebruikt kilogram kolen;

type III, halfvet, moet kunnen verdampen een minimum van 7 1/2 liter water per gebruikt kilogram kolen;

magere kolen moeten kunnen verdampen een minimum van 5 1/2 liter water per gebruikt kilogram kolen.

Al de bescheiden betrekkelijk de gemiddelde verdampingen bekomen door de proeven van vóór de oorlog, zijn door de Duitschers gestolen.

Wij hebben enkel een betrekkelijke waarde gehecht aan het opzoeken van het warmteopwekkend vermogen dat eerder theoretische uitslagen oplevert.

De dienst van het brandstoffenonderzoek bezat nochtans een toestel voor die opzoeking, tot het bekomen van inlichtingen ter bevestiging van die verkregen door de praktische proeven. Die gegevens zijn ook onder de Duitse bezetting verdwenen.

Daar ons laboratorium te Schaerbeek geheel vernield was, hebben wij, vanaf den wapenstilstand, een noodlaboratorium ingericht en de ontledingen hervat.

Op het oogenblik werkt men aan de opstelling van de ketels bestemd tot

de verdampingsproeven; deze zullen pas kunnen gebeuren als de Dienst van Weg en Werken, waarmede wij ons in betrekking hebben gesteld, een toegangspoor zal gelegd hebben.

Wij beschikken, in het nieuw laboratorium, noch over gas, noch over electriciteit, die nochtans onmisbaar zijn bij opzoekingen naar het warmte-wekkend vermogen.

In afwachting moeten wij ons bepalen bij het vermenigvuldigen der proeven op de baan.

Wat er ook van zij, het is buiten twijfel dat de brandstoffen geleverd vóór den oorlog veel zuiverder waren dan die geleverd sinds den wapenstilstand; het warmtewekkend vermogen ervan moest dus ook grooter zijn dan dat welk men nu zou bekomen, maar de cijfers waarmede men eene vergelijking maken kan, ontbreken ons geheel.

Andere maatregelen toegepast ten einde het personeel van Trekdienst belang te doen stellen in de uitslagen van eene regelmatige exploitatie.

De premie voor bewaring der locomotieven, ingesteld om het personeel van locomotieven en werkplaatsen er toe te brengen dat zij de locomotieven met zorg onderhouden opdat deze het langst mogelijk in dienst kunnen blijven, heeft waarneembare uitslagen opgeleverd.

Zoo is de percentage der machinisten die eene premie gemaakt hebben, ongeveer 80 t. h. Sommige machinisten slaagden erin hunnen dienst geregeld met hunnen motor te verzekeren gedurende een tijdperk dat tot 100, 150, zelfs 200 achtereenvolgende dagen bereikte voor den dienst der treinen.

De regelmatigheidspremie werd ingesteld om den machinist aan te zetten tot het nakomen van de dienstregeling der treinen en tot het inwinnen, in de mate van het mogelijke, der gebeurlijke vertragingen.

Ze wordt betaald tegen fr. 0.10 voor den machinist en fr. 0.05 voor den stoker per ingewonnen minuut; eene korting van hetzelfde bedrag wordt gedaan per minuut vertraging toe te wijten aan dat personeel.

In 1920, werden meer dan 5,022,000 minuten ingewonnen.

De premie per onderneming voor het herstellen van trek- en vervoer-materieel bereikt 15 t. h. van het loon van belanghebbenden.

Het aantal locomotieven hersteld uit onze werkplaatsen komend, dat in 1919 maar 1,490 bedroeg, was in 1920, 2,296, dat is eene vermeerdering van 54.1 t. h., terwijl het aantal ambachtslieden maar met 15.8 t. h. toegenomen is.

Het gemiddeld getal voertuigen, hersteld gedurende de laatste maanden van 1919, was per maand 24,035. In 1920 bedroeg het 29,803, dus eene vermeerdering van 24 t. h. De getalsterkte van het personeel benuttigd voor die herstelling nam maar met 19.4 t. h. toe.

Vorenstaande cijfers wijzen op een werkelijke verbetering in het benutten van de werkkrachten onzer werkplaatsen.

De premie wegens bezuiniging van brand- en van smeerstoffen, die in Augustus 1919 hersteld werd, heeft een grooten invloed gehad op de verbruiksvermindering van die stoffen.

De bezuiniging van brandstof, die voor de vijf laatste maanden van 1919 verwezenlijkt werd, bedroeg 15,799 ton; ze heeft 135,906 ton bereikt voor het jaar 1920.

Het verbruik per kilometer, dat in Februari 1920, 33.7 km. bedroeg, is gedaald tot 23.5 km. in Februari 1921.

Vanaf November 1920, werden de toekenningen in brandstof en in smeerstoffen, die versmolten waren, duidelijk gescheiden.

Op die wijze kan de machinist zich over ieder zijner bezuinigingen, zoo van brandstof als van smeerstoffen rekenschap geven.

Deze beslissing had voor gevolg het oliënverbruik aanzienlijk te verminderen.

Het verbruik per kilometer dat 104.8 gr. bedroeg in Augustus 1920, is gedaald tot 55.8 gr. in Februari 1921.

Inkrimping der uitgaven.

Volgende maatregelen werden getroffen om de uitgaven te verminderen in eene mate die met den goeden gang van den dienst vereenigbaar is :

Geen nieuw werk wordt toegelaten, als de gebiedende noodzakelijkheid en de dringendheid ervan niet erkend zijn.

Elk werk tot onderhoud dat niet onmiddellijk noodig is, wordt uitgesteld. Men tracht tot een oordeelkundig, maar zuinig onderhoud te komen van de inrichtingen van het net zoodat deze, door hunne bewaring en door hun redelijke benutting, aan de dienstvereischen nog kunnen voldoen zoolang als de begrootingserisis duurt.

De inrichtingswerken der statien worden maar uitgevoerd, als zij onmisbaar zijn voor de veiligheid van den dienst en den geregelten loop der treinen.

Sommige halten met zwak verkeer werden afgeschaft of veranderd in stopplaats, en stopplaatsen waarvan de behoefte niet erkend is, werden afgeschaft of blijven voorloopig gesloten. Vóór den oorlog bestonden er 280 stopplaatsen waarvan er 127 thans in dienst zijn. De bezuiniging die uit de vermindering van het aantal stopplaatsen voortkomt kan op 1,675,350 frank per jaar geschat worden.

De werklieden der statien van 3^e en 4^e klasse worden meer volledig benuttigd door elkander bij te springen zonder onderscheid van den diensttak waartoe zij behooren. Door dezen maatregel kon het aantal uitbreidingen verminderd worden dat noodig was om het stelsel der 8 uren werk te kunnen toepassen.

Ingevolge een algemeene herziening van het bewaken der overwegen, hebben tal van deze overwegen opgehouden nog bewaakt te worden, waardoor eene bezuiniging ontstaat die op 5 millioen per jaar te schatten is.

De baanwachters werden afgeschaft, waardoor de uitgaven met ongeveer 1,750,000 frank per jaar verminderd zijn.

De loop der goederentreinen is zooveel mogelijk verminderd en bijna geheel afgeschaft op Zondag.

De nachtdienst is op verschillende banen afgeschaft en het aantal rangeer-locomotieven werd verminderd, door de week, in verschillende rangeer-statiën die het meest door de vermindering van het vervoer getroffen zijn, en 's Zondags in al de statiën van het net, als gevolg van de afschaffing der goederentreinen op dien dag.

De maatregelen die in 't bijzonder door Trekdienst en Materieel genomen werden, zijn vermeld op de bladzijden die dat Beheer bijzonder aanbelangen.

HOOFDSTUK III.

BEHEER VAN HET ZEEWEZEN.

Toestand van het dienstjaar 1921.

	Gewone	Buitengewone
Credieten gevraagd in 1921. fr.	40,753,650	3,260,000
Uitgaven van 1920 . . .	39,143,081	2,198,150
	<u>1,592,569</u>	<u>3,061,850</u>

Het toenemen van de gewone uitgaven is in hoofdzaak gerechtvaardigd door de aan het personeel verleende lotsverbeteringen; deze strekken zich uit over heel het jaar 1921, terwijl ze maar voor een gedeelte van het dienstjaar 1920 werden toegestaan.

De verhooging, vastgesteld bij de buitengewone uitgaven, is het bedrag van de in 1920 ongebruikt gebleven en in 1921 opnieuw aangevraagde credieten.

De ontvangsten zijn op 13,230,000 frank geraamd.

De uitgaven overtreffen de ontvangsten met 25,503,650 frank.

De twee diensten Paketbooten Oostende-Dover en Overzetdienst Antwerpen-Sint-Anna zijn onderscheidenlijk in dat tekort betrokken voor 3 miljoen 673,824 frank en 683,404 frank.

Rekening houdende met het aandeel van ontvangsten dat door de Post aan het Zeewezen wordt toegekend voor het vervoer van een gedeelte der postverzendingen, vermindert het tekort der lijn Oostende-Dover tot 5,000,000 frank ongeveer.

Al neemt het verkeer toe, toch moet men niet verwachten dat ontvangsten en uitgaven tegen elkaar zullen opwegen.

Reeds vóór den oorlog werden de eerste door de laatsten overtroffen. In 1912 werden de ontvangsten door de uitgaven overtroffen met 1 miljoen 776,923 frank, in 1915 met 1,763,564 frank, welk bedrag in 1919 tot 12,061,189 frank stijgt, in 1920 tot 26,818,478 frank en in 1921 tot 23,503,650 frank zooals hooger is vermeld.

Het is de Loodsdienst die de hoofdoorzaak is van het tekort. Voor ontvangsten die geraamd worden op 4,800,000 frank, vergt hij uitgaven geschat op 19,783,129 frank.

Ingericht krachtens eene overeenkomst met Holland, valt aan geen tariefsverhooging te denken, des te minder dat het ontwerp van het te sluiten verdrag juist alle verhooging van loodsrechten verbiedt

Al de diensten van Zeewezen, ook de twee diensten van exploitatie, zijn van openbaren aard. De uitgaven die eraan besteed worden, al worden ze niet door de ontvangsten gedekt, kunnen beschouwd worden als vruchtbaar ten opzichte van den voorspoed van het land.

Onrechtstreeksche opbrengst van de uitgaven besteed aan het Beheer van het Zeewezen.

I. — *Paketbooten Oostende-Dover.*

De ontvangsten van dezen dienst bestaan alleen uit de opbrengst van het vervoer van reizigers, van collibestelgoed en van postcolli.

De schepen der Oostende-Dover-lijn vervoeren, bovendien, een gedeelte der postverzendingen tusschen België en Engeland en omgekeerd. Daarvoor wordt aan het Zeewezen eene veronderstelde ontvangst toegekend die niet begrepen is in de opbrengst van den maildienst. Voor het jaar 1913 bedroeg het aandeel van het Zeewezen in de postontvangst 2 miljoen 158,950 frank; voor 1919, fr. 2,587,591,41 en voor 1920, fr. 2,392,656,57.

De doorvoer van talrijke vreemde reizigers over Oostende-Dover brengt onvermijdelijk voor een zeker aantal onder hen een min of meer lang verblijf in ons land mede, waar zij uitgaven van allen aard doen en waar zij nieuwe betrekkingen aanknoopen tot groot voordeel van de nationale nijverheid en handel.

II. — *Overzetdienst Antwerpen-Sint-Anna.*

De overzetdienst tusschen Antwerpen (Suikerrui) en Sint-Anna, doet het vervoer tusschen de twee Scheldeoevers, van personen, goederen, dieren en voertuigen. Het is bijna uitsluitend langs dien weg dat al het verkeer gebeurt tusschen de Antwerpsche agglomeratie en een belangrijk gedeelte van het Land van Waas.

Met het oog op dezen bijzonderen toestand zijn de tarieven van den overzetdienst Antwerpen-Sint-Anna steeds zeer matig geweest en zijn dit nog. Daaruit volgt jaarlijks een verlies dat gemiddeld 50,000 frank bedroeg vóór den oorlog en dat, voor het jaar 1919, 376,966 frank heeft bereikt.

III. — *Overzetdienst Antwerpen (Waas)-Vlaamsch-Hoofd.*

Deze dienst, geëxploiteerd voor rekening van het Beheer van Spoorwegen, vervoert enkel de reizigers van de baan Antwerpen-Sint-Nicolaas-Gent.

Door het Zeewezen wordt niets ontvangen voor de overvaart met de booten van dezen dienst, want de overzetprijs is begrepen in de door den Spoorweg afgeleverde biljetten.

IV. — *Loodswezen, Sleepdienst en Zeepolitie.*

De rechtstreeksche opbrengst van deze diensten in loodsrechten en in sleep- en zeepolitietaksen dekt er de exploitatiekosten niet van. Wat de onrechtstreeksche opbrengst betreft, dient opgemerkt, dat het loodsen en het sleepen den toegang tot onze havens vergemakkelijken aan schepen die er anders door de onveilige vaart zouden van verwijderd blijven.

Zoodoende begunstigen ze het verkeer over zee waarvan de bloei het gansche land aanbelangt.

Anderzijds, voorkomt de hulp die ze aan de schepen bieden aanvaringen en strandingen die niet alleen schade berokkenen aan den handel, maar ook den toegang tot de havens zouden kunnen versperren en aldus de Openbare Schatkist verplichten tot zeer groote uitgaven tot het vrijmaken der vaargeulen.

De zeepolitie spoort de misdaden en wanbedrijven op die aan boord der schepen bedreven worden. Te Antwerpen oefent ze op de reede een nacht-toezicht uit waardoor de veiligheid der scheepsladingen gewaarborgd wordt ten bate van den handel en van de goede faam der haven.

V. — *Verlichting en bebakening.*

De dienst der *verlichting* en der *bebakening* (lichttorens, kustlichten, boeien, bakens en seinen), bezorgt geene ontvangsten aan de Schatkist, maar zonder denzelve zouden onze havens niet toegankelijk zijn en de haven van Antwerpen niet wat ze thans is : eene der eerste havens van de wereld.

VI. — *Toezicht op de visscherij. — Zeevaart- en Visscherijsscholen.*

De dienst van het toezicht op de visscherij is ontstaan uit eene verplichting opgelegd door de Internationale Overeenkomst die op 6 Mei 1882 te 's Gravenhage gesloten werd tusschen de aan de Noordzee gelegen mogendheden. De onrechtstreeksche opbrengst van de uitgaven aan dezen dienst besteed, kan niet geschat worden ; hetzelfde geldt voor die van de Zeevaart- en Visscherijsscholen, door den Staat ingesteld of gesubsidieerd, die dienen tot het vormen van het dek- en machinepersoneel van de schepen der handels- en visscherijvloot.

Oorlogslasten.

De credieten die in 1920 door de Wetgeving verleend werden ten buitengewonen titel : uitgaven veroorzaakt door den oorlog, bedroegen voor het Beheer van het Zeewezen. fr. 17,172,190

De op die credieten te doene aanrekeningen kunnen vastgesteld worden op 7,163,000

Eene som van 10,009,000

zal dus ongebruikt blijven, om reden dat sommige werken of leveringen in het jaar 1920 niet konden aanbesteed worden.

De credieten in 1921 onder dezelfde rubriek aangevraagd bedragen 12,270,500

De posten waaruit ze samengesteld zijn stonden reeds op de begroting van het vorig jaar.

Het verschil tusschen deze som van 12,270,500 frank en die van 10,009,000 frank overgelaten in 1920, hetzij fr. 2,271,500

is eene credietverhooging vereischt door het stijgen der prijzen en door inrichtingswerken.

Die bedragen staan niet op den staat der Ontvangsten en Uitgaven die als balans dienst doet en enkel de loopende uitgaven van exploitatie bevat. Werden als zoodanig beschouwd, de kosten ontstaan door het huren van vlottend materieel tot verzekering van den dienst, in afwachting dat door den vijand vernielde of beschadigde eenheden weder in dienst worden gesteld.

Die kosten bedroegen :

in 1920	fr. 140,702.93
in 1921	31,500.00

Vergelijking tusschen de jaren 1914, 1920 en 1921, ten opzichte van de ambtenaren, beambten en werklieden en van de jaarwedden en loonen die hun zijn toegekend.

Uit het onderzoek van de cijfers der drie bijgaande tabellen blijkt eene vermeerdering van de getalsterkte en van het bedrag der bezoldigingen.

Vermeerdering der getalsterkte :

Bureelpersoneel :	1914	1920	1921
Ambtenaren.	54 tot 44	—	48
Technische ambtenaren met inbegrip van den bestuurder van beheer	9 tot 12	—	12
Bedienden	62 tot 138	—	151
Onderwijspersoneel	7 tot 19	—	21
Zee-inspectie	0 tot 0	—	4
	112	213	256

De werkzaamheden van het Zeewezen, die tot dan toe bestonden in het beheeren der openbare diensten, werden eenigen tijd vóór den oorlog, uitgebreid op grond van eene werking ten bate van de Koopvaardij en van de Zeevisscherij.

De nieuwe inrichting der diensten, in verband met die werking, werd in 1914 begonnen en onder en na den oorlog voortgezet.

De uitbreiding van personeel in zeelieden (189 eenheden) en in werklie-

den (109 eenheden) werden in de meeste gevallen opgelegd door het invoeren van den 8 uren dienst en van de wekelijksche rust.

Het kader der loodsen in 1921 is gebleven gelijk het in 1914 bestond.

BEDRAG DER BEZOLDIGINGEN.

I. Beheerspersoneel. — (Ambtenaren, beambten, waterschouten, hoofdloodsen.)

Algemeene verbetering voor gansch het personeel van het Departement.

II. Zeepersoneel der kustdiensten.

a) *Matrozen, stokers en kwartiermeesters.* — Kregen de Engelsche loonen die veel voordeeliger zijn dan de algemeene verhooging.

Voorbeeld : een bediende tegen 4,500 frank in 1914, krijgt niet 4,400 frank, maar 5,200 frank vaste jaarwedde op 1st Januari 1920.

b) *Officieren en onderofficieren.* — Rooster tusschen de Engelsche loonen en de algemeene verbetering.

Een commandant tegen 6,500 frank vóór den oorlog, trekt als jaarwedde op 1st Januari 1920, 13,700 frank in plaats van 11,600 frank.

III. Lager personeel van Antwerpen en van de landdiensten der zee kust.

De op 1st Januari 1920, volgens de algemeene grondslagen, verhoogde rooster werd vervangen door een nieuwen, die nagenoeg bestaande bedragen behoudt met bijvoeging, echter, van nieuwe trappen, zoodat het maximum in tamelijk sterke mate verhoogd is.

Voorbeeld : matroos van Antwerpen : 1,300, 1,400, 1,500 frank vóór den oorlog

De rooster gebracht op 1st Januari tot 3,700, 3,900, 4,100 frank werd vervangen door den volgenden : 3,700, 4,000, 4,300, 4,600, 4,900 en 5,200.

IV. — Personeel der zeevaartscholen.

Roosters verhoogd op 1st Januari 1920, volgens de algemeene grondslagen en vervangen op 1st Januari 1921 door een veel gunstiger rooster (zie navolgende tabel)

GRAAD.	Rang- nummer	1914	1920	Rang- nummer.	1921
Bestuurder van zeevaartschool	4	7500	13000	3	16200
		7000	12300		15500
		6500	11600		14800
	5	6000	11000	4	14100
		5500	10400		13500
					12900
	6	5000	9800	6	12300
	7	4500	9100		12000
Leeraar	8	4000	8400		11400
				7	10800
					10200
	9	3500	7700	8	9600
		3100	7100		9000
		2700	6500		8400

V. Personeel dat vroeger alleen tegen commissieloon betaald werd.

De winsten werden wiskundig verhoogd volgens de winsten van 1912 en hebben daarna verschillende aanpassingen ondergaan.

Het bedrag voor het berekenen van het pensioen werd eenvormig vastgesteld op 75 t. h. van de gezamenlijke winsten. Aldus is het gemiddeld bedrag der loodsen van Vlissingen, dat 3,500 frank was, vervangen, niet door 7,650 frank maar door 12,000 frank.

De commissieloonen werden vervangen door een vaste jaarwedde en commissieloonen.

De loodsen 2^e reeks van Antwerpen trekken ongeveer 75 t. h. van de winsten hunner collega's der 1^e reeks.

De loodsen van Vlissingen ontvangen dezelfde jaarwedde en dezelfde gemiddelde commissieloonen als de loodsen 1^e reeks van Antwerpen.

De bedienden van denzelfden graad der standplaatsen Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge ontvangen dezelfde bezoldigingen.

Om kort te zijn, *behoudens het beheerspersoneel*, hebben al de genoemde bedienden van het Zeewezen hunne winsten zien verhoogd volgens gunstiger grondslagen dan die der algemeene verhooging.

V. Werklieden.

De grondslagen voor de verhooging der loonen zijn die aangenomen voor de werklieden van het Departement.

Vergelijkende tabel van de ambtenaren, enz...

AANWIJZING.	AANTAL.			JAARWEDDE, LOONEN.			AANMERKINGEN.
	1914	1920	1921	1914	1920	1921	
Ambtenaren.	67	79	89	436,400	919,000	989,400	—
Beambten	159	204	243	384,326	857,500	1,427,600	—
Werklieden	273	427	442	412,921	1,994,870	2,013,450	—
Zeepersoneel. { van de kust (Engelsch loon)	712	741	803	1,057,340	2,949,496	3,522,700	—
	82	130	152	152,700	741,200	881,700	—
Loodsen.	551	590	590	3,622,000	10,686,503	10,712,400	—
				6,065,687	18,148,569	19,546,950	

Vergelijking tusschen de verschillende diensten.

I. — *Pakketbooten tusschen Oostende en Dover*

Zooals het verslag over de begrooting voor het dienstjaar 1920 het liet voorzien, kon een tweede dagelijksche dienst hersteld worden tusschen Oostende en Dover vanaf 1 Mei 1920. De gelukkige gevolgen van dien maatregel zijn niet uitgebleven. Inderdaad, het reizigersverkeer aan boord van de Staatsmailbooten is onmiddellijk toegenomen en het getal passagiers vervoerd in 1920 heeft het onverhoopte totaal van 263,033 bereikt. Het is het hoogste cijfer dat sinds het bestaan der lijn is geboekt. In 1913, het gunstigste jaar van vóór den oorlog, dan als er drie dagelijksche diensten in iedere richting waren, gingen 254,169 personen over Oostende-Dover.

De thans verkregen uitslagen laten een nieuwe toeneming van het reizigersverkeer voorzien, want de twee eerste maanden van het jaar 1921 wijzen eene vermeerdering aan van 26 t. h. op het overeenkomstig tijdperk van het vorig dienstjaar.

De raderpaketboot *Leopold II*, die in handen van de Britsche Admiraliteit was gebleven om mede te werken aan de demobilisatie der troepen en die niet meer voor den dienst Oostende-Dover geschikt was, werd aan de Engelsche Regeering afgestaan.

II. — *Werkplaatsen van het Zeewezen, te Oostende.*

Dank zij een voorloopige herstelling hebben deze werkplaatsen tot nogtoe aan al de dienstvereischen het hoofd kunnen bieden.

Maar het Belceer is voornemens eerlang tot een openbare aanbesteding te doen overgaan voor den wederopbouw van zijne werkplaatsen te Oostende,

waarvan de inrichtingen tevens meer modern zullen gemaakt worden, inzonderheid door het aanwenden van electriciteit voor drijfkraft en verlichting.

III. — *Overzetsdienst Antwerpen-St-Anna.*

Het vervoer, zoo van reizigers als van voertuigen en dieren, heeft en 1920 een zekere verslapping ondergaan.

Indien het verkeer aanzienlijker was in 1919, dan moet dat waarschijnlijk geweten worden aan het feit dat er, onmiddellijk na den wapenstilstand, tusschen het Land van Waas en de Antwerpsche agglomeratie een ongevoon verkeer ontstond, veroorzaakt door de hervatting der betrekkingen, dat nooit vóór den oorlog zoo belangrijk was geweest.

VISSCHERIJ.

De Regeering onderzoekt de maatregelen welke dienen getroffen ten bate van de ontwikkeling der bestaande inrichtingen van onze nationale visscherij en voor het maken van een nieuwe visschershaven te Zeebrugge, waar daarvoor beschikbare plaatsen bestaan. Bij dit onderzoek dient rekening gehouden met den toestand door den oorlog ontstaan, met financiële factoren die thans niet kunnen verwaarloosd worden en met de verschillende tegenover elkander staande lokale belangen.

Onze huidige vloot is samengesteld aldus :

Haven.	Stoomsloepen.	Gemengde motorbooten.	Zeilbooten.	Te zamen.
Oostende . . .	55	6	97	156
Nieuwpoort . .	—	—	10	10
De Panne . . .	—	—	57	57
Oostduinkerke .	—	—	2	2
Coxyde	—	—	5	5
Blankenberghe .	5	2	62	67
Heyst	—	3	62	65
Zeebrugge . . .	—	7	11	18
	56	18	306	360

Hetzij te zamen 360 booten.

Drie Duitse stoomsloepen werden voorgoed aan België toegekend door de Commissie der Herstellingen; ze vertegenwoordigen 50 t. h. der oorlogsverliezen in eenheden van deze soort, dan als de in beginsel aangenomen verhouding slechts 20 t. h. der geleden verliezen bedroeg.

Bij gebrek aan voldoende tonnenmaat, is Duitschland door het Vredesverdrag verplicht voor onze visscherij bestemde vaartuigen te bouwen en er werd overeengekomen, dat een type van gemengde boot, met motor en met zeil, in reeks zou kunnen geleverd worden tot beloop van de aan België verschuldigde tonnenmaat, dat is ongeveer 30 van die eenheden.

Daar echter dat type aan de meeste onzer daarover geraadpleegde visschers niet schijnt te bevalen, zullen er eerlang twee eenheden van geleverd worden als proef.

Toezicht op de visscherij.

Sedert 13 September 1920, heeft de kanonneerboot *Zinnia*, aangekocht bij de Engelsche Admiraliteit en tot visscherijwachtboot ingericht, haren toezichtsdienst in de Noordzee begonnen. Verschillende materiele bezwaren lieten aanvankelijk enkel korte kruistochten toe, maar de duur der reizen is tragsgewijze langer geworden om, zoohaast mogelijk, tot den normalen dienst van vóór den oorlog terug te keeren.

De *Zinnia* bezit een bijzondere bewapening tot het vernietigen, op afstand, van de zeemijnen die nog op haren weg mochten liggen, en de bemanning is met de behandeling ervan vertrouwd.

Onderwijs.

De zeevaartscholen te Antwerpen en Oostende werken onder het nieuw stelsel voorzien bij het Koninklijk besluit van 23 Februari 1914, gewijzigd bij besluit van 30 December 1920.

De drie voorgeschreven examenzittingen werden in 1920 gehouden, volgens de nieuwe schikkingen van het Koninklijk besluit van 26 Februari 1914, maar met toepassing, voor sommige kandidaten van de overgangsbepalingen, die inzonderheid vermindering van de vereischte zeevaartstages toelaten.

Werden verleend :

31	diploma's van kapitein op de groote vaart,
29	» eerste stuurman op de groote vaart,
51	» tweede » »
4	» kapitein op de kustvaart,
1	» stuurman » »
1	» visscherspatroon, 2 ^e klasse,
4	» mecaniciens, 1 ^e klasse,
7	» » 2 ^e » ,

128

dus te zamen 128 diploma's.

Een Koninklijk besluit van 31 December 1920 heeft de regels voor het begeven van diploma's van officier belangrijk gewijzigd.

Voortaan moet ieder houder van een diploma van Belgische nationaliteit zijn.

De voorwaarden der studies en examens van de kandidaten tot het diploma van mecaniciens zijn geheel omgewerkt, het diploma is verplichtend gemaakt en de houders ervan worden machine-officiëren genoemd.

De adspiranten-, dek- of machineofficiëren mogen hunne theoretische studies doen in de zeevaartscholen alvorens op zee te varen en, na een examen te hebben afgelegd aan het einde hunner studiën, wordt hun een

getuigschrift van leerling-officier afgeleverd. Na den voorgeschreven vaarttijd te hebben uitgedaan, leggen zij een examen af over de practijk en verwerven, ingeval van welslagen, het diploma van officier.

De candidaat-dekofficier die aan de gestelde voorwaarden van zeilvaart niet voldoet, ontvangt een diploma dat het uitoefenen van zijn ambt beperkt tot schepen met mechanische drijfkracht.

Nieuwe overgangsbepalingen behouden tot in Juli 1922 verminderingen van den voorgeschreven vaarttijd, ten bate van candidaten die kunnen bewijzen dat zij militairen dienst op het front hebben gedaan.

Ten slotte, de vaarttijd in de Kolonie, volbracht door zeelieden die al een diploma van officier bezitten, kan aangenomen worden tot eene verhouding van 2/3 tot het voltooien van stages vereischt voor examens tot het bekomen van hogere diploma's.

Het schoolschip heeft in 1920 zijn werk van beroeps- en theoretische opleiding van dekofficiëren voortgezet.

Deze inrichting telt thans 201 cadetten, waarvan er 117 ingescheept zijn op het schoolschip *L'Avenir*, terwijl de overigen aan boord van het wachtschip *Comte de Smet de Nayer* blijven in de Antwerpsche haven.

De visscherijwachtboot *Zinnia* heeft sedert 15 September 1920, aan boord genomen, 15 leerlingen-matrozen en 15 leerlingen-mecaniciens die tot de koopvaardij zullen overgaan na afloop van den voorbereidingstijd van 10 maanden.

De School voor Scheepsjongens is tot nogtoe niet hersteld. Het Beheer van het Zeewezen onderzoekt, in medewerking met den Hoogen Raad van het Zeewezen, of deze instelling weder dient ingericht, rekening houdende met de moeilijkheden ontstaan uit den door den oorlog gestichten toestand, met het beloop der voorziene kosten en met de te verwachten uitslagen.

KOOPVAARDIJ.

Scheepvaartvergunningen.

Daar de economische voorwaarden het toezicht niet meer wettigen, dat door de scheepvaartvergunningen uitgeoefend werd op de vaartuigen die de Belgische havens bezoeken, werd een wetsontwerp bij de Kamers ingediend tot intrekking van het besluit-wet van 10 September 1918 en van de wet van 30 September 1918 waarbij dat toezicht werd ingesteld.

Beheer der Duitsche vaartuigen.

De « Association Maritime Belge » heeft voor rekening van de Belgische Regeering het handelsbeheer overgenomen, van de gewezen-vijandelijke schepen die tijdelijk aan België toevertrouwd werden. Sommige van die schepen werden, einde 1920, in eigendom aan België toegewezen, evenals verschillende andere, door de geallieerde landen krachtens eene te Spa gesloten overeenkomst afgestaan, en waarvan de levering aan den gang was bij het einde van het dienstjaar 1920.

België verkrijgt aldus eene tonnenmaat die gelijk is aan de gezamenlijke tonnenmaat van de door zijnen Prijzenraad veroordeelde vijandelijke schepen.

Verdeeling van de Duitsche schepen.

Ware de eindverdeeling der vijandelijke tonnenmaat een jaar vroeger gebeurd, dan zouden de geallieerde Regeeringen, door het te koop stellen in een tijd dat het zeeverkeer nog zeer winstgevend was, er aanzienlijke sommen voor bekomen hebben, ten bate van Duitschland, dat voor de waarde dier schepen moet gecrediteerd worden, doch tot nadeel van de geallieerde reeders, die in bezit zouden geweest zijn van zeer duur betaalde vaartuigen, juist op het oogenblik dat, even plotseling als onverwacht, eene weergalooze crisis in den wereldhandel is losgebroken, die het bestaan van meer dan eene reederij bedreigt en waarvan het einde ongelukkiglijk nog niet is te voorzien.

Daar de aan België afgestane gewezen-vijandelijke schepen gelijkwaardig zijn met zijne prijzenschepen, zal de waarde ervan niet aan Duitschland gecrediteerd worden. Door het feit dat sommige dezer vaartuigen tijdelijk door België beheerd werden, konden ze, bovendien, goed tot de vaart geschikt gemaakt worden en werd de waarde ervan aldus verhoogd.

Wegens voormelde crisis ware het niet mogelijk geweest onze gewezen-Duitsche schepen in afwachting van de tekoopstelling in exploitatie te stellen, zonder aan de private reederijen groot nadeel te berokkenen. Derhalve, werden ze het eene na het andere afgetakeld.

Beroepsraad der Koopvaardij.

Deze instelling, voorgezeten door een ambtenaar van het Beheer van het Zeewezen, heeft in den loop van 1920 vier-en-twintig vergaderingen gehouden, gewijd aan het verbeteren van de betrekkingen van goede verstandhouding, die heerschen moeten tusschen de reeders, hunne staven en hunne bemanningen. De Raad heeft nuttig werk verricht, door het regelen in der minne van geschillen ontstaan tusschen de belanghebbende groepen, welke geschillen, zonder zijne tussenkomst hadden kunnen aanleiding geven tot werkstakingen, tot groot nadeel van ons overzeesch verkeer en van allen die ervan bestaan.

De Raad heeft een collectief arbeidscontract gesloten waardoor reeders, officieren en zeelieden gebonden worden en dat voorlopig in voege blijft.

Hooft Raad van het Zeewezen.

De door dezen Raad ingestelde Technische Commissie heeft talrijke vergaderingen besteed aan het opmaken van de reglementen tot toepassing van de wet op de veiligheid in zee; zij heeft hare werkzaamheden tijdig geëindigd om de inwerkingstelling toe te laten, van 1 Januari 1921 af, van deze heilzame wet, die, niet alleen een maximum van veiligheid waarborgt aan

zeelieden en passagiers die onder Belgische vlag varen, maar tevens eischt dat onze schepen gebouwd en behouden wezen in eenen staat, die niet anders kan dan het meeste vertrouwen inboezemen aan de verzekeraars van het vaartuig en de daarmee vervoerde goederen.

Anderzijds, werden al de schikkingen getroffen om de naleving van de nieuwe wet en van de reglementen tot toepassing te waarborgen, zoodat de daartoe ingestelde dienst der zeeinspectie zijne werkzaamheden van 1 Januari 1921 af heeft kunnen beginnen.

Zeepolitie.

De stoomschepen bijzonder aangewezen voor het toezicht op de reede van Antwerpen om de diefstallen in de haven tegen te gaan, werden geleverd : de *Scheldewacht I* in Juli 1920 en de *Scheldewacht II* in Januari 1921. Deze dienst werkt normaal en in de beste voorwaarden; hij blijft in nauwe medewerking met de plaatselijke politie, belast met het toezicht op de kaden.

Loodswezen.

De twee stoomsloepen die in 1919 van de Britsche Admiraliteit in huur werden ontvangen, zijn sedert het eigendom der Regeering geworden.

Als voortzetting van de wederinrichting van den loodsdienst in de Scheldemonden, heeft het Beheer van het Zeewezen in Engeland twee andere stoomsloepen gekocht, die het in loodsbotten heeft laten veranderen. De stoomflotille bestaat thans uit zeven eenheden en zal in het vervolg nog verder aangevuld worden.

Dank zij de uitbreiding van materieel, konden de twee stationnement-posten gesplitst worden : die van Oostgat in December 1920 en die van Wielingen in Februari 1921. In het Oostgat liggen de twee stoomschepen, het eene ter hoogte van de boei van Middensteenbank, ongeveer in de lijn der lichten van Westkapelle; het andere in de lijn van het lichtschip Haak en Schouwenbank.

In het Wielingernauw kruisen de stoomboten, de eene in de nabijheid van het lichtschip *Westhinder*, de andere ter hoogte van het lichtschip *Wandelaar*.

Gedurende het jaar 1920, vaarden 8,206 schepen de Schelde op naar Antwerpen, Brussel of Gent, die verplicht waren een loods te nemen; in 1919 bedroeg dat cijfer 4,955. Van deze 8,206 schepen werden 4,917 door Belgische loodsen bediend, 2,068 door Nederlandsche bedienden; 1,221 liepen binnen zonder loods. In 1919 bedroegen deze cijfers onderscheidenlijk 2,498, 1483 en 974. Uit de vergelijking van deze cijfers blijkt, dat in verhouding tot het gezamenlijk getal binnengekomen schepen, het aantal schepen die zonder loods binnenliepen in 1920 afgenomen is, anderzijds, bekomen de Belgische loodsen een hooger percentage der binnengeloopen schepen dan in 1919; het is ongeveer 60 t. h. en als men er de 83 t. h. der uitgelooste schepen bijvoegt, komt men, voor 1920, tot een cijfer van 71.5 t. h. tegen 60 t. h. in 1919 op het het gezamenlijk aantal in- en uitvarende schepen.

Wat de havens der kust betreft, 417 schepen liepen Oostende binnen en 71 Zeebrugge; in 1919 waren die cijfers onderscheidenlijk 278 en 26.

Sleepdienst.

De sleepdienst is voortgegaan met geregeld te werken te Oostende en te Blankenberghe.

De overgroote verhooging der exploitatiekosten, zoo in personeel als in materieel, heeft eene herziening van het tarief noodig gemaakt.

De nieuwe tarifeering bevat inzonderheid volgende wijzigingen :

- 1^o Gemiddelde verhooging met 400 t. h. der vroegere rechten ;
- 2^o Vermeerdering van tarief voor nachtwerk, 50 t. h. ;
- 3^o Bezoldiging van het sleepen bepaald per half uur na het eerste uur ;
- 4^o Aanneming van de bruto-tonnenmaat (in plaats van de netto-tonnenmaat) als grondslag voor de toepassing van het tarief.

Schijnt de vermeerdering op het eerste zicht hoog, ze is dat niet meer als men weet, dat de exploitatiekosten bijna in gelijke mate gestegen zijn en dat, vóór den oorlog, de dienst eene ontvangst opleverde van 20,000 frank slechts tegen eene uitgave van 100,000 frank, vanwaar een tekort van 80 t. h. Toen reeds had men het sleeptarief met 400 t. h. moeten verhoogden om tot een evenwicht van ontvangsten en uitgaven te geraken; om dat evenwicht thans te bereiken, had men de rechten op meer dan 23 maal hun bedrag van vroeger moeten brengen. Daar kon natuurlijk geen sprake van zijn en het Beheer heeft zich bepaald bij eene verhooging van 400 t. h., in aanmerking nemende dat het een dienst van algemeen belang betreft.

Verlichting.

Twee nieuwe lichtschepen werden in aanbouw gesteld en moeten geleverd worden, het eene tegen het einde van het jaar, het andere begin 1922. Inmiddels is de na den wapenstilstand weergevonden romp van een lichtschip ingericht als reserveeenheid, waardoor de teruggave mogelijk werd van de twee treilers, veranderd in lichtschip, welke het Beheer van het Zeewezen van de Britsche Admiraliteit in huur had gekregen.

De bebakening van het rechtstreeksch Stroombanknauw is hersteld en lantaarns, fluiten en toebehooren werden besteld om te kunnen voortgaan met het weder in staat stellen van de licht- en fluitboeien bestemd tot het bebakenen van de Vlaamsche kusten en daarna de landteekens te kunnen teruggeven die ons door de Engelsche Overheid verhuurd werden.

Het herstellen der lichten en landteekens gaat zijn normalen gang :

Een voorloopig flikkerlicht werd geleverd voor Nieuwpoort en zal binnen kort op een opstand geplaatst worden die als lichttoren dienst doet.

Een optisch toestel met toebehooren is besteld voor den lichttoren te Knocke, met als hoofdverlichting electrisch gloeilicht en een toestel voor hulpverlichting met opgelost acetyleen. Dit toestel zal voorloopig benuttigd worden te Oostende, waar het zal geplaatst worden op een tijdelijken licht-

toren, die op de Leopoldlunette wordt gebouwd. In afwachting, zal de lichttoren te Knoeke zijn ouden herstelden lantaarn krijgen en een wit schitterlicht is voorloopig geplaatst op den ouden lichttoren te Oostende.

Nog te Oostende werden richtinglichten opgesteld om aan de schepen het in- en uitvaren van de haven te vergemakkelijken en de nacht-getijdeseinen van vóór den oorlog zijn hersteld.

Reddingsdienst.

De langs de kust geplaatste reddingsposten zijn uitgerust en in staat om in geval van zeeramp op te treden.

In Februari 1920, is het reddingspersoneel van Oostende ter hulp gekomen aan twee mannen, die in nood verkeerden op een wrak ten Oosten van de haven; het redde uit haren gevaarlijken toestand, eene sloep die in de branding van de kust omgekanteld was.

Op 14 Juli 1920, beantwoordde sleepboot n° 4, van Oostende, de noodseinen van de bemanning van eene pleziermotorboot die vastgelopen was op het bebakend wrak van de *Monitor*, vóór Middelkerke; ze kon de twee matrozen en de twaalf plezierreizigers aan boord nemen en de van het wrak losgeraakte motorboot naar de haven slepen.

In den nacht van 12 op 13 November 1920, werd dezelfde sleepboot n° 4 uitgezonden naar de « Rammekens Bank », in den omtrek van Vlissingen, om hulp te bieden aan het Engelsch stoomschip *Clan Graham*, dat per draadlooze telegraaf zijn nood had geseind. Toen de sleepboot, omstreeks 3 uren s'morgens, ter plaatse kwam, vormde het Engelsch schip, waarop een geweldige brand was losgebroken, nog slechts één vuurmassa. Alle pogingen om het vuur te blussen bleven vruchteloos. Te 5 ure 30 werd het Engelsch schip geschokt door een geweldige ontploffing, die het opperdek deed springen en ons vaartuig met brandende stukken overdekte. Het is in die gevaarlijke omstandigheden, dat de bemanning van de *Clan Graham* moest gered worden; niettegenstaande het gevaar, konden de 71 mannen van het Engelsch vaartuig met behulp van eene ladder neergelaten worden aan boord van de sleepboot n° 4, waarvan de gansche bemanning blijk gaf van moed en zelfopoffering en waarvan de patroon met veel beslistheid en koelbloedigheid de leiding van het reddingswerk waarnam.

Inkrimping der uitgaven.

De credietaanvragen bevatten slechts onmisbare sommen.

Onder hoofding personeel, tot het bezoldigen van de bedienden volgens de vastgestelde roosters.

Onder hoofding materieel, om werken en leveringen te kunnen betalen, die den geregelden gang der diensten moeten waarborgen.

Er is rekening gehouden met de afschaffing van 33 hulpmatrozen, waarvan de dienst waargenomen wordt door het personeel en op de kosten van den vergunninghouder der spijs- en drankzalen aan boord van de pakketbooten Oostende-Dover.

Vier-en-dertig matrozen vervangen door tijdelijke wakers aangeworven tegen gunstiger voorwaarden om de wacht aan boord te verzekeren van reserve- en werklooze schepen

Voor de onderhoudswerken worden de te verwerken materialen met de meeste zuinigheid gekozen. De vernieuwing van vlottende eenheden wordt slechts dan in aanbesteding gesteld, als de toestand der markt gunstig geacht wordt, zelfs als de diensten er tijdelijk moeten door gehinderd worden.

HOOFDSTUK IV.

BEHEER DER POSTERIJEN.

Het tekort.

Het tekort van het bedrijf der posterijen zal, voor 1921, nagenoeg 53,854,032 frank bedragen.

Het is hoofdzakelijk het gevolg van het feit, dat de uitgaven hebben toenomen in grootere mate dan de opbrengst voortvloeiende uit de tariefverhooging, opbrengst welke wordt beïnvloed door de economische crisis en de nog altijd heerschende beperking van de internationale betrekkingen.

Andere voornaamste factoren beïnvloeden den huidige toestand en naar aanleiding daarvan dient men thans te herhalen wat de heer Pepin schreef in zijn verslag over de begroting voor 1920 :

« Ter wille van de duidelijkheid der begroting en om de posttarieven te » kunnen vaststellen in overeenstemming met de uitkomsten van het bedrijf, » zouden de Posterijen moeten ontlast zijn van al de verstrekkingen die niet tot » hunnen dienst behooren : gemeentefonds, postvrijdom, enz. »

Het dient inderdaad te worden gezegd dat de bijdrage der Posterijen in het gemeentefonds haar eene ontvangst ontnemt, geschat op . fr. 37,951,000

De postvrijdom, berekend tegen 0.20 voor elk stuk, kost haar fr. 10,000,000

De kosteloze diensten voor de Spaarkas, enz., bedragen. fr. 4,000,000

Wegens het gunsttarief, uitzonderlijk verleend aan de bladen, verliezen de Posterijen nagenoeg. fr. 2,000,000

Men schat op fr. 700,000

de kosten van den militairen postdienst in het bezet gedeelte, kosten die ten laste van Duitschland moeten komen.

Om deze opsomming te sluiten, moeten wij de nota overnemen, welke aan den voet der balans van het bedrijf van den Dienst der Postchecks voorkomt :

« Het Departement van Financiën, door artikel 50 van het » Koninklijk besluit van 23 Februari 1913 belast met het » beheer der beschikbare fondsen van den Dienst der Postchecks, » betaalt de interesten aan de Posterijen wegens die kapitalen » niet meer uit. Het is van oordeel, dat het beginsel, interest- » rekeningen op te maken tusschen openbare diensten, de » rekeningen van den Staat zonder nut zouden kunnen ver- » wikkelen.

» De sommen, beschikbaar op de rekeningen der Postchecks, » gelden als leening.

» Zoo moet de Regeering de interesten van 5 t. h. wegens » hare premieleening niet betalen.

» In 1921 zal de besparing uit dien hoofde 18,000,000 frank » bedragen.

» Met het oog op de Schatkist, levert de Dienst der Post- » checks eene winst op van fr. 12,000,000

Uit het bovenstaande blijkt dat de interesten der Posterijen zijn belast met een globale som van ongeveer. fr. 67,231,000

Mocht het bedrijf der Posterijen zelfstandig optreden, dan zou het een overschot van ongeveer 13,000,000 frank hebben.

Nota betreffende de uitgaven, op de begrooting der Posterijen aangerekend om de eenige reden dat de Duitschers nog niet hebben voldaan aan al de verplichtingen, die hun door het Vredesverdrag zijn opgelegd.

Betreffende het materieel en de lokalen werd de Belgische Begrooting, omdat de Duitschers hunne verbintenissen nog niet nageleefd hebben, met de volgende sommen bezwaard :

fr. 98,831,25 wegens huur van Amerikaansche stempelmachines gedurende den oorlog ;

fr. 443,150 wegens de bijdrage van Duitschland in de kosten van herstel der treinpostwagens. (Deze schuldvordering zal vergoed worden door de levering van rollend materieel aan den spoorweg, die ons dit later zal aanrekenen als tegoed) ;

fr. 795,129.87 wegens huurprijzen, door het Duitsch beheer niet betaald gedurende de bezetting ;

fr. 10,452,660 wegens de uitgaven ten gevolge van den oorlog voor de dienstjaren 1919, 1920 en 1921 ;

dus te zamen, fr. 11,789,771.12.

Vergelijkende tabel van het getal ambtenaren, bedienden en werklieden en van de jaarwedden, loonen en vergoedingen die hun toegekend zijn, tusschen de jaren 1914-20 en 1921.

AANWIJZING.	1914		1920		1921	
	Getal.	Bedrag der jaarwedden, loonen en vergoedingen.	Getal.	Bedrag der jaarwedden, loonen en vergoedingen.	Getal.	Bedrag der jaarwedden, loonen en vergoedingen.
Ambtenaren en ontvangers	934	10,080,290	962	36,545,818	1,060	42,549,812
Bedienden	3,785		4,227		4,768	
Brievenbestellers	(1) 13,191	12,907,450	(2) 12,214	58,573,000	(3) 12,571	70,080,000
Werklieden	437		367		519	

(1) Waarvan nagenoeg 5,000 boventallige brievenbestellers, voor een vast geld werkende, en 550 hulpschrijvers van den uitvoeringsdienst.

(2) Waarvan nagenoeg 2,500 boventallige brievenbestellers, voor een vast geld werkende, en 525 hulpschrijvers van den uitvoeringsdienst.

(3) Waarvan nagenoeg 2,500 boventallige brievenbestellers, voor een vast geld werkende, en 650 hulpschrijvers van den uitvoeringsdienst.

*Vaste opengestelde Postbureelen.**a) Soorten en aantal.*

SOORTEN.	op 30 Juni 1914.	op 30 Juni 1920.	op 31 Maart 1921.
Ontvangerijen	682	690	693
Onderontvangerijen	613	623	641
Kantoren	10	7	7
Overdraagkantoren.	273	268	262
Hulpkantoren.	133	110	122
Bijbureelen	—	2	3
	1715	1702	1730

Van al de bureelen, die in 1914 werkzaam waren, moeten er noch slechts twee heropend worden.

b) Openstellingsuren.

Bij ministerieele beslissing van October 1919 en bij wijze van proefneming werden de openstellingsuren van de winketten der postbureelen als volgt bepaald:

In de week :

Bureelen der groote agglomeratiën (Antwerpen, Brussel, Gent, Luik) en der belangrijke nijverheidsgemeenten : van 8 tot 19 uur, zonder onderbreking.

Overige bureelen : tusschen 8 en 18 uur, volgens de plaatselijke noodwendigheden, met onderbreking gedurende twee uren omtrent het midden van den dag.

*Op Zondagen en daarmee gelijkgestelde feestdagen :**Winketten gesloten.*

Daar de proefneming volle voldoening gegeven heeft, werden de nieuwe openstellingsuren voorgoed aangenomen in Juli 1920.

Vervoer der postbestellingen.

De Posterijen nemen al de veranderingen waar, die in de dienstregeling der treinen voorkomen, om den dienst van het vervoer der postbestellingen te verbeteren zoo binnen het land als voor de betrekkingen met het buitenland.

Thans rijden er 48 treinpostwagens (vóór den oorlog waren er 60).

Twaalf diensten van postkoetsen, de meest noodige, werden heringericht.

Bestelling van de postzaken en lichting der brievenbussen.

Wat aangaat de bestelling der postzaken, zou men thans moeten er toe komen, de eerste bestelling van postzaken 's morgens vroeg genoeg te doen geschieden in al de gemeenten.

In dit opzicht, zoo de toestand nog niet even goed is als die vóór den oorlog,

dan is dit te wijten aan het niet rijden van sommige treinen zooals vroeger, vooral van de nachtposttreinen.

Niettegenstaande dit ernstig bezwaar geschiedt, in meest al de gemeenten, de eerste bestelling op een redelijk uur.

In de week zijn er, in meest al de gemeenten, twee bestellingen per dag. In de groote steden zijn er meer en het aantal bestellingen bedraagt er 4, 5 en zelfs 9 volgens de belangrijkheid der gemeente.

Op den Zondag is er overal slechts ééne bestelling.

De dienst van de lichting der brievenbussen levert niets bijzonders op; hij is geregeld derwijze dat hij aan de huidige behoeften voldoet.

Getal Postbestellingen.

AARD DER POSTBESTELLINGEN.		1913 (1)	1919	1920
Private brieven	gewone	232,455,312	250,734,319	257,173,029
	aangeteekende	5,656,891	6,253,679	8,311,461
	verzekerde (2).	417,569	99,225	243,838
Dienstbrieven	gewone	35,966,689	48,712,027	48,637,248
	aangeteekende	3,429,156	1,344,623	2,250,266
Postkaarten		131,376,478	117,079,755	113,780,631
Visitekaartjes onder open omslag		10,805,132	4,083,352	4,566,952
Nieuwsbladen		201,307,776	168,867,933	198,652,836
Drukwerk		293,248,694	130,836,628	142,792,277
Monsters		12,272,952	6,540,261	7,450,906
Onder kruisband verzonden stukken		4,798,920	4,173,780	4,468,163
Spoedstukken		3,362,914	3,629,020	ontbreekt.
Onbestelbare postzaken		373,830	713,373	518,633
Opvorderingen van niet bestelde zaken		13,124	10,098	13,946

Uitgaven opgelegd om politieke of sociale redenen.

a) Portvrijdom.

Het aantal behandelde dienstbrieven in het binnenlandsch verkeer in 1919 bedroeg 49,458,564 en 50,196,793 in 1920.

Rekent men een gemiddeld port van 20 centiem per stuk, dan kan de last, dien de portvrijdom aan de Posterijen oplegt, geraamd worden op 10 miljoen frank, zoowel voor 1919 als voor 1920.

(1) De cijfers voor de dienstjaren 1914, 1915, 1916, 1917 en 1918 ontbreken.

(2) Het globaal bedrag van de verzekerde vervoerde stukken gedurende de dienstjaren 1913, 1919 en 1920, bereikt onderscheidenlijk fr. 513,387,990, fr. 200,031,213 en fr. 515,897,587.

Deze last zal, volgens de gegevens eener onlangs opgemaakte statistiek, hetzelfde cijfer bereiken voor het jaar 1921.

b) Behoud van het verminderd tarief voor de tijdschriften.

Voor de nieuwsbladen en de tijdschriften geldt voor het jaar 1921, zooals vroeger, het tarief van 4 centiem per 75 gram, in binnenlandseh verkeer, en van 5 centiem per 50 gram voor het buitenland.

Het verminderd tarief, uit dien hooftde en bij uitzondering ingevoerd voor de drukpers, kost aan de Posterijen :

Voor het binnenland	fr. 2,228,429.36
Voor het buitenland	278,248.88
Te zamen	fr. 2,503,678.24

c) Vermindering van het tarief voor drukwerk gebruikt door blinden.

Men beschikt over geen gegevens om te kunnen schatten welk verlies de Posterijen zullen ondergaan door het drukwerk, gebruikt door blinden, te vervoeren uit menschlievendheid tegen het verminderd tarief van 5 centiem per 500 gram.

Daar het getal van die te verzenden stukken niet groot is, behoeft men zich daarmee niet verder bezig te houden.

Doorvoerkosten.

De rekeningen van doorvoer voor het jaar 1914 zijn nog niet afgesloten; buiten den Russischen dienst, met welken de betrekkingen onderbroken blijven, hebben de posterijen van Duitschland, van de republiek Cuba, van Griekenland en van Uruguay ons al de noodige gegevens tot afrekening nog niet medegedeeld.

Voor het dienstjaar 1914 of liever voor de eerste zeven maanden van dit jaar sluiten de afgesloten rekeningen ten bate van den Belgischen dienst met fr. 884,402.99

Bij deze som dient te worden gevoegd de vermoedelijke schuld van Duitschland, van de republiek Cuba, van Griekenland en Uruguay, hetzij omtrent 325,000 »
alsmede onze schuldvordering ten laste van Rusland, omtrent. 50,000 »

Te zamen voor 1914. . . fr. 1,259,402.99

Het dient te worden gezegd dat de doorvoerkosten, aan België verschuldigd voor de laatste vijf maanden van 1914 en de jaren 1915 tot 1918, van Duitschland geëischt werden door het toedoen van de Commissie voor Herstel.

Voor 1919 kan men onmogelijk thans bepalen wat de doorvoer opbrengen zal; de onderhandelingen, hieromtrent aangeknoopt, zullen voor langen tijd op niets uitloopen; wat betreft de dienstjaren 1920 en 1921 kan men, zonder vrees voor misrekening, een jaarlijksche ontvangst van twee millioen frank verwachten.

Tekort in de vreemde postdiensten vastgesteld.

Inlichtingen ontbreken betreffende het tekort van de vreemde postdiensten; behalve voor Frankrijk, waar de Onder-Staatssecretaris in een verslag verklaart dat de P. T. T. vóór den oorlog een overschot hadden en dat zij thans een tekort hebben ten gevolge van de toeneming der uitgaven met 500 t. h., terwijl de ontvangsten slechts met 100 t. h. vermeerderden.

Schikkingen tot vermindering van de uitgaven.

Om de uitgaven van stoffelijken aard te verminderen trachten de Posten het verbruik van papier te verminderen, namelijk door veranderingen gebracht in het formaat en in de qualiteit van verscheidene formulieren. Door minder eischen te stellen omtrent de qualiteit van sommige leveringen, konden zij verscheidene aankopen doen onder werkelijk voordeligere voorwaarden. Bovendien deden zij zooveel mogelijk beroep op de concurrentie voor de levering van voorwerpen en stoffen alsmede voor de uitvoering der werken.

Behalve wanneer het volstrekt noodig is, hetzij om gezondheidsredenen, hetzij om de lokalen in stand te houden, werden de uitgaven voor het onderhoud van de bureelen en van de ambtswoningen verdaagd.

Er werden ook verminderingen van uitgaven ingevoerd bij de exploitatiediensten. Zoo bepaalde het Beheer er zich bij, na den wapenstilstand, slechts de volstrekt gewettigde bijbestellingen terug in te voeren, en wel in zooverre de daardoor veroorzaakte uitgave gedekt zij door het bedrag van het port der poststukken, waaraan deze uitbreiding van den dienst zou ten goede komen.

Anderzijds schafte het de bijkantoren (namelijk de agentschappen) af, wanneer zij kosten veroorzaken, die niet in verhouding zijn tot de bewezen diensten; het richt nieuwe bureelen op of brengt veranderingen in de bureelen alleen dan wanneer het niet te vermijden is; het voert de diensten der postkoetsen niet meer in, indien zij met het oog op den postdienst niet volstrekt gewettigd mochten zijn of eene uitgave buiten elke verhouding tot de te bekomen voordeelen mochten veroorzaken.

Eindelijk vereenvoudigt en verbetert het zijn bedrijf zooveel mogelijk, derwijze dat men over minder werkkrachten moet beschikken.

Om dien weg nog verder op te gaan, zal eene Commissie binnenkort gelast worden, na te gaan welke nieuwe vereenvoudigingen kunnen ingevoerd worden en welke de meest spaarzame bedrijfsmiddelen zijn.

Nota betreffende den postdienst sedert den Wapenstilstand.**I. — Postkantoren.****a) Aantal en soorten**

Op 30 Juni 1915 waren er 1.715 postkantoren werkzaam; op 30 April l.l. waren er 1.731. Onder deze 1731 kantoren zijn er 694 ontvangerijen, 643 onderontvangerijen, 7 anneemkantoren, 262 overdraagkantoren, 122 agentschappen en 3 bijkantoren.

Van al de bureelen die vóór den oorlog werkzaam waren, konden er slechts twee tot nu toe niet opnieuw opgesteld worden voor het publiek

b) Openstellingsuren

Bij ministerieele beslissing van October 1919 en bij wijze van proefneming werden de openstellingsuren van de winketten der postbureelen bepaald als volgt:

In de week

Bureelen der groote agglomeratiën (Antwerpen, Brussel, Gent en Luik) en der belangrijke nijverheidsgemeenten : van 8 tot 19 uur, zonder onderbreking

Overige bureelen : tusschen 8 en 18 uur, volgens de plaatselijke noodwendigheden, met onderbreking gedurende twee uren omtrent het midden van den dag.

Schorsing van de financieele diensten te 17 uur in de bureelen die te 18 uur sluiten, en te 18 uur in de bureelen die te 19 uur sluiten.

Op Zondagen en daarmee gelijkgestelde feestdagen

Winketten gesloten.

Daar de proefneming volle voldoening gegeven heeft, werden de nieuwe openstellingsuren voorgoed aangenomen in Juli 1920.

II. — Vervoer der postbestellingen.

Dank zij het inleggen van nieuwe treinen verbetert de dienst van de overbrenging der postbestellingen steeds meer.

Het getal poststukken, binnen het land verzonden, is thans nagenoeg hetzelfde als in 1914.

Voor onze zendingen uit en voor het buitenland maken wij gebruik van de internationale sneltreinen en van de scheepvaartlijnen welke achtereenvolgens hersteld worden; zóó staan wij in rechtstreeksche betrekking met meest al de landen der wereld.

Thans rijden er 47 posttreinwagens (vóór den oorlog waren er 60)

Twaalf diensten van postkoetsen, de meest noodige, werden heringericht; sommige van die diensten worden verzekerd door motorrijtuigen. Hebben onze vervoermiddelen te land tot nu toe geen grootere uitbreiding genomen, dan is het omdat de toestand der begroting ons verplicht, ons bij de behoeften der Posten te bepalen.

III. — *Bestelling der postzaken en lichting der brievenbussen.*

Dadelijk na den wapenstilstand werd voorgeschreven de poststukken eenmaal per dag te bestellen in al de gemeenten van het Rijk, met lichting der brievenbussen.

De aangestelden der bureelen werden verzocht tot de overige bestellingen en lichtingen trapsgewijze te doen overgaan naar gelang van de behoeften en volgens de verkeersmiddelen.

Thans kunnen de verkregen uitkomsten bevredigend geacht worden. De toestand van vóór den oorlog kon in tal van gemeenten hersteld worden; de eerste bestelling geschiedt bijna overal vroeg genoeg 's morgens. Anderzijds zijn er, in meest al de gemeenten, twee bestellingen per dag in de week; in de groote steden zijn er meer bestellingen : 4, 5 en zelfs 6 volgens de belangrijkheid der gemeente.

De dienst van de lichting der brievenbussen is derwijze geregeld dat hij aan de huidige behoeften voldoet.

IV. — *Getal postbestellingen.*

In bijgaande tabel I wordt het algemeen getal der postbestellingen aangegeven voor elk der jaren 1913, 1919 en 1920.

Behalve voor de brieven, waarvan het aantal sedert 1913 heeft toegenomen, is er afneming voor de overige soorten van postbestellingen.

De vermindering is vooral merkelyk voor elk ander drukwerk dan de tijdschriften; zij is echter gemakkelijk te verklaren door de overdreven duurte van het papier.

V. — *Posttarieven.*

De onderscheidene herzieningen der posttarieven, wat betreft de postbestellingen, hebben goede uitslagen opgeleverd ten aanzien van de begrooting.

Uit de vergelijking der ontvangsten wegens verkoop van postzegels voor de maand Maart van elk der jaren 1913, 1920 en 1921, blijkt dat zij werkelijk toegenomen hebben.

Maart 1913	3,404,000 frank.
» 1920	5,018,000 »
» 1921	7,505,000 »

V. — *Luchtpostverkeer.*

Sedert den wapenstilstand werden verscheidene lijnen voor luchtpostverbinding in bedrijf genomen.

Elken dag worden er poststukken overgebracht tusschen Brussel, eenerzijds, Amsterdam, Londen en Parijs, anderzijds.

Bovendien kunnen de poststukken, uit België verzonden, vervoerd worden door de volgende luchtvaartlijnen :

Amsterdam-Kopenhagen . }
 Amsterdam-Berlijn. . . } Aantegplaatsen te Bremen en te Hamburg.
 Toulouse (Frankrijk)-Rabat (Marokko).
 Straatsburg-Praag-Warschau.
 Kinshasa-Coquilhatstad-Lisala (Belgisch Congo).

VII. — *Algemeene ontvangsten voor rekening van den Staat.*

Wat betreft het dienstjaar 1920 bereikten wij bijna onze ramingen met eene ontvangst van 63,372,000 frank, waarvan 24,931,000 in het gemeentefonds gestort werden.

Onze ramingen zouden overschreden geweest zijn, indien de dienst der postchecks de interesten van zijne beschikbare kapitalen had ontvangen.

Dat zal wellicht ook de toestand zijn voor het dienstjaar 1921.

Hierbij een vergelijkende tabel (II) der ontvangsten van de Posterijen met inbegrip van het gemeentefonds, voor de jaren 1913, 1914, 1919, 1920 en het eerste trimester van 1921.

VIII. — *Postwissels en Postbewijzen.*

a) Voor het binnenland.

Vanaf den wapenstilstand tot einde 1920 nam deze dienst voortdurend toe, zooals blijkt uit de vergelijking der cijfers in tabel III.

Een zekere vermindering heeft zicht nochtans voorgedaan vanaf de nog al aanzienlijke verhooging der rechten (November 1920).

b) Voor het buitenland.

De dienst der internationale postwissels bleef beperkt tot sommige geallieerde en neutrale landen tot in 1920. Vanaf Juli 1920 werd die dienst uitgestrekt tot andere landen, met name tot de overzeesche landen, doch het verkeer is nog niet hersteld voor al de betrekkingen van vóór den oorlog.

IX. — *Handelseffecten.*

De diensten der incasseering en aanbidding ter aanneming van handels-effecten werden hersteld den 7ⁿ Juli 1919. Die diensten breidden zich uit tot in October 1920; toen kwam een merkelijke vermindering voor, welke grootendeels het gevolg is van de verhooging der rechten (zie tabel IV).

X. — *Dienst der kwijtschriften.*

Na den wapenstilstand was men verplicht, de talrijke borderellen van kwijtschriften, ingediend vóór den oorlog en nog niet verrekend uit te betalen.

De verrichtingen van incasseering namen opnieuw een aanvang op 10 Januari 1919. Sedertdien breidden zij zich steeds meer uit tot 1 Novem-

ber 1920, datum waarop ook een werkelijke vermindering zich voordeed ten gevolge van het toepassen van het Koninklijk besluit van 25 September van hetzelfde jaar, waarbij de incasseeringsrechten nog al aanzienlijk verhoogd werden.

In tabel V wordt eene vergelijking gemaakt tussehen de verrichtingen op dit gebied gedurende de jaren 1913, 1919 en 1920.

XI. — *Incasseeringen in het buitenland.*

De dienst der incasseeringen in het buitenland is sedert 7 Juli 1919 hersteld met Frankrijk (met in begrip van eenige koloniën). Hij werkte met Nederland vanaf 15 derzelfde maand, doch moest voorloopig geschorst worden in de betrekkingen met dit land in Januari 1920, en wel wegens de schommelingen van den wisselkoers. Hij werd hersteld met het Groothertogdom Luxemburg vanaf 3 Augustus 1920 en met Denemarken, Noorwegen, Zweden en Zwitserland vanaf 1 Maart 1921.

In de statistiek tabel VI zijn de gegevens begrepen, welke wij bezitten betreffende de incasseeringen, in België gedaan gedurende de jaren 1913, 1919 en 1920.

XII. — *Abonnementen op de nieuwsbladen.*

In 1919 en 1920 namen het getal postabonnementen en het evenredig recht op die abonnementen vooral toe omdat, sedert den wapenstilstand, de inschrijvingen werden vernieuwd van trimester tot trimester in plaats van ieder jaar, zooals dit vóór den oorlog geschiedde (zie tabel VII).

XII. — *Postzegels.*

De opbrengst van den verkoop van postzegels, die fr. 40,682,500.08 bedroeg in 1913, bereikte fr. 30,936,903.25 in 1919 en fr. 60,536,773.47 in 1920 (zie tabel VII, waarin insgelijks inlichtingen voorkomen over de incasseering van *interest- en dividendcoupons* en over den verkoop der *vischakten*).

XIV. — *Dienst der Spaar-, Verzekerings- en Lijfrentkassen in de postbureelen.*

a) Het bedrag der verrichtingen, in de postbureelen gedaan sedert den wapenstilstand voor rekening van de Algemeene Spaar- en Lijfrentekas, klom in groote mate.

Van 285,000,000 frank die in 1913 werden gestort, klom men tot 413,000,000 frank in 1919 en tot 518,000,000 frank in 1920.

De terugbetalingen, die 267,000,000 frank bedroegen in 1913, bereikten de som van 314,000,000 frank in 1919 en die van 363,000,000 frank in 1920.

b) De stortingen in de Lijfrentekas, die 8,584,044 frank in 1913 en 9,918,289 frank in 1919 bedroegen, daalden tot 1,554,913 frank in 1920.

Deze daling komt hieruit voort, dat, vanaf December 1920, de maatschap-

pijen van onderlingen bijstand de stortingen over de twaalf maanden van het jaar verdeelen, terwijl zij, vroeger, die stortingen deden in eens, in December, en ook, dat sommige dier maatschappijen thans rechtstreeks in de Lijfrentekas storten door bemiddeling van den dienst der postchecks.

De betalingen in zake Lijfrentekas zijn geklommen van 3,664,445 frank in 1913 tot 5,918,598 frank in 1919 en tot 6,454,918 frank in 1920.

XV. — *Dienst der postchecks.*

Sedert den wapenstilstand heeft de dienst der postchecks zich aanzienlijk uitgebreid en steeds breidt hij zich uit.

In 1914 waren er 6,493 aangeslotenen met een globaal tegoed van fr. 23,159,058.16 en zijne verrichtingen bedroegen *per maand* 135,000 inschrijvingen op de rekeningen tot een bedrag van 227 miljoen frank.

Op einde April 1921 waren er 45,063 rekeningen met een tegoed van fr. 552,381,966.58, waarvoor 1,254,567 inschrijvingen voor de maand werden gedaan tot eene globale som van fr. 4,252,282,253.86.

Deze verhooging bedraagt :

563	t. h.	voor het	getal	rekeningen ;
829	—	—	—	maandelijksch getal inschrijvingen ;
1,764	—	—	—	den maandelijkschen omzet ;
2,300	—	—	—	het tegoed der aangeslotenen.

HOOFDSTUK V.

BEHEER DER TELEGRAFEN EN TELEFONEN

Het tekort.

Het tekort van de telegraaf geldt bijna uitsluitend voor den telegraafdienst in het binnenland. Dit wordt door een beknopt overzicht zonder moeite aangetoond. Voor een verkeer dat minder druk is dan dit met het buitenland en het transitoverkeer zijn er voor het binnenlandsch net omtrent 25,000 kilometer geleiders noodig; voor den dienst met het buitenland zijn er ietwat minder dan 6,000. De verhoudingen wat betreft de benodigdheden en het personeel zijn nagenoeg dezelfde.

Dit verschil is hieraan te wijten, dat voor het binnenlandsch net, met zijne bijna eindelooze vertakkingen, menige lijn moet verdubbeld worden om te kunnen voldoen aan de gansch bijzondere vereischen van snelheid, door de geringe uitgestrektheid van het grondgebied opgelegd, en verder dat het dient voor gemeenten, die de meerderheid uitmaken en waar de opbrengst der ontvangsten op verre na niet opweegt tegen het bedrag der uitgaven. Mocht het beginsel van het evenwicht der opbrengsten en der kosten aangenomen worden voor den inlandschen dienst der telegraaf, dan zou elk electrisch verkeer aan ganche streken ontzegd zijn.

Feitelijk, buiten het verkeer tusschen belangrijke gemeenten in het drieërlei opzicht van bevolking, nijverheid of handel, is de inrichting van de telegraaf meer gewettigd ter wille van de veiligheid, van de openbare orde en van de sociale belangen dan ter wille van louter handelsexploitatie.

Daaruit volgt dat het beginsel, volgens hetwelk de « Staatsbedrijven » hunne kosten moeten dekken, niet te ver moet gedreven worden, wat aangaat de binnenlandsche telegraaf. Deze is een dienst van openbare veiligheid, die noodzakelijkerwijs zou moeten bestaan en werken, gesteld zelfs dat hij niet door het privaat verkeer zou in stand gehouden worden.

In het algemeen belang van het land levert een goed telegraafnet waarborgen en voordeelen op, die ten goede komen niet alleen aan hen, die daarvan gebruik maken voor hunne bijzondere behoeften, doch ook aan de massa der bevolking, in haar geheel beschouwd.

Het middel tot snel verkeer, dat de telegraaf aan de hand geeft, is voor het economisch en sociaal leven, voor de Regeeringsregeling even onontbeerlijk als een goede politie, eene sterke gendarmerie en goede wegen.

In dit opzicht mag men staande houden, dat men terecht een zeker deel van de uitgaven betreffende de telegraaf mag afhouden van de belasting. Het geldt niet een louter nijverheidsbedrijf, waarvan de uitgaven uitsluitend ten laste komen van hen, die er gebruik van maken. Het dient te worden aangemerkt dat, in sommige vreemde landen, de gemeenten ter ontslating van den Staat bijdragen in de exploitatiekosten der kleine kantoren.

Daaruit volgt niet noodzakelijkerwijs dat het Beheer de mogelijke middelen moet verwaarloozen om het tekort, dat het bedrijf van den dienst in het binnenland oplevert, te verminderen. Daarvoor zorgt het door de rechten te verhoogen voor werkelijk bewezen diensten, waarvan echter de kostende prijs merkkelijk lager is dan de opbrengst, als, bij voorbeeld, het recht der overeengekomen of verkorte adressen dat verdubbeld werd, ofwel het recht toegepast op de telegrammen, door middel van de telefoon overgescreind aan de telegraafkantoren, welk recht eveneens lager is dan de werkelijke kosten van dien zoo zwaren en ingewikkelden dienst en welk het van plan is te verhoogen.

In denzelfden gedachtengang laat het Beheer na, in andere gemeenten diensten tot stand te brengen, zooals dien van de telegrambussen, aan de tramrijtuigen gehecht in de Brusselsche agglomeratie; dat kost zeer duur en brengt tevens een ontoereikend getal nieuwe telegrammen mee.

Het Beheer moet nochtans het niet te ver drijven, wat betreft een nieuwe algemeene verhooging der rechten van de telegrammen in het binnenland; zoo niet, loopt het gevaar, de bruto-ontvangsten te zien verminderen zonder zijne bedrijfskosten naar evenredigheid te kunnen verminderen.

Men mag hopen dat de balans der ontvangsten en uitgaven opnieuw gunstiger zal worden, zoodra de internationale tarieven, die nagenoeg dezelfde zijn gebleven als vóór den oorlog, aan de nieuwe economische toestanden zullen aangepast zijn.

Dit hangt echter af van de bestissingen der aanstaande Wereldconferentie voor de Telegraphie, die de nieuwe elementaire telegraphische aandeelen zal bepalen.

Oorlogslasten.

In 1919 werden de uitgaven voortvloeiende uit den oorlog (of terug te betalen ter uitvoering van de vredesverdragen) ten laste van de gewone begrooting gelegd. Tusschen die uitgaven en de normale uitgaven werd geen onderscheid gemaakt.

Voor 1920 en 1921 werden de uitgaven op de bijzondere fondsen aangerekend of zullen zij daarop aangerekend worden. Het geheel bedrag daarvan zal voor die beide dienstjaren geraamd worden op 43,838,070 frank (23,640,500 frank voor 1920 en 20,197,570 frank voor 1921).

De financieele last dezer sommen bedraagt 638,294 frank voor het dienstjaar 1921 en 1,892,843 frank voor 1921.

In de « uitgaven, terug te betalen ter uitvoering van de Vredesverdragen », zijn begrepen die kosten der leveringen en werken tot het herstellen der schade veroorzaakt door den oorlog, alsmede de sommen gebruikt voor de aankopen tot het weer tot stand brengen van den voorraad materieel, bevoorradingsartikelen, enz., gedurende de bezetting verdwenen, met uitsluiting van de loonen van het Beheerpersoneel en van om 't even welke algemeene kosten.

Vergelijkende tabel van het getal ambtenaren, bedienden en werklieden en van de jaarwedden, loonen en vergoedingen die hun toegekend zijn, tusschen de jaren 1919, 1920, 1921.

Aanwijzing.	1914.		1920 (30 Juni).		1921	
	Getal.	Bedrag der jaarwedden en loonen.	Getal.	Bedrag der jaarwedden en loonen.	Getal volgens het reglement.	Bedrag der jaarwedden en loonen. (raming).
Ambtenaren . . .	472	6,985,000	476	27,300,000	594	30,670,315
Bedienden . . .	13,557		3,498		4,441	
Werklieden . . .	3,189	5,459,839	3,360	17,600,000	3,735	20,196,624
Telegrambestellers .	3,759		3,457		3,457	

(1) Met inbegrip van 191 voorloopige leerlingen.

Pogingen tot wederinrichting.

Het Beheer heeft er zich zonder ophouden op toegelegd, den telegrafischen dienst weder in te richten, derwijze dat de toestand van vóór den oorlog zoo spoedig mogelijk hersteld worde. Men mag staande houden dat die uitslag thans bereikt is.

In Maart 1920 moesten, van 2,694 kantoren in 't geheel, nog 330 kantoren opnieuw van het noodige materieel voorzien worden. Dit aantal van 330 bedraagt thans nog slechts omtrent 90. Het gebrek aan lijnmaterieel (palen en draden) is de voornaamste oorzaak van de vertraging bij het opnieuw openstellen van die enkele kantoren.

De telegraafdienst binnen het land werkt normaal. Het telegrafisch verkeer met het buitenland is geregeld verzekerd. Een nieuw verkeersmiddel kwam tusschen België en Zwitserland tot stand; andere met Elzas-Lorraine en Italië zijn ontworpen.

Anderzijds houdt men er zich krachtig mee bezig, toestellen, waardoor men veel werk kan afdoen, trapsgewijze in te voeren voor het verkeer met de voornaamste buitenlandsche kantoren.

Wat aangaat de draadloze telegrafie, onderzoekt het Beheer thans het oprichten van radiotelegrafische posten van verschillende kracht; sommige posten zijn bestemd voor het verkeer met de aangrenzende landen, andere voor het verkeer met de meer afgelegen streken van het vasteland. Eindelijk, wordt ook onderzocht het oprichten van een post met groote kracht voor het verkeer met de andere werelddeelen.

* * *

De bedrijfskosten namen in 1920 voortdurend toe. De toeneming der uitgaven is te wijten, namelijk, aan het invoeren van de Zondagsrust, aan de

algemeene verhooging der wedden en loonen, alsmede aan den overdreven prijs der materialen van allen aard (palen, draden, toestellen, enz.).

Om die meerdere kosten te bestrijden, was men wel verplicht, zich de vereischte geldmiddelen te verschaffen door een nieuwe verhooging der tarieven.

Dienst in het binnenland. — Het recht voor het gewoon telegram, dat 1 frank bedroeg voor 15 woorden, plus 5 centiem per woord boven het 15^e tot het 50^e woord, en 5 centiem per reeks van 2 woorden vanaf het 51^e woord, werd sedert 15 December 1920 gebracht tot op :

1,50 fr. tot 10 woorden;

10 centiem daarenboven per woord boven het 10^e woord.

(De vermindering van het recht, dat verleend was vanaf het 51^e woord, werd afgeschaft.)

Doch, ter wille van de zending waargenomen door de nieuwsbladen en van de tariefverminderingen toegestaan in andere landen, namelijk in Frankrijk en in Engeland, werd een verminderd tarief aangenomen voor de pers-telegrammen in het binnenland.

Vóór 15 December 1920 werden die telegrammen slechts tusschen 21 uur en 23 uur toegelaten; alleen het recht wegens spoedbestelling, van toepassing op elk telegram dat na 21 uur wordt aangeboden om gedurende den nacht te worden besteld, kwam hun ten goede. Thans worden de pers-telegrammen voor het binnenland nacht en dag aangenomen tegen het volgende tarief :

0.75 fr. tot 10 woorden ;

0.05 fr. meer per woord boven het 10^e woord tot het 50^e woord ;

0.25 fr. meer per woord boven het 50^e woord.

Het recht van inschrijving der verkorte of overeengekomen adressen werd gebracht van 30 frank tot 60 frank per jaar.

Internationale dienst. — Het beheer nam het initiatief, die overeenkomsten op te zeggen, die tusschen België en de aangrenzende landen bestonden en krachtens welke men lagere rechten deed betalen dan die voorzien door de jongste Internationale Conferentie voor telegrafie. In onderstaande tabel zijn vermeld de wijzigingen, die het gevolg daarvan waren :

AANWIJZING.	Tarief voordenoorlog.		Huidig tarief.		Datum der inwerkingtreding van het nieuw tarief.
	Vast recht per telegram.	Recht per woord.	Vast recht per telegram.	Recht per woord.	
Duitschland	fr. 0.50	9 cent.	fr. 1. —	9 cent.	Sedert het herstel van het verkeer.
Nederland	— 0.50	5 —	— 1. —	6 —	15 Mei 1920.
Frankrijk.	— 0.50	9 —	— 1. —	9 —	1 Juni 1920.
Groot-Britannië. . .	— 0.50	17 —	— 1. —	20 —	1 September 1920.

De toelating van spoedtelegrammen in het verkeer met Engeland brengt eveneens eene verhooging van ontvangsten mee.

In het verkeer tusschen België en de hierboven niet vermelde landen van Europa, behalve het Groothertogdom Luxemburg, werd de wijze van heffing der rechten gewijzigd, zoodat men hoogere ontvangsten doet en tevens binnen de grenzen blijft, door de jongste Internationale Conferentie aangenomen. Het recht per telegram werd tot op 1 frank in plaats van 50 centiem gebracht, doch het recht per woord werd een weinig verminderd.

Enkele rechten voor het doorvoer verkeer werden insgelijks verhoogd.

Eindelijk wordt, sedert 1 Februari 1920, een bijrecht van 50 t. h. per frank geheven voor al de telegrammen bestemd voor het buitenland. Dit bijrecht, bestemd om het verlies wegens den wisselkoers te vergoeden, is ontoereikend geworden, daar het saldo der rekeningen met de naburige diensten voortaan moet betaald worden in werkelijke goudfranken op den grondslag van den Amerikaansche dollar; het gelijkwaardig bedrag van den frank werd aldus vastgesteld door het jongste Posterijcongres te Madrid (10,000/51,825).

In plaats van 50 t. h. per frank zal het bijrecht waarschijnlijk tot op 100 t. h., zooniet tot op ten minste 60 t. h. gebracht worden.

Het moet wel verstaan zijn, dat de toepassing van dit bijrecht geenszins een bedekt middel is om de ontvangsten te verhoogen.

Het is een gevolg van de waardevermindering onzer nationale munt en van den toestand, in 't leven geroepen door de toepassing der internationale overeenkomsten, welke, bij de verdeling der telegraphische rechten, slechts een beperkt deel toekennen aan de Staten die, evenals België, een weinig uitgestrekt grondgebied hebben. De verhoudingen zijn 2 tot 3; de groote Staten komen voor drie deelen en de overige slechts voor twee deelen tusschen beide. Daaruit volgt dat, zelfs wanneer het verkeer hetzelfde is in beide richtingen, de Belgische Dienst steeds de schuldenaar zijner groote naburen is.

Daar de te betalen saldo's in werkelijke goudfranken moeten uitgekeerd worden aan al de besturen waarmee wij moeten afrekenen, zonder inachtneming van de betrekkelijke waarde hunner onderscheidelijke nationale munt, moet het bijrecht noodzakelijkerwijs afgehouden worden bij elk verkeer met het buitenland, zelfs bij dit waar de Belgische frank opgeld doet.

Zoo wordt verklaard dat de schijnbare tegenstrijdigheid, waarop werd gewezen door sommige dagbladen, die de heffing van het bijrecht in het telegrafisch verkeer met Frankrijk en Duitschland weinig gewettigd achten.

Op telefoongebied verbeterde de toestand merklijk gedurende het jaar 1920. Het Beheer kon opnieuw in bezit komen van al de internationale aansluitingen die, sedert den wapenstilstand, uitsluitend door de legers werden gebruikt; uit dien hoofde zijn thans de verkeersmiddelen met het buitenland nagenoeg wat zij vóór den oorlog waren.

In het binnenland wordt de herstelling van het telefoonnet krachtig voortgezet. Het aantal hoofdkantoren bedroeg 284 vóór den oorlog; het klom tot 293

in 1920; van 302 openbare kantoren zijn er thans 287 opnieuw opengesteld.

Einde 1920 waren er 48,310 abonnees; terwijl het aantal daarvan 54.691 bedroeg in 1914. In onderscheidene gemeenten van het land overschrijdt het aantal abonnees reeds het cijfer van 1914.

Naarmate het geheele net wordt hersteld, zal de toeneming der abonnees eenigszins verminderen; die toeneming houdt niettemin aan en, in het geheel, zijn de ontvangsten wegens de telefoon nagenoeg 18,400,000 hooger dan in 1919. Onderstaande tabel vermeldt hieromtrent nadere aanwijzingen

Gesteld dat de thans van kracht zijnde rechten en tarieven behouden worden, kan men ramen dat zich in 1921 eene nieuwe verhooging van omtrent 6 1/2 miljoen zal voordoen.

Telefoon.

VOORWERP.	VERKEER.			ONTVANGSTEN.		
	1920	1919	Vershil in 1920	1920	1919	Vershil in 1920
<i>A. Gewestelijke dienst.</i>						
Abonnementen op het einde van het jaar	48,310	30,383	+ 17,927	20,025,689.03 ⁽¹⁾	7,307,286.35 ⁽¹⁾	+ 13,228,402.70
Betaalde gesprekken in de openbare telefooncellen	799,080	261,696	+ 537,384	169,372.80	56,279.25	+ 113,093.55
Oproepingen	18,841	6,161	+ 12,680	9,185.90	3,234.00	+ 6,251.90
Bestendig verkeer buiten de hoofdkantoren	—	—	—	73,473.84	3,131.10	+ 70,322.74
Andere opbrengsten	—	—	—	16,416.42	7,786.22	+ 8,630.20
				20,894,438.01	7,407,736.92	+ 13,426,701.09
<i>B. Binnenlandsche intercommunale dienst.</i>						
Gesprekken en verhuurde lijnen.	1,835,578	641,125	+ 1,214,453	3,836,160.85	1,302,230.32	+ 2,533,924.53
Oproepingen.	9,522	4,265	+ 5,257	6,699.25	2,982.85	+ 3,716.40
				3,842,860.10	1,305,219.17	+ 2,537,640.93
<i>C. Internationale dienst.</i>						
Gesprekken (2)	533,916	31,810	+ 479,007	2,240,400.00 ⁽³⁾	130,778.30	+ 2,109,221.70
Abonnementen	—	—	—	61,979.93 ⁽³⁾	2,553.25	+ 59,426.70
Doorgezonden	1,824	—	+ 1,824	2,761.50	—	+ 2,761.50
				2,304,741.45	133,331.55	+ 2,171,409.90
Totaal der ontvangsten.				27,042,039.56	8,006,287.64	+ 18,135,751.92
Ontvangsten in de kantons Eupen en Malmédy.				254,266.81	—	+ 254,266.81
Algemeen totaal.				27,296,306.37	8,006,287.64	+ 18,300,018.73

(1) Buiten de terugbetaalde sommen aan de abonneementen wegens niet-gebruik van hunne telefooninrichting in 1914. Een deel van de ontvangst wegens de gewestelijke abonneementen, omtrent 2,670,000 frank voor 1919, werd slechts in 1920 ontvangen. Deze som is in dit cijfer van 1920 begrepen.

(2) Benaderende cijfers betreffende 1920.

(3) Met inbegrip van de opbrengst van het bijrecht van 50 t. h., sedert 1 Februari 1920 toegepast op den prijs der gesprekken met het buitenland tot vergoeding van de verliezen wegens den wisselkoers.

Tekort op de buitenlandsche netten.

Wij beschikken over geene nauwkeurige aanwijzing van jongeren datum betreffende den financieelen toestand der buitenlandsche telegraaf- en telefoondiensten. De jongste statistieken gelden voor 1918 en zijn uit hoofde van den oorlog zeer onvolledig. Overigens, tal van landen (Denemarken, Italië, Duitschland, Oostenrijk) vermelden het bedrag der uitgaven niet;

andere, zooals Frankrijk en Griekenland, vermelden in een en hetzelfde cijfer de uitgaven betreffende de telegraaf, de telefoon en de posten.

Evenmin zou men inlichtingen kunnen leveren, waarop men zou kunnen steunen volgens de statistieken van vóór den oorlog; overigens, zij ontbreken voor 1914 en voor 1913. Sederdien zijn inderdaad de bedrijfsstoestan-den volkomen gewijzigd; de uitgaven hebben in ontzaglijke mate toegenomen. Daaruit volgt dat meest al de diensten in Europa hun tarief voor het binnenland hebben verhoogd; sommigen hebben het zelfs driemaal verhoogd sedert 1914.

Uit de stukken, bij de Parlementen van Frankrijk en Engeland ingediend, blijkt nochtans dat de bedrijfsuitkomsten van telegraaf en telefoon in deze twee landen een groot tekort opleveren.

Vermindering van de uitgaven.

Het Beheer bepaalde er zich niet bij de ontvangsten te verhoogen door achtereenvolgende verhoogingen der rechten; het legt er zich op toe, in alle omstandigheden, zijne kosten van bedrijf, van materieel, lokalen, personeel, enz. zooveel mogelijk te verminderen. De werken, die niet onmiddellijk onontbeerlijk zijn, worden tot betere tijden uitgesteld. Geene bezuiniging, hoe gering ook, wordt verwaarloosd.

Op dit gebied kon men door een oordeelkundig gebruik van het materieel (toestellen en allerlei andere voorwerpen) het aankopen van nieuw materieel tot het streng noodige beperken.

Eene wijziging in de inrichting en eene herziening van de grondslagen der uitgave van het *Officieel Telefoonboek* zijn een maatregel, waarvan de toepassing eene bezuiniging van een half millioen frank voor het dienstjaar 1921 zal verzekeren.

Het aanleggen van bovengrondse telefoonlijnen, namelijk op het platteland, geeft aanleiding tot zeer hooge kosten die, in de tegenwoordige toestanden, niet kunnen vergoed worden door de ontvangst der telefoonabonnementen.

Om dezen toestand, die te zwaar op zijne begroting drukt, te verhelpen, houdt het Beheer zich bezig met het onderzoek van twee ontwerpen, waarvan de toepassing zou toelaten, de bedrijfslasten in 't algemeen beter in overeenstemming te brengen met de voordeelen, die de abonneenten daaruit trekken. Het eerste ontwerp bedoelt de herziening der tarieven van het telefoonabonnement. Het tweede strekt er toe, sommige werken betreffende het aanleggen der lijnen en waarvoor vakmannen niet vereischt zijn, aan de private nijverheid toe te vertrouwen bij wijze van aanbesteding.

Eindelijk werd een programma vastgesteld om den arbeid der ambtenaren meer te doen opbrengen door de tusschenpersonen, wier nut niet is bewezen, trapsgewijze ter zijde te laten.

Dit gedeelte der betrachte hervormingen levert groote bezwaren op en het tot stand brengen daarvan kan niet op korten tijd tastbaar uitwerken. Het wijzigen van de bestuursinrichting is een lastige zaak, waarbij men moet

voorzichtig te werk gaan; het grootste bezwaar ontstaat niet uit de regeling der zaken van stoffelijken aard, doch uit den geestestoestand van diegenen zelf, wier gewoonten moeten veranderd worden en zonder wier medewerking niets standvastigs zou kunnen ingevoerd worden.

In die richting wordt er geleidelijk gewerkt door het invoeren van commercieele en minder vormelijke werkwijzen bij het behandelen der zaken, alsmede door het toekennen van meer vrijheid van handelen aan de uitvoeringsdiensten.

De eerste proeven van toepassing worden thans gezomen, wat betreft de betrekkingen tusschen de centrale diensten en de gewestelijke besturen. Terecht hoopt men dat de proefneming flinke uitkomsten zal opleveren, en dat, dank zij de regeling, merkelijke besparingen zullen gedaan worden, ofschoon de uitwerking der diensten behouden, zoo niet verruimd zal worden.

GERAAMDE ONTVANGSTEN VOOR 1921.

TELEGRAAF.

I. — BINNENLANDSCHE DIENST.

De eerste ramingen van ontvangsten waren gegrond op een verkeer van gelijk belang als dit van 1913, doch deze ramingen kunnen niet behouden worden. De economische crisis en de jongste tariefverhooging (15 December 1920) hebben eene gewichtige en geleidelijke vermindering van het verkeer veroorzaakt.

Januari	9.48 t. h.
Februari	10.32 —
Maart	15.31 —
April	17.75 —

Wegens deze uitkomsten dienen de ramingen te worden verminderd met 15 t. h. Het geheel verkeer van het jaar zou dus bereiken 3,457,000 telegrammen en de ontvangst — fr. 2.20 per telegram (huidige gemiddelde opbrengst) — zou 7,605,000 frank bedragen. Deze som bedraagt 685,000 fr. meer dan die, ingeschreven in de Begrooting van 's Lands Middelen, en wel wegens de tariefverhooging.

II. — INTERNATIONALE DIENST.

a) *Vertrek en aankomst.*

Uit de bekomen uitslagen voor de eerste vier maanden van 1921 blijkt dat er, met het oog op de overeenstemmende tijdruimte van 1913, eene vermindering is van slechts 5.47 t. h., terwijl het in de begrooting voorziene cijfer steunt op eene vermindering van 8 t. h. Het komt voorzichtig voor, van dit bedrag niet af te wijken en het vroeger vastgesteld cijfer van 4,030,000 telegrammen te behouden.

De ontvangst, volgens dit cijfer vastgesteld, moet 11,063,000 frank bedragen, met inbegrip van het bedrag van het bijrecht van 30 t. h. toegepast op de telegrammen voor het buitenland; doch, om elke misrekening te voorkomen, had men die som verminderd tot 9,063,000 frank. Daar het verkeer betrekkelijk bevredigend is en de voorloopige werkelijke ontvangst voor de eerste vier maanden reeds 3,881,000 frank bereikt, kan men de som van 9,063,000 frank zonder gevaar verhoogen tot 10,063,000 frank.

b) *Doorzending van telegrammen.*

De ontvangst voor den internationalen dienst (doorzending) werd voor 1921 geraamd op 702,000 frank. Zoo men de tot nu toe bekende uitslagen in aanmerking neemt, kan die som worden verhoogd met 147,000 frank en gebracht worden tot op 849,000 frank. In deze verhooging is begrepen, namelijk, eene som van 100,000 frank wegens de telegrammen tusschen de landen buiten Europa en Duitschland gezonden over Londen (Eastern)-Antwerpen.

III. — *Overeengekomen adressen.*

De verhooging van den prijs voor het gebruik van overeengekomen of verkorte telegrafische adressen (60 fr. per jaar in plaats van 30 fr., sedert 15 December 1920) had geen invloed op het aantal ingeschreven abonnementen; de ontvangst, in de begroting ingeschreven (430,000 fr.), kan dus worden verhoogd tot 500,000 frank, dus 30,000 frank meer.

IV. — *BUITENGEWONE OPBRENGSTEN*

Geen wijziging voor te stellen. Geraamde ontvangst, 35,000 frank.

V. — *SPOEDBESTELLINGEN.*

Daar het recht wegens spoedbestellingen werd verhoogd sedert het opmaken van de begroting van 's Lands Middelen voor 1921 (1 fr. voor elk stuk in plaats van 0.50 fr., vanaf 1 Maart II.), dienen de rammingen te worden gewijzigd; gezegde verhooging gaf aanleiding tot een aanzienlijke vermindering van het getal spoedbestellingen :

Januari 1921.	+	6.40 t. h. in vergelijking met 1913		
Februari id.	+	3.91	—	—
Maart id. (nieuw tarief).	—	26.58	—	—
April id. id.	—	51.45	—	—

TELEFOON

Geraamde ontvangst op grond van de uitkomsten gekend op 20 Mei 1920.

In Augustus 1920 werd, voor 1921, eene ontvangst voor de telefoon voorzien van	fr.	50,305,850
Volgens de uitkomsten bekend op 20 Mei 1921 zal de ontvangst bereiken.	fr.	33,754,000
Hetzij, als verhooging	fr.	3,448,150

De grondslagen, waarop de ramingen van 1920 steunden, zijn onveranderd gebleven; de wijzigingen in de eerste ramingen vloeien voort, enerzijds, uit eene toeneming van het aantal abonnementen, grooter dan men voorzag, en, anderzijds, uit een drukker verkeer van de verschillende soorten van telefoon-gesprekken dan men wegens den economischen toestand verleden jaar mocht onderstellen.

A. — GEWESTELIJKE ABBONNEMENTEN.

Het aantal abonnementen bedroeg op 31 December 1920 en op 30 April 1921 :

Aanwijzing.	31 December 1920	30 April 1921	Vershil.
1° Brussel	16,616	7,513	- 897 of 5,4 t.h.
Antwerpen	7,878	8,590	
Luik	4,043	4,377	
2° Gent	2,412	2,446	
Charleroi	1,716	1,864	
Verviers	1,604	1,715	
	17,653	18,992	+ 1,339 of 7,6 t.h.
3° Andere netten	14,041	16,302	+ 2,261 of 16,2 t.h.
Voor de netten te zamen	48,310	52,807	+ 4,497 of 9,3 t.h.

De gemiddelde maandelijksche toeneming gedurende de eerste vier maanden van 1921 bereikte 1,124. Het aantal ingediende aanvragen op 30 April laatstleden bedraagt 1,664. Nemen wij aan, dat de gemiddelde maandelijksche toeneming 800 zou bedragen gedurende de laatste acht maanden van het loopende jaar, dan zullen er, op 31 December aanstaande, 6.400 abonnees meer zijn en, in 't geheel, zullen er omtrent 59.200 abonnees zijn, nagenoeg ingedeeld als volgt :

Te Brussel	18.800
Te Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi en Verviers.	20.900
In de overige netten.	19.500

De ontvangsten wgens de gewestelijke abonnementen bedroegen, gedurende de eerste vier maanden van 1921

1921	Vorig dienstjaar.	Loopende dienstjaar	De twee dienstjaren te zamen.
Januari	353,955	1,808,522	2,162,477
Februari	183,675	1,631,019	1,814,694
Maart	143,162	2,459,346	2,602,508
April	51,178	2,372,234	2,423,412
Totalen	734,970	8,271,121	9,006,091
			Gemiddeld per maand : 2,251,523

Gedurende de acht laatste maanden van het vorig jaar bedroegen de ontvangsten 13,689,898 frank voor het dienstjaar 1920; de 6,400 nieuwe abonnementen voorzien voor de maanden Mei tot December aanstaande zullen nagenoeg 2,500,000 frank kunnen opbrengen :

Te Brussel	680,000
Te Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi en Verviers »	750,000
In de overige netten »	,090,000

Onder die omstandigheden zal de ontvangst voor het geheele jaar bedragen :

$$9,006,091 + 13,689,898 + 2,500,000 = 25,195,989 \text{ frank.}$$

Om in elk geval te kunnen voorzien, verminderen wij deze som tot 25,000,000 frank.

B. — BINNENLANDSCH INTERCOMMUNAAL VERKEER EN VERHUURDE LIJNEN.

Gedurende het jaar 1920 werden 1,855,570 gesprekken gevoerd in het binnenlandsch intercommunaal verkeer en brachten zij eene ontvangst van 3,625,125 frank op. De gemiddelde opbrengst van een gesprek bedraagt nagenoeg fr. 1.95₂₅.

Gedurende het eerste trimester 1921 waren het verkeer en de ontvangst de volgende :

1921.	Gesprekken.	Ontvangsten.
Januari	188,300	360,330
Februari	186,000	353,130
Maart	210,133	414,824
Totaal.	593,532	1,130,293

De gemiddelde opbrengst van een gesprek bedraagt nagenoeg fr. 1.90₂₅.

Sedert September 1920 tot in Februari 1921 is het intercommunaal verkeer bijna onveranderd gebleven : deze stilstand is te wijten aan de handels- en nijverheidserisis. In Maart deed zich eene nog al aanzienlijke toeneming van het binnenlandsch intercommunaal verkeer voor (17.75 t. h. in vergelijking met Februari). Het is hoegenaamd niet zeker dat deze toeneming zal voortduren en men dient de latere opbrengst van den dienst der gesprekken op langen afstand niet te hoog te ramen ; wij blijven binnen mogelijke grenzen wanneer wij het gemiddeld maandelijksch verkeer gedurende de laatste negen maanden van 1921 ramen op 210,000 gesprekken. Onder die omstandigheden zullen er, gedurende het jaar 1921, gevoerd worden $593,552 + (210,000 \times 9 \text{ of } 1.890,000) = 2,483,552$ gesprekken. De gemiddelde opbrengst van een gesprek was, gedurende het eerste trimester 1921, ietwat hoger dan fr. 1.90; neemt men dit bedrag van fr. 1.90 aan voor het geheele jaar, dan zal de ontvangst bedragen

$$\begin{aligned} \text{fr. } 1.90 \times 2,483,552 &= \text{fr. } 4,718,710.80 \\ \text{en, in rond getal,} &\text{fr. } 4,700,000. \end{aligned}$$

De dienst van de intercommunale abonnementen is nog niet hersteld.

De ontvangst wegens het verkeer tegen verminderden prijs van den Spoorweg wordt geraamd op 45,000 frank en die wegens de verhuring van vijf lijnen tusschen Brussel en Antwerpen zal 280,000 bedragen.

C. — GEWESTELIJKE GESPREKKEN BETAALD IN DE OPENBARE KANTOREN.

In 1920 werden gevoerd 799,080 gewestelijke gesprekken, betaald in de openbare telefooncellen; de ontvangst bedroeg 169,373 frank

Gedurende het eerste trimester 1921 waren het verkeer en de ontvangst de volgende

1921.	Gesprekken.	Ontvangsten.
Januari	83,460	17,690
Februari	80,883	17,168
Maart	94,305	19,094
Totalen	258,747	54,852

Wij schatten dat het gemiddeld maandelijksch aantal gesprekken, gedurende het overige van het jaar, dit van Maart zal kunnen bereiken, hetwelk aanzienlijk grooter is dan dit van de vorige maanden. De gemiddelde ontvangst voor elke maand kan worden geraamd op 20,000 frank; die voor het jaar zal bedragen :

fr. 54,852 + (20,000 × 9 of 180,00) = fr. 234,852
 of, in rond getal 230,000

D. — UPROEPINGEN.

In 1921 zullen de gewestelijke oproepingen fr. 12,000
 opbrengen en de intercommunale oproepingen. 8,000

Te zamen. . . . fr. 20,000

E. — INTERNATIONAAL VERKEER.

Het internationaal verkeer tegen vollen prijs en de ontvangst waren gedurende het laatste trimester 1921 (laatste maand waarvoor het werk van inzameling van al de cijfers kon voltrokken worden) :

	Gesprekken.	Ontvangsten.
1920 October	53,262	242,137
— November	56,333	244,002
— December	57,375	242,214
1921 Januari	57,587	246,814

De telefoondienst met het niet bezet gedeelte van Duitschland werd slechts den 1^{er} Januari 11. hersteld.

Ten gevolge van de herhaalde storingen der lijn Antwerpen-Hamburg was het verkeer tusschen deze twee steden, in Januari 11. veel minder belangrijk dan vóór den oorlog. Ongetwijfeld zal het verkeer langzamerhand toenemen. Het komt ons niettemin voorzichtig voor, slechts een geringe toeneming van het internationaal verkeer en van de desbetreffende ontvangst in vergelijking met Januari 11. te voorzien voor het loopende jaar. Wij ramen op 250,000 frank per maand de opbrengst van het internationaal verkeer tegen vollen prijs, dus voor het jaar :

Fr. 246.814 + (250,000 × 11 of 2,750,000).	fr. 2,996,814
of, in rond getal	<u>3,000,000</u>

In deze ontvangst is de opbrengst van het bijrecht van 50 t. h. toegepast op den prijs der gesprekken om de verliezen wegens den wisselkoers te vergoeden, begrepen tot een bedrag van 1 miljoen frank.

De internationale abonnements hebben 61,980 frank opgebracht in 1920; gedurende de eerste vier maanden van 1921 brachten zij 31,300 frank op; voor het geheele jaar zal de ontvangst nagenoeg 94,000 frank bedragen met inbegrip van 40.000 frank wegens het bijrecht van 50 t. h., waarvan hierboven sprake is.

De doorzending tusschen Frankrijk en Nederland over België leverde, gedurende de eerste vier maanden van 1921, eene opbrengst van 11,700 fr op; voor het geheele jaar zal de ontvangst 35.000 frank bedragen.

F. — ALLERLEI OPBRENGSTEN.

Het bestendig verkeer buiten de diensten van de centrale kantoren, de betalende kaarten, de abonnements op de diensten der spoorwegstaties en de buitengewone opbrengsten, bracht 89,890 op in 1920 en 35,814 frank gedurende de eerste vier maanden.

De ontvangst voor het geheele jaar wordt geraamd op 90,000 frank

G. — ONTVANGSTEN IN DE TERUGGEKREGEN KRINGEN EUPEN EN MALMÉDY.

In Augustus 1920, bij het vaststellen van de ramingen der telefoonontvangsten, kon geen enkele som vermeld worden voor de teruggekrege grondgebieden; toen beschikten wij over geene hoegenaamd gegevens om de ontvangsten te kunnen ramen.

De telefoonontvangsten in gezegde teruggekrege gebieden bedroegen in 1920 fr. 254,267

Die voor 1921 kunnen geraamd worden op. 260,000

SAMENVATTING

	Ramingen in Augustus 1920.	Ramingen vol- gens de gekende uitkomsten op 20 Mei 1921.	Vershil (meer).
Gewestelijke abonnementen	23,950,000	25,000,000	1,050,000
Binnenlandsche intercommunale gesprekken . .	3,640,000	4,700,000	1,060,000
Gesprekken tegen verminderden prijs, spoorweg	30,000	45,000	15,000
Verhuring van lijnen	21,750	280,000	258,250
Betaalde gewestelijke gesprekken in de openbare kantoren	163,600	230,000	66,400
Gewestelijke oproepingen	9,400	12,000	2,900
Intercommunale oproepingen	6,400	8,000	1,600
Internationale gesprekken tegen het volle recht (aandeelen van België)	2,400,000	3,000,000	600,000
Internationale abonnementen (aand. van België)	60,000	94,000	34,000
Doorzending tusschen Frankrijk en Nederland.	—	35,000	35,000
Allerlei opbrengsten	25,000	90,000	65,000
In de teruggekregen gebieden van Eupen en Malmédy	—	260,000	260,000
TE ZAMEN	30,305,850	33,754,000	3,448,150

Ten gevolge van deze groote vermindering (— 29 t. h. voor de twee maanden te zamen) kan men, voor de tijdruimte Mei-December, eene vermindering aannemen van 30 t. h. van het aantal, vroegere voorziene spoedbestellingen. Het verkeer van het jaar zou dus 2,222,000 spoedbestellingen bereiken.

Ontvangst :

Januari en Februari (vroeger tarief) . . fr.	201,000
Maart tot December (nieuw tarief)	1,356,000
Te zamen. . . . fr.	1,557,000

Dit cijfer overschrijdt de eerste ramingen, dank zij de verhooging van het tarief, tot een bedrag van 344,000 frank.

VI. — DIENSTTELEGRAMMEN.

Ten gevolge van de vermindering van het vervoer veroorzaakt door de economische crisis verminderde het aantal diensttelegrammen, in den loop van het eerste trimester 1921, met 29 t. h. in vergelijking met het aantal gedurende het eerste trimester 1920. Op grond van deze uitkomst is het niet overdreven, eene vermindering van 15 t. h. te voorzien voor de tijdruimte April-December.

Zóó bekomt men :

Voor de laatste negen maanden 1921 . . .	9,705,929	telegrammen
Aantal gedurende het eerste trimester . . .	3,201,099	—
Te zamen.	12,907,028	—

Dus, in rond getal, 12,900,000 telegrammen.

Dit getal is werkelijk lager dan dit, hetwelk in Augustus II. voorzien werd (18,243,000 telegrammen). Toen nam het aantal diensttelegrammen aanzienlijk toe en terecht mocht men meenen dat de toeneming zou voortduren; daarom had men eene toeneming van 10 t. h. op het getal in 1920 verwacht

HOOFDSTUK VI.

BEHEER VAN HET VERVOER OP DE BINNENWATEREN.

Het tekort.

Het vermoedelijk tekort van het dienstjaar 1921 moet aangezien worden als voortvloeiende uit drie verschillende oorzaken : het bedrijf geschiedt nog niet onder normale omstandigheden ; de binnenscheepvaart doorleeft eene crisis veroorzaakt door den algemeenen stilstand der zaken ; het Beheer draagt lasten, die normaal niet tot het beheer behooren, doch onrechtstreeks eenigszins winstgevend zijn wat aangaat de algemeene inrichting.

De opbrengst van het bedrijf wordt nog altijd beïnvloed door den Staat, waarin het materieel zich bevindt, niettegenstaande de groote verbeteringen die gedurende het vorig dienstjaar konden uitgevoerd worden. Men weet dat het mechanisch sleepen op vaarten en rivieren door het Beheer van V. B. W. werd hersteld dank zij de sleepbooten, als oorlogsbuit achtergelaten. Het oogenblik om nieuw materieel aan te koopen is weinig gunstig wegens de ontzaglijke verhoogingen der prijzen, door de bouwers geëischt. Ofschoon men door meer moderne booten minder kosten hebben zou, diende de vervanging der thans gebruikte booten te worden uitgesteld, omdat de lasten van het kapitaal, dat men zou moeten aanwenden om ze aan te koopen, den kostenden prijs van het sleepen te zeer, en gedurende talrijke jaren, zouden bezwaard hebben.

Anderzijds kan men de huidige tarieven niet verhoogen zonder het verkeer nog in grootere mate te doen verminderen. De binnenscheepvaart wordt door de nijverheids crisis zeer zwaar getroffen. Aan den spoorweg, die thans veel voordeelijker is dan de waterweg, worden bijna al de zendingen toevertrouwd. De schipper kan onmogelijk een lageren vrachtprijs stellen, waardoor de cliënteel opnieuw de voorkeur zou geven aan den waterweg. Inderdaad, de wijzigingen in de voorwaarden der scheepvaart, de beperking der arbeidsuren en de prijs der materialen tot herstelling en onderhoud der schuiten laten hem dit niet toe, indien hij niet met verlies werken wil. Onder die omstandigheden begrijpt men dat door eene verhooging der sleepkosten de kwijnende toestand, waarin de binnenscheepvaart zich bevindt, nog erger zou worden.

Wat betreft zijn gunstigen invloed op de vermindering en de bevestiging der vrachtprijzen voor de binnenscheepvaart, is de geregelde sleepdienst van den Staat thans op het doode punt gekomen ; doch, door zijne verlaagde tarieven steunt hij de binnenscheepvaart gedurende de huidige economische crisis en draagt hij bij tot het veroveren van de uitvoermarkten. Op dit gebied dient te worden gezegd dat, op den waterweg Antwerpen-Dordrecht, de lage tarieven van V. B. W. in eenige mate opwegen tegen het voordeel, dat Rotterdam heeft op Antwerpen wegens de geographische ligging, en de betrekkingen van onze groote haven met haar achterland versterken.

Anderzijds is een kosteloze sleepdienst, zoowel voor de heenvaart als voor de terugvaart, tusschen Antwerpen en Dordrecht ingericht voor de booten, die de Fransche producten, vrijgesteld van de entrepôt-belasting en naar Straatsburg te verzenden, vervoeren.

Door de afschaffing van de entrepôt-en herkomstbelastingen, waartoe onlangs overgegaan werd, bevindt Antwerpen zich in een bevoorreen toestand tegenover de groote naburige havens, wat aangaat den doorvoer der goederen naar Elzas en Lotharingen. Daaruit blijkt dat de kosteloze sleepdienst een zware last zijn zal voor het Beheer van V. B. W. en dat men dit gewichtig gegeven ten onrechte zou ter zijde laten, wanneer men het tekort van het dienstjaar onderzoekt.

Pogingen tot herinrichting.

Het Beheer legde er zich op toe, eenerzijds, zijn materieel te verbeteren en, anderzijds, zijn personeel op te leiden en daaraan een deel der opbrengsten van den dienst toe te kennen.

Het heeft tal van booten buiten dienst gesteld na de meest moderne en minst kostende typen van sleepbooten te hebben hersteld. Men kon het groot getal booten ter vervanging verminderen, dat men wegens de herhaalde averijen van het materieel in dienst had moeten behouden.

Men moest het herstellen der sleepbooten en het geheel en al oprichten van de herstellingswerven tegelijkertijd verzekeren.

In den loop van het jaar werden drie werven onderscheidenlijk te Gent, Luik en Antwerpen opgericht buiten de medewerking van de private nijverheid en met materialen en machines, welke grootendeels door den Dienst van Wederinzameling werden geleverd. De werf van Antwerpen, die de voornaamste is, werd opgericht op gronden toebehoorende aan den Staat en bevat :

- 1° Een werkhuis voor de machineriën-gerceedschap;
- 2° Een ketelmakerij;
- 3° Een schrijnwerkerij;
- 4° Een landingsplaats met ponton;
- 5° Twee kielsbeddingen;
- 6° Een kaaimuur voor de werken op het diepe;
- 7° Lokalen voor bureelen, magazijnen, refters, waschplaatsen, enz.;
- 8° Eene centrale voor verlichting, overbrenging van kracht en electrische verbinding.

Een slip-weg, geschikt om al onze typen van sleepbooten en zelfs lichters van 50 meter droog te leggen, wordt thans voltrokken.

Een centraal magazijn is bij de werf van Antwerpen gevoegd.

De werven van V. B. W. kunnen al de herstellingen uitvoeren.

De gevolgen van deze inrichting bleven niet lang achter : de coëfficiënt van onbruikbare booten wegens averijen daalde op den tijd van een jaar van 60 tot 50 t. h. en wordt steeds gunstiger, in zulke mate dat men het personeel der werkhuisen zal kunnen verminderen.

Nieuwe booten.

De technische dienst is in 't bezit gekomen van talrijke documenten over de motoren met inwendige verbranding en heeft een ontwerp opgemaakt betreffende een type van sleepboot met Diesel-motor, waardoor het verbruik van brandstoffen met 60 t. h. zou verminderen in vergelijking met de stoomsleepbooten.

Stoken door middel van vloeibare brandstoffen.

Proeven werden aan boord van een onzer sleepbooten genomen om de bunkerkolen te vervangen door oliën van allerlei aard (mazout, teer, congolesche palmolie). Die proeven waren volkomen bevredigend. Doch het invoeren van het stelsel werd uitgesteld wegens de huidige duurte van gezegde oliën.

Werkzaamheid van het personeel.

Een gewichtige keuze werd onder het varende personeel gedaan dank zij de vermindering van het getal in dienst zijnde sleepbooten (vermindering van de booten ter vervanging).

Premiën wegens goede uitslagen worden toegekend opdat het personeel belang zou stellen in den geregelde gang van den dienst.

Vermindering der uitgaven.

Het Beheer van V. B. W. deed een zeer ernstige poging om de uitgaven te verminderen.

1^o Door de herinrichting der diensten na het eerste jaar proefneming kon men het getal ambtenaren en bedienden verminderen.

Sedert 1 Januari 1920 werd geen enkel ambtenaar of bediende, die uit den dienst was getreden, door het Beheer vervangen; bovendien legde het er zich op toe, het getal tijdelijke beambten te verminderen. Thans zijn, op die wijze, 26 ambtenaren, bedienden of tijdelijke beambten, uit den dienst getreden.

Men mag hopen dat al de overige tijdelijke beambten (15) zullen kunnen afgedankt worden in den loop van het jaar 1921 en dat het niet noodig zijn zal, de benoemde bedienden, die den dienst zullen verlaten, te vervangen.

2^o Het Beheer heeft het personeel, varende aan boord van de booten die hersteld worden, gedeeltelijk afgedankt. Het heeft het getal sleepbooten verminderd tot 150 en de sleepbooten werden gekozen onder de meest moderne, zoodat men in de behoeften van het vervoer kon voorzien alleen door middel van die booten en het getal varende manschappen kon verminderen tot 150.

3^o Van de gehuurde sleepbooten kon gedeeltelijk afgezien worden ten gevolge van het herstellen van het tot den dienst behoorende materieel.

Vergelijking tusschen de jaren 1920 en 1921, wat betreft het getal ambtenaren, bedienden en werklieden, alsmede de hun toegekende wedden of loonen :

PERSONEEL.	Aantal		Jaarwedden, loonen, vergoedingen	
	in 1920	in 1921	in 1920	in 1921 (ramingen)
I. Ambtenaren	39	31	413,700	330,000
II Bedienden	180	160	972,000	863,400
III. Werklieden	429	436 (1)	2,103,600	1,561,300
IV. Varend	1096	700 (1)	7,123,000	3,136,000
Tezamen.	1744	1327	10,618,300	5,910,700
Verschil.		minder 417		minder 4,707,600

(1) Het getal werklieden zal, in het begin van het tweede semester, verminderd worden tot omtrent 225, waarvan 100 met vasten post en 125 voor het varend personeel. De begrootingsramingen werden bijgevolg herzien.

HOOFDSTUK VII.

ANTWOORDEN VAN DE REGEERING OP DE VRAGEN
DER BEGROOTINGSCOMMISSIE.

VRAAG I.

Welk is het geheel bedrag der uitgaven van het Hooge Contrôlecomitéit ?
Welk is het aandeel van elk Departement ?

ANTWOORD.

De uitgaven van het Hooge Contrôlecomitéit bedragen

a) Algemeene diensten 700,790 frank, verdeeld als volgt :

Ministerie van Spoorwegen	3/7		fr. 300,339
— Landsverdediging	1/7		100,113
— Openbare Werken	1/7		100,113
— Binnenlandsche Zaken (Economische Zaken)	1/7		100,113
— Landbouw	1/14		80,086
— Financiën	1/14		80,086
Te zamen			fr. 700,790

b) Dienst der opsporingen van de daders der diefstallen op den spoorweg (geheel ten laste van de spoorwegbegroting) 268,030

VRAAG II.

Kunstconsulent.

Ontvangt hij vergoedingen wegens levensduurte, verblijf, enz. ?

De sommen, in de Spoorwegbegroting voorzien, moeten verminderd worden met het bedrag der bijdrage van de overige Departementen.

ANTWOORD.

De kunstconsulent ontvangt noch duurtetoeslag, noch verblijfs- of gezinsvergoeding.

Twee derden van zijne wedde zijn ten laste van het Spoorwegdepartement. Het crediet werd diensvolgens gewijzigd. De Departementen van Openbare Werken en van Nijverheid dragen voor het overige derde bij.

VRAAG III.

Technische attaché ?

ANTWOORD.

De technische attaché is verbindingsagent tusschen het Ministerie van Landsverdediging en het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, Poste-

rijen en Telegrafen voor al de vraagstukken betreffende de binnenwateren, namelijk voor die aangaande de politiek in Rijnland, de terugvordering der binnenschepen en de verdediging onzer belangen in de Commissie voor Herstel.

Wegens zijne bijzondere bevoegdheid vertegenwoordigt hij het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen in den schoot van de verschillende Commissiën die zich met de scherpvaart en de kwesties nopens de binnenwateren bezig houden.

Deze post zal in den loop van dit jaar afgeschaft worden.

VRAAG IV.

Regeeringsraden.

Hoeveel zijn er? — Hunne namen. — Welke zijn hunne werkzaamheden?

ANTWOORD :

Er zijn 4 Regeeringsraden voor het Departement van Spoorwegen : H. H. de Gerlache de Gomery, Hennebicq, Horn en Meeuwissen.

De Regeeringsraden vergaderen op aanvraag van den Minister. Zij brengen, gezamenlijk of afzonderlijk, hun advies uit over de ontwerpen van wetten, van besluiten of van reglementen die hun voorgelegd worden en, in het algemeen, over al de zaken die naar hun onderzoek verwezen worden. (Koninklijk besluit van 3 December 1918).

VRAAG V.

Vergoedingen voor overwerk. Kunnen ze niet verminderd worden?

ANTWOORD :

Alhoewel het overwerk van het personeel grootendeels is afgeschaft, ondergaan de credieten onder de artikels « jaarwedden » daardoor geen vermindering, omdat de personeelversterkingen en verschillende lotsverbeteringen die sedert het opmaken van de begrooting zijn toegestaan, nieuwe uitgaven méebrengen, die de credieten voorzien voor overwerk ruimschoots zullen opslorpen.

VRAAG VI.

Onder eene bespreking in de Kamer omtrent het tekort der Begrooting van Spoorwegen, heeft de verslaggever, in eene onderbreking, beweerd, dat het Departement van Spoorwegen, als openbare dienst, aanzienlijke verliezen onderging, welke eene ingerichte regie of eene privaat-exploitatie niet zou kunnen dragen. Wat is daarvan?

ANTWOORD :

Raming van het verlies ondergaan door den spoorweg wegens het vervoer van sommige categoriën van personen tegen verminderden prijs.

Bedrag van het
in 1920 geleden
verlies.

Betalende militairen en gidsen die oorlogsinvaliden vergezellen (75 t. h. vermindering)	fr. 30,677,125
Gepensioneerden van het Departement, reserve-officieren, gepensioneerde officieren (50 t. h. vermindering).	1,173,454
Vervoer in debet voor rekening van Ministerieele Departementen (20 t. h. vermindering).	981,330
Militair vervoer in debet op vervoerbevel (benaderend).	2,150,000
Te zamen . . . fr.	34,981,909

Bij dat bedrag dient het verlies gevoegd, ondergaan ten gevolge van het vervoer tegen zeer lagen prijs van de per week geabonneerde werklieden.

De statistische gegevens over 1920 tot berekening van het tekort zijn nog niet opgemaakt, maar afgaande op de gegevens van 1913, stelt men vast, dat het uit die soorten van vervoer ontstane verlies niet minder dan 93,000,000 frank bedraagt.

Daar het vrij vervoer wordt verleend krachtens wettelijke of grondwettelijke schikkingen of ten titel van wederkeerigheid, werd nooit overgegaan tot het belangrijk en zeer kostbaar werk dat zou toelaten het belang ervan te ramen.

4° Verhooging van tarieven vergeleken met die vóór den oorlog :

De vervoerprijzen van reizigers, reisgoed en goederen werden met 40 t. h. vermeerderd sedert de herneming van den dienst tot 31 Januari 1920 ;

Met 100 t. h. van dezen datum tot 30 Juni daaropvolgend.

Van 1 Juli 1920 af, werden de tarieven verhoogd als volgt in verhouding tot de prijzen van 1914 :

120 t. h. voor reizigers ;
200 — — reisgoed ;
200 — — goederen der 3 eerste klassen en
150 — — — — 4 klasse.

Er dient aangestipt dat sedert de hervatting der exploitatie, de zendingen per wagenlading van minder dan 10 ton eene bijkomende verhooging van 20 t. h. hebben ondergaan. De toepassing van de bijzondere tarieven werd geschorst, alsmede de toepassing van de prijzen van tarief n° 3 op stukgoederen.

VRAAG VII.

ART. 23, litt. d. — Men vraagt de omstandige rechtvaardiging van het crediet van 540,000 frank.

ANTWOORD.

Het crediet van 540,000 frank vertegenwoordigt de kosten voor verplaatsing, enz., van het technisch personeel van den Dienst van Weg en Werken, tot verzekering van het toezicht op de werken tot onderhoud van de banen, kunstwerken en gebouwen, alsmede voor de studiewerken.

Het is samengesteld aldus :

Technisch personeel.

Kosten voor verplaatsing, rondreizen, reizen en zendingen voor het toezicht, het onderhoud en de politie.

Beheerder	fr.	4,000
Hoofdopziener		6,000
Hoofdingenieur, bestuurder van beheer .		3,000
Hoofdingenieurs, dienstbestuurders en Hoofdingenieurs, bestuursopzieners.	{	42,400
Eerstaanwezende ingenieurs.		48,000
Ingenieurs		60,800
Technische opzieners		134,800
Sectieoverste		173,000
Bouwmeesters		16,800
Id. d.d.		20,400
		509,200

Bestuurspersoneel.

Vergoedingen voor verplaatsing, rondreizen en reizen aan de opzieners en controleurs belast met reizen voor het nazicht der magazijnen en contrôle der staten van materieel in dienst, der materialen van de baan, der bevoorradingen en verbindingssporen.

Opzieners en controleurs	fr.	9,600
Vergoedingen voor verplaatsing van de klerken belast met de boekhouding der materialen .		11,200
Buitengewone zendingen in het binnenland (onteigeningen, enz.).		10,000
		30,800
Te zamen { technisch		509,200
{ bestuur		30,800
		540,000

Om verplaatsingskosten te trekken moet de ambtenaar of de bediende zich meer dan 5 kilometer van zijne standplaats verwijderen.

Men rekent één verplaatsing, als de afwezigheid minstens 10 uur duurt.

Een halve verplaatsing, als ze van 5 tot 10 uur duurt.

Eene verplaatsing van minder dan 5 uur telt niet.

VRAAG VIII.

Verplaatsingen.

De Commissie oordeelt dat de vergoeding moet beperkt blijven tot de verblijfskosten en dat het vrij vervoer of de dienstkaart de reiskosten moet vervangen.

ANTWOORD.

« Deze zaak is onderworpen aan een onderzoek van het Comité der Algemeene Secretarissen, dat nog niet geëindigd is.

» Dit onderzoek heeft voor doel de éénmaking van de regels en de bedragen aangenomen door de verschillende Departementen. »

VRAAG IX.

Kan, met het oog op de daling van de prijzen der materialen, het crediet van artikels 25 en 26 niet verminderd worden?

ANTWOORD.

« De toekenningen ingeschreven onder artikels 25 « dwarsliggers, spoor- » staven, enz. », en 26 « werktuigen, gereedschap, enz. », werden met de meeste karigheid vastgesteld.

» Niettegenstaande de totnogtoe bekomen prijsverminderingen, is het waarschijnlijk dat die toekenningen nauwelijks voldoende zullen zijn om in de meest dringende behoeften te voorzien.

» Geen vermindering van het bedrag dezer artikels kan dus overwogen worden. »

VRAAG X.

Vervoer over de Binnenwateren.

Welk is het huidig getal :

- a) ambtenaren en beambten ;
- b) werklieden ?

Hoeveel ambtenaren, beambten en werklieden zullen, door de afschaffing van den dienst beschikbaar worden ?

Welke maatregelen denkt men te kunnen opzichte te nemen ?

ANTWOORD.

Heden telt de Dienst voor het vervoer op de Binnenwateren :

- a) ambtenaren en beambten, 169 ;
- b) werklieden, 242.

Door de afschaffing van sommige diensten zullen ongeveer 145 ambtenaren en beambten en 140 werklieden beschikbaar worden.

Het varend personeel is niet Staatspersoneel, zijne huidige getalsterkte van 521 man zal op 150 ongeveer moeten verminderd worden.

Men onderzoekt de mogelijkheid, het benoemd personeel opnieuw te benutten in de andere beheeren van het Departement, ja zelfs in andere ministerieele Departementen. De bedienden die niet opnieuw kunnen benuttigd worden, zullen in beschikbaarheid gesteld worden. De wijzen van toepassing worden onderzocht.

Werklieden werden reeds afgedankt met eene vergoeding van eene, twee

of drie halve maanden loon volgens hun aantal jaren dienst. Het varend personeel wordt afgedankt naar gelang het beschikbaar wordt met een opzeg van vijftien dagen, de tijdelijken met een opzeg van eene maand.

GETALSTERKTE

van het personeel van het Beheer voor het vervoer op de Binnenwateren.

I. — Ambtenaren en beambten.

Hoofdingenieur, dienstbestuurder	1
Ingenieur 2 ^e klasse	1
Sectieoverste 1 ^e klasse	1
Dienstbestuurder	2
Opziener	1
Bureeloverste	6
Bureel-onderoverste	3
Hoofdklerk	3
Gewestelijk bevelhebber	3
Havenhoofd	1
Gewestelijk opziener	3
Gewestelijk onderopziener	3
Eerstaanwezend klerk, klerk en klerk op de proef	30
Teekenaar	2
Ordeklerk en ordeklerek op de proef	57
Aangestelde	25
Typiste	16
Werkmeester	1
Meestergast	3
Ambachtsvoorman	7
	169

II. — Werklieden.

Boden (bij besluit benoemd)	7
Ambachtslieden	103
Hulpambachtslieden	36
Wakers, deurwachters, arbeiders, magaziniër, enz.	96
	242

VRAAG XI.

Welk is het getal binnenschepen en hoe zijn deze verdeeld? Aan welke Departementen behooren ze toe?

ANTWOORD.

« De dienst van het Vervoer over Binnenwateren bezit : 299 sleepbooten op 1 Mei, 45 eenheden zullen in dienst blijven voor de lijnen Antwerpen-Dordrecht, Gent-Dordrecht en Leuven-Rupel.

» De 254 overblijvende zullen gedeclasseerd of afgetakeld en verkocht kunnen worden.

» De vloot van V. B. W. bevat bovendien, 29 stalen lichters, die tot vlottend brandstofmagazijn gediend hebben en tot het vervoer van baksteen voor rekening van den Dienst der verwoeste gewesten. — 4 eenheden zullen in dienst moeten behouden worden, de andere kunnen afgedankt worden.

» Ten slotte blijven te Oostende en te Gent 26 Rijnlichters die het saldo uitmaken van het lot van 168 eenheden aangekocht van de Britsche Regeering.

» 142 van die lichters werden afgestaan aan de Commissie tot aankoop van graan (Departement van Bevoorrading).

» De 26 overblijvende zijn overhandigd aan het Beheer der Domeinen om openbaar verkocht te worden. »

VRAAG XII.

Het hout dat in afwachting van de verzending in de statien wordt neergelegd, werd onlangs onderworpen aan een huurrecht van 2 frank per vierkanten meter, dat is 20,000 frank per hectare, van 1 Juli af.

Deze maatregel treft des te zwaarder den handel, dat het wegens de crisis vaak onmogelijk is spoedig te verzenden om de bezette oppervlakte te verminderen.

Bovendien wordt voor het laden een vast recht van 4 frank per wagen ten bate van den Staat geïnd.

ANTWOORD.

« In sommige statien, bijzonder in Luxemburg, bestaan kaaien gemaakt door den spoorweg voor het opladen van sommige goederen, vooral hout, en die tevens als opslagplaats voor de verzenders dienen.

» Het maken van die kaaien heeft nogal belangrijke uitgaven gevergd en het onderhoud ervan kost duur.

» In andere statien bestaan geen bijzondere inrichtingen, maar de goederen worden, in afwachting van de oplading, op den grond van het Beheer neergezet.

» Voor het plaatsen van goederen wordt niets gerekend de tien eerste werkdagen; van den elfden dag af zijn ze onderworpen aan een recht van een centiem per dag en per ton, maar een nieuwe tijd wordt kosteloos toegestaan zoodra de gedane verzendingen $\frac{1}{6}$ van de tonnenmaat der neergelegde goederen bereiken.

» Dit recht is onbeduidend en lang niet meer in verhouding tot de waarde der goederen, noch tot den last welken de spoorweg op zich neemt.

» Anderzijds, werden er misbruiken bedreven en het Beheer werd, den laatsten tijd, zelfs verplicht de hoeveelheid der voorraden tot een enkele spoorweglading te beperken.

» De regels welke voor die opslagplaatsen gelden werden, ten andere, dikwijls gecritiseerd.

» Er werd dus beslist tot het opmaken van eene nieuwe regeling die op 1 Juli aanstaande zal in werking treden, en waarin rekening is gehouden met de lasten van kapitaal en interesten van inrichting en desgevallend van den toegangsweg; met de uitgaven tot onderhoud; met de dienstbaarheden welke die opslagplaatsen aan de statiën opleggen; met de uitgestrektheid van de ingenomen plaats en den duur van het gebruik.

» De eenige wijze van betaling die aan al die vereischten voldoet is de verhuring per vierkanten meter met betaling voor bijkomende rangeeringen.

» De huurprijs is gesteld op 1 frank per vierkanten meter, in statiën waar geen bijzondere inrichtingen zijn, en op 2 frank per vierkanten meter, in die waar die inrichtingen bestaan en moeten onderhouden worden. Het bedrag van dien huurprijs is in verhouding met dien welke door alle buitenlandsche wetten geëischt wordt alsmede door de ondernemers in de Belgische havens.

» Het recht voor rangeeringen is vastgesteld op 4 frank per wagen, voor de dubbele bewerking van het plaatsen en wegnemen van het voertuig, door gelijkstelling met dat, opgelegd voor bijzondere dienstverrichtingen in de statie aan de eigenaars van private verbindingssporen.

» Bovendien, om het benuttigen van de verhuurde gronden intensiever te maken, zal het Beheer van 1 Juli aanstaande af, het opslaan van goederen bij aankomst toelaten en oorlof geven tot sommige behandelingen als : sorteerren, zagen van hout, enz. »

VRAAG XIII.

Zeewezen. — I. Artikel 63, letter d. — *Onderwijzend personeel der scheepsjongens.* Is de heer Minister voornemens de scheepsjongensschool opnieuw in te richten? Het personeel bestaat, maar de school bestaat niet meer.

ANTWOORD.

« I. — In beginsel oordeelt het Beheer van het Zeewezen, dat de scheepsjongensschool opnieuw moet ingericht worden. De maatregel werd totnogtoe niet verwezenlijkt wegens den huidige bijzonderen toestand der koopvaardij.

» Het personeel van de scheepsjongensschool bestaat thans nog enkel uit twee eenheden, hun toestand is verzekerd. »

VRAAG XIV.

II. — *Zeilschepen.*

Is het niet mogelijk de scheepsjongensschool op de zeilschepen van den loodsdienst te Vlissingen te plaatsen?

Deze zijn, naar het schijnt, in onbruik gesteld, ten gevolge van hunne vervanging door motorbooten.

ANTWOORD.

« II. — Het is juist, dat de zeilschepen van den loodsdienst ten gevolge van hunne vervanging door motorvaartuigen beschikbaar geworden zijn.

» Doch ze zijn niet geschikt om tot de opleiding van scheepsjongens of leerlingen-matroos te worden gebruikt. »

VRAAG XV.

Spoorweg. — Wanneer denkt men dat de baan Brussel-Zuid-Gent Sint-Pieters in exploitatie zal kunnen gesteld worden ?

ANTWOORD.

« Het vak *Gent Sint-Pieters-Denderleeuw* van de nieuwe baan Brussel (Zuid)-Gent Sint-Pieters zou in exploitatie kunnen gesteld worden binnen den tijd van één jaar, zoo men over de vereischte credieten en dwarsliggers voor het leggen der sporen beschikken kon.

» Wat het vak van dezelfde baan betreft, gelegen tusschen *Denderleeuw en Brussel (Zuid)*, waarvoor zeer belangrijke kunstwerken moeten heropgebouwd worden, de afwerking ervan zou vier of vijf jaar vergen, gesteld dat men intijds over de onmisbare middelen beschikke.

VRAAG XVI.

Waarom kan men in de telegraafkantoren geen postzegels meer bekomen ?

ANTWOORD.

« De verkoop van postwaarden in telegraafontvangerijen en in kantoren met bijzonderen telegrafist, gebeurde vroeger, *door de week*, met kleine hoeveelheden om in de onmiddellijke behoefte van het publiek te voorzien; zulks gebeurde alleen buiten de openingsuren van het postkantoor, als dit in de onmiddellijke nabijheid van het telegraafkantoor gelegen was.

» *Op Zon- en wettelijke feestdagen*, was de verkoop beperkt tot de waarden vereischt tot het frankeeren van aan het loket afgegeven post-spoedbestellingen.

« Daar de diensturen van een groot getal postkantoren sedert den wapenstilstand verminderd zijn, kwam de telegraafdienst te staan voor eene verplichte vermeerdering van het aantal uren bestemd voor den verkoop van postwaarden. Daaruit volgden nieuwe lasten voor het telegraafpersoneel en, in sommige kantoren, talrijke bezwaren voor de uitvoering van den telegraafdienst. De bedienden werden inzonderheid afgetrokken van hunne voornaamste bezigheden (het overseinen van telegrammen) en de telegrafische mededeelingen waren aan vertragingen blootgesteld. Bovendien, was de aanwezigheid aan de loketten van koopers van postwaarden aanleiding tot steeds onaangenaam wachten voor de verzenders van telegrammen of de aanvragers van telefoonverbindingen.

« Om die bezwaren te verhelpen en aan de telegrafisten geen werk op te leggen dat feitelijk door de post dient gedaan, heeft de heer Minister in Juni 1920 beslist, dat, bij wijze van proef, de verkoop door telegraafkantoren nog enkel zou gedaan worden voor de enkele waarden vereischt tot het frankeeren van post-spoedstukken aan het loket aangeboden.

» Uit de verslagen, ingediend door de onderscheidene bestuurlijke omschrijvingen na een proeftijd van zes maanden in gansch het land, blijkt *dat de maatregel in geen enkel kantoor van het land aanleiding tot klachten heeft gegeven.*

» Het publiek heeft zich zonder moeite geplooid naar de noodzakelijkheid van zich tot de postkantoren te wenden om zich postwaarden aan te schaffen.

» Anderzijds, is de beperking van den verkoop onder hooger aangewezen omstandigheden voor vele kantoren zeer voordeelig gebleken ten opzichte van de uitvoering van het telegrafisch en telefonisch werk.

» De dienstbesturen zijn het eens om te vragen dat de regel voorgoed ingevoerd worde.

» Ik stem met hun oordeel in en stel voor, de beslissing die door den heer Minister in Juni 1920 getroffen werd, te bevestigen.

» Dit voorstel is ver van ingegeven te zijn door eng particularistische overwegingen.

» In deze zaak dienen twee goed afzonderlijke gevallen te worden onderscheiden: dat van belangrijke telegraafkantoren waar een loketbediende doorlopend aangesteld is voor de aanneming der telegrammen en dat der andere kantoren waar het personeel zich in hoofdzaak bezighoudt met het overseinen en ontvangen van telegrammen en met het geven van telefoonverbindingen.

» In de eerste soort kantoren namen de koopers van postwaarden ten onrechte de loketten in beslag, die voorbehouden waren tot de telegrafische verhandelingen en wel ten nadeele van de wezenlijk haastige verzenders van telegrammen of aanvragers van eene telefoonaansluiting. Deze praktijk was tot stand gekomen, omdat men gewoonlijk vlugger bediend werd in de telegraaf. Aanvankelijk poogde men het misbruik te keer te gaan door te bepalen dat de telegraaf geen postzegels meer zou verkoopen dan bij geringe hoeveelheden en voor de onmiddellijke behoeften. Deze maatregel bleef zonder nuttigen uitslag, de telegraafloketten werden soms letterlijk overvallen door personen die een of meer te frankeeren poststukken aanboden, ja zelfs eenvoudige aanzichtkaarten. Men moest tot een duidelijken regel komen, wil zeggen geen postwaarden meer verkoopen dan voor de frankeering van op het oogenblik zelve aangeboden spoedstukken. Deze sinds lang bestaande regeling is niet van aard om de gerieflijkheden te schaden welke redelijkerwijze door het publiek kunnen verlangd worden. Het hoeft zich slechts tijdig aan de postloketten van postzegels te voorzien. Dit doet trouwens ieder vooruitziend mensch.

» Wat de telegraafkantoren der andere soorten betreft, was de oproep aan het loket voor het verkoopen van postwaarden, eene nog grootere stoornis, omdat daardoor meestal een aangevangen telegrafisch of telefonisch bericht werd vertraagd en aldus de bedienden werden verhinderd in het werk dat

hun in de eerste plaats is opgelegd. Hier ook, alhoewel om eenigszins verschillende redenen drong voormelde zuivere regel zich op.

» De gewoonte is thans gevestigd. Het zou nadeelig zijn op het gedane terug te komen.

» In gansch uitzonderlijke gevallen zou het personeel de aflevering van de vereischte zegels niet weigeren. »

Deze overwegingen, die tot de instandhouding van het statu quo geleid hebben, zijn steeds van kracht.

VRAAG XVII.

Posterijen.

De Commissie drukt den wensch uit, de storting van een gedeelte der postopbrengst in het gemeentefonds af te schaffen.

Kan het Postbeheer geen aanwijzingen geven om deze stelling te steunen ?

ANTWOORD.

(Uittreksel uit eene nota van 12 Juni 1919, n^o 203 B. van het Algemeen Bestuur des Posterijen aan de Hoogere Overheid.)

» Reeds in 1913, naar aanleiding van een ontwerp van industriele balans voor de Post, werd in kwestie gesteld de herziening der wetten van 18 Juli 1860 en 20 December 1862, nopens de toekenning aan het gemeentefonds van een gedeelte der postontvangsten.

» In den geest der makers van voormelde wetten, moest het gemeentefonds enkel de *netto* opbrengst van den Postdienst ontvangen. Maar om betwistingen te vermijden nopens de vaststelling van de uitgaven die ieder jaar van de bruto-ontvangsten dienen afgetrokken te worden, werd verkiezelijk geoordeeld de in het gemeentefonds te storten som te bepalen volgens een vast ten honderd van die ontvangsten. Zoo werd het bedrag van 40 t. h. aangenomen, hetwelk door de wet van 20 December 1862 op 41 t. h. werd gebracht.

» Indien oorspronkelijk dit percentage bij benadering overeenkwam met de winst van de Post, dan is dit heden het geval niet meer, daar onze uitgaven in veel grootere mate hebben toegenomen dan onze ontvangsten. Hierbij herinner ik eraan, dat eene industrieel opgemaakte balans waarbij werd rekening gehouden met de kosteloze dienstverrichtingen, met de aflossing der meubels, enz., in 1911 een tekort zou uitgewezen hebben van ten minste 3 miljoen frank. Welnu, het betreft een dienstjaar, dat wij, volgens onze boekhouding, nog beschikten over een fictief overschot van ontvangsten van 48,450 frank, na aftrekking van de korting van 41 t. h., terwijl in 1913 dat overschot verandert in een tekort van 1,740,990 frank. Men kan dus nagaan welk belangrijk tekort dit laatste dienstjaar zou uitgewezen hebben, indien men, in plaats van alleen de uitgaven in aanmerking te nemen uitgetrokken op begrootingsartikelen (gewone, openbare schuld en onwaarden), gerekend had op grond der lasten van allen aard die aan de postexploitatie verbonden zijn.

» De herziening van het bedrag onzer tusschenkomst in het gemeentefonds was dus vóór den oorlog al gewettigd. Heden *dringt ze zich op* wegens de ongunstige omstandigheden waaronder wij gedurende verscheidene jaren zullen moeten beheeren: Want, het Bestuur der Rekenplichtigheid, steunende op de totnogtoe gekende uitslagen, schat dat voor 1919 de *gezamenlijke* ontvangst enkel met 3,100,000 frank de uitgaven van 1913 zal overtreffen. Maar deze zullen aanzienlijk hooger zijn, door het verleenen der duurtetoelagen, der weddeverhoogen, der vermeerdering van huur-, kantoor-, materielekosten, enz.»

» Men kan bevestigen dat vóór het *afrekken der korting voor het gemeentefonds*, de Postbegroting zal sluiten met een belangrijk tekort dat zelfs door de tariefsverhoogen misschien niet zal gedekt worden.

» Het is natuurlijk niet aan te nemen dat men, om bedoeld fonds te spijzen, theoretisch blijve inkomsten berekenen die feitelijk niet bestaan. Ik weet wel, dat krachtens artikel 2, paragraaf 4, van de wet van 20 December 1862 en artikel 2, paragraaf 3, van die van 29 September 1906, het verschil tusschen het minimum van ongeveer 52,000,000 dat aan het gemeentefonds dient toegestaan en het bedrag der vermoedelijke inkomsten van dat fonds, moet genomen worden deels op de reserve van dat fonds en voor het overige op de *algemeene inkomsten van de Schatkist*, zoodat het, op stuk van zaken, steeds deze laatste is die moet tusschenkomen, hetzij dan door de opbrengsten van de Post of anderszins. Maar de toestand waarin de oorlog het land gelaten heeft zal in ieder geval het maken van nieuwe bronnen van inkomsten vereischen, zoowel voor de gemeentekassen als voor de Schatkist in het algemeen. Mijns inziens zou men er moeten gebruik van maken om de wetten van 18 Juli 1860 en 20 December 1862 te herzien en onderzoeken of men, bij gemis van korting op de massa der begrootingsinkomsten, het gemeentefonds niet zou kunnen aanvullen door opbrengsten, waarvan de aangroei, beter dan de postontvangsten, in verhouding zou zijn tot de toename van de behoeften waarin dient voorzien te worden. Deze hervorming zou aan de Post het voordeel bezorgen van eene grootere vrijheid in het vaststellen harer taksen, en dezer verhooging doelmatiger maken ten opzichte van het evenwicht der begroting. Ik voeg erbij dat, indien de zelfstandigheid der spoorwegen verwezenlijkt wordt, dat beheer van ons zeer waarschijnlijk het bedrag zal *eischen* van de dienstverrichtingen die het thans kosteloos doet voor rekening van de Post (vervoer van postzakken, enz.), hetgeen de herziening van de korting van 41 t. h. ten bate van het gemeentefonds nog beter zal rechtvaardigen en zelfs onvermijdelijk maken (1). »

(1) Bovenstaande overwegingen, één jaar geleden opgesteld, zijn nog steeds geldig. Spijts de verhooging der taksen, is de geldelijke toestand der Post nog zeer benard, vooral wegens de lasten die het gemeentefonds er doet op wegen. Lang vóór den oorlog had men trouwens bijna overal het beginsel aangenomen dat de Post geen fiscaal karakter hebben mag, doch beschouwd dient te worden als een dienst van algemeen nut, waarvan de ontvangsten streng in verhouding moeten zijn tot de exploitatiekosten, opdat men hem aan handel en nijverheid den meest volmaakten en meest doelmatigen steun kunne doen bijbrengen.

VRAAG XVIII.

Gaat men voort met leveringen te bestellen in Duitschland ?

ANTWOORD.

» Het Beheer bestelt rechtstreeks bij de firma Floegel te Aken, al de stukken voor de « Pintsch »-verlichting der rijtuigen, omdat die stukken gebreveteerd zijn.

» Er bestaat geen vaste regel voor het gevolg dat dient gegeven te worden aan de inschrijvingen, die door de Deutsche nijverheid op onze beperkte of openbare aanbestedingen gedaan worden.

» Ieder geval wordt aan een bijzonder onderzoek onderworpen. Over het algemeen worden de Belgische door Deutsche mededingers uitgesloten inschrijvers verzocht hunne prijzen tot die van die mededingers te vermindere en, ingeval van weigering, de vermindering aan te duiden die zij op hunne eigen aanbiedingen zouden willen toestaan.

» Men kan verzekeren, dat, behoudens zeldzame uitzonderingen, de voorkeur aan de Belgische nijverheid gegeven werd. »

VRAAG XIX.

De Commissie vraagt inlichtingen over de toepassing van het Amerikaansch contract bij het Departement.

ANTWOORD.

« In 1919 en 1920, werden 482 locomotieven, 451 tenders, 1,951 rijtuigen, 12,589 wagens en 69 ketels door de nijverheid volgens de Amerikaansche formule hersteld. Sedert Januari laatstleden is aan de regie vaarwel gezegd en gebeuren de herstellingen volgens het stelsel bij overeenkomst. Hierna volgen de kenmerken der twee formules, met hunne hoofdzakelijke verschillen :

» a) *Amerikaansche formule.*

» De kostende prijs van een verwerkt product bevat :

» 1° den prijs der verbruikte materialen M;

» 2° de betaalde arbeidslonen S;

» 3° de algemeene kosten der fabriek uitgedrukt als afhankelijk van S of FS, of $M + S + FS$ of $M + S (F + 1)$; op dien kostenden prijs neemt de voortbrenger 20 t. h. winst, vanwaar de formule $1.2 M + 1.2 S (F + 1)$.

» Voor de fabrieken waarvan de bedrijvigheid gelijk is aan die van Augustus 1914, worden de algemeene kosten behouden op 116 ten honderd van S of $1.16 S$; voor die welke door den oorlog geleden hebben, is dat bedrag vermeerderd geworden in verhouding van de vermindering van arbeidskrachten tot de op 1 Augustus 1914 bestaande bezigheid, zonder dat het totaal echter 200 t. h. van S moge overtreffen. Die verhouding C wordt per kwartaal

bepaald aldus : voor eene fabriek die, bij voorbeeld, op 1 Augustus 1914, 800 werklieden bezighoudt die 10 uur per dag arbeiden, was de normale bezigheid per dag $800 \times 10 = 8.000$ uur. Indien, ten gevolge van den oorlog, die fabriek nog enkel 600 werklieden bezighoudt die 9 uur per dag doen, is hare bezigheid $600 \times 9 = 5.400$ uur. De bezigheidvermindering is $8.000 - 5.400 = 2.600$ uur : de verhouding van die vermindering tot de normale bezigheid zal zijn $\frac{2.600}{8.000} = 0,325$.

» Anderzijds, onderstelt het cijfer 200 t. h. arbeidsloon voor algemeene onkosten eene werkzaamheid gelijk aan 50 t. h. van die in 1914; dat van 116 t. h. beantwoordt aan eene werkzaamheid die gelijk staat met die in Augustus 1914. Wanneer de bedrijvigheid der fabriek tot 50 t. h. beneden de norma daalt, stijgen de algemeene onkosten van 116 t. h. tot 200 t. h.; aan de helft vermindering van de regelmatige bedrijvigheid beantwoordt eene verhooging van het percentage der algemeene kosten van $(200 - 116) 84$ eenheden. Dus, aan elk honderdste vermindering der normale bezigheid beantwoordt eene vermeerdering van $\frac{84}{50} = 1.68$ eenheid van het percentage der algemeene onkosten; in het bedoeld geval zal de gezamenlijke vermeerdering der algemeene kosten zijn $1.68 \times 32.5 = 54.6$ t. h.; de algemeene kosten worden in dat geval bepaald op $(116 \text{ t. h.} + 54.6 \text{ t. h.})$ S of 170 t. h. S.

» De eindformule is dus :

» $1.2 M + 1.2 (S + 1.16 S + 1.68 CS)$ of $1.2 M + 1.2 (2.16 + 1.68 C) S$.

» b) *Stelsel bij overeenkomst.*

» In dit stelsel, dat sedert Januari laatstleden in gebruik is voor de herstelling van wagens en rijtuigen (men heeft van de herstelling van locomotieven in de nijverheid afgezien) zijn al de elementen van den prijs van het werk vooruit bepaald : uurloon, algemeene kosten en duur van de herstelling uitgedrukt in uren, zoodat de industrieel eene herstelling niet boven den normalen duur mag rekken, zonder zijne eigen belangen ernstig te schaden.

» De formule van het forfaitair stelsel is dus deze :

» $1.2 M + 1.2 TS + 1.2 \times 1.15 TS$ waarin :

» M de verwerkte stoffen vertegenwoordigt ;

» S het gemiddeld uurloon, per kwartaal herzienbaar ;

» T de tijd uitgedrukt in uren van den duur der herstelling ;

» 1.15 t. h. van T. S. de algemeene kosten.

» Voor de rijtuigen werden de algemeene kosten bepaald op 120 t. h. van het arbeidsloon ».

*Hoofdkenmerken der « Amerikaansche Overeenkomst »
en toestand einde Mei 1921.*

Toen het erop aankwam, onverwijd met de herstellingswerken van het net aan te vangen en zoodanig door te zetten dat het verkeer binnen den kortst mogelijken tijd hersteld ware op de door den vijand vernielde banen, heeft het Beheer zijn toevlucht genomen tot de vlugste middelen.

Het had noch tijd noch middelen om plans en bestekken op te maken; het beschikte evenmin over het noodige personeel noch over de vereischte werktuigen.

Anderzijds, vergde de uitgestrektheid van de door de Duitschers aangerichte verwoestingen de medewerking van bekwame, werkzame ondernemers, over materieel beschikkend en in staat om snel hunne werven in te richten, het noodige geld voor te schieten, enz.

Het wendde zich dus tot ondernemers welke het wist aan die voorwaarden te voldoen en sloot met hen zoogenaamde « Amerikaansche » overeenkomsten, die, rekening houdende met *de onmogelijkheid voor de ondernemers van zich voor eene vaste som te verbinden*, met het oog op de buitengewone omstandigheden van het oogenblik, ze toelaten aan den Staat tegen den kostenden prijs de uitgaven te rekenen, die zij moesten doen in loonen, aankopen, huren, vervoer, enz., en bovendien, als algemeene kosten, vergoeding en winst, een tenhonderd te heffen, dat 21 1/2 t. h. van de door hen gedane uitgaven kan bereiken.

Dank zij dat stelsel is het Beheer erin geslaagd, binnen een zeer korten tijd het verkeer op meestal de verwoeste banen te herstellen.

Die handelwijze, die enkel een hulpmiddel is, opgedrongen door de omstandigheden, is dus voordeelig geweest voor het Beheer en voor het publiek, maar zoodra de dienst grootendeels hersteld was en de nog aan te vangen werken over het algemeen het aanwenden van dezelfde werkwijze niet meer wettigden, heeft men er geen gebruik meer van gemaakt, *tenzij in uitzonderlijke omstandigheden*.

Bedoelde overeenkomst stelt geen termijn voor de voltooiing der werken, maar bepaalt dat deze moeten begonnen worden binnen den kortsten tijd na het bevel tot uitvoering, en met den grootsten spoed dienen te worden voortgezet.

De overeenkomst voorziet over het algemeen voor het Beheer het recht van opzegging na verloop van een eersten termijn van zes maanden, of na elk der volgende kwartalen en zelfs op om het even welk tijdstip, indien de werken niet volgens de regels der kunst uitgevoerd of met den gewenschten spoed voortgezet worden.

Zoodra de omstandigheden het toelieten, werden de Amerikaansche overeenkomsten beurtelings opgezegd; dit is, inzonderheid, gebeurd, naar gelang de werken in zooverre gevorderd waren, dat men den toestand als voldoende kon beschouwen ten opzichte van de veiligheid en de behoeften der exploitatie, ofwel wanneer de werken maar zoo ver gevorderd waren, dat de voltooiing ervan binnen een bepaalden termijn niet werd voorzien.

Sedert lang reeds is het getal volgens « Amerikaansche » overeenkomst uitgevoerde werken zeer verminderd.

In October 1920, heeft het Bestuur van Weg en Werken aan zijne dienstbestuurders voorgeschreven, binnen den korsten tijd een einde te stellen aan de nog in zwang zijnde bedoelde overeenkomsten en, in Januari II., schreef het voor, dat de ondernemers dienden aangemaand te worden om hunne werken uiterlijk tegen 31 Maart te voltooien.

Heden blijven nog enkel vier « Amerikaansche » overeenkomsten in zwang (waarvan twee voor de herstelling der seinen, de eene te eindigen op 30 Juni en de andere op 30 September), waaraan binnen zeer korten tijd een einde gesteld zal worden ; wegens bijzondere omstandigheden was het strijdig met de belangen van het Beheer vroeger tot de opzegging ervan over te gaan.

VRAAG XX.

Men heeft de Begrootingscommissie erop gewezen, dat de z. g. onderbroken diensten (« coupés ») aan het treinpersoneel toelieten geen acht uren dienst te doen en aanleiding gaven tot verspillingen.

Wat is daarvan?

ANTWOORD.

» Onze voorschriften voorzien noch den duur, noch de bepaling van « service coupé » (onderbroken dienst).

» Doch door het gebruik is aangenomen dat b. v. een dienst bestaat uit twee achtereenvolgende diensttijden uitgevoerd denzelfden dag (of gedurende eene zelfde tijdruimte van 24 uren) en door eene min of meer lange tusschenpoos onderbroken.

» Daarvan bestaan drie typen :

» 1^o De werkonderbreking tusschen de twee gedeelten van den dienst is acht uren of meer, *buiten* de standplaats van het personeel. In dat geval worden de twee gedeeltelijke diensttijden voor hun werkelijken duur gerekend bij de berekening van den *gemiddelden duur per dag*. Verspilling is er dus niet;

» 2^o De werkonderbreking tusschen de twee diensten is minder dan tien uren *vrijheid in de standplaats* van het personeel.

» Dezelfde regel als die voorzien onder 1^o is van toepassing, met deze beperking echter, dat de gezamenlijke duur van den dienst (dat is van het begin van het eerste gedeelte tot het einde van het tweede) 13 uren niet mag overtreffen;

3^o De werkonderbreking tusschen de twee gedeelten van den dienst is minder dan acht uren *vrijheid, buiten de standplaats* van het personeel.

» In dit geval worden, overeenkomstig de geldende onderrichtingen, enkel twee uren afgetrokken van den gezamenlijken duur van den dienst (zie 2^o) welke ook de duur weze van de onderbreking korter dan acht uren, gedurende dewelke het personeel vrij is. »

VOORBEELD :

Dienst van 6 tot 9 uren.	} gezamenlijke duur : 10 uren.
Vrij buiten den standplaats 9 tot 13 u.	
Dienst van 13 tot 16 uren.	

Dienst in rekening te brengen : $10 - 2 = 8$ uren.

Rust als werk aanzien : $4 - 2 = 2$ uren.

De verslaggever maakt, ingevolge dit antwoord, deze beschouwingen :

Niemand in de Commissie heeft de afschaffing van den 8 urenwerkdag gevraagd. De hervorming is voorgoed aangenomen. Nog blijft het werk op methodische wijze in te richten.

Wij hebben bekibbelingen gehoord over zijne toepassing. Het ligt voor de hand dat de wetgever, bij het goedkeuren der achturenwet, den wezenlijken arbeid tot op 8 uren per dag heeft willen verminderen.

Maar in zijne toepassing, in sommige diensten, ontmoet men bezwaren.

Dit geldt voor het rijdend personeel, den trekdienst en de begeleiders.

Men heeft beweerd, dat overwegwachters, geplaatst in banen waar maar enkele treinen per dag voorbijrijden, slechts eenige uren per dag arbeiden en dat men het getal bedienden vermenigvuldigd had.

Het is duidelijk, dat niemand eraan gedacht heeft misbruiken in te voeren. De Commissie heeft erkend, dat in sommige omstandigheden maatregelen dienden genomen te worden tot vrijwaring van de belangen der bedienden en van die der financiën van het Beheer.

Het spreekt vanzelf, dat de inrichting van de diensten, die vóór den oorlog gevestigd waren op een gemiddelden duur van 12 werkuren op 24, door de invoering van den 8 urenwerkdag een ernstigen schok heeft ondergaan. De geldelijke gevolgen hebben zich natuurlijk doen gevoelen.

Wij kunnen echter vaststellen, en dit is aanmoedigend, dat die gevolgen zijn hetgeen voorzien was.

Volgens de inlichtingen die mij verstrekt werden, schommelen die geldelijke gevolgen rond een derde meer. Ze zijn 22 t. h., 30 t. h., 35 t. h. en 40 t. h., volgens de omstandigheden en volgens de diensten.

Eene lijst voorbeelden getrokken uit de boeken van 1913 en October 1920, betreffende twee groote en twee gemengde stelplaatsen, toont den duur van den nuttigen rit in lijn. De val is 40 t. h. voor de groote stelplaatsen en 30 à 22 t. h. voor de gemiddelde. Hij is sterker voor de belangrijke stelplaatsen, waarvan de locomotieven de groote lijnen bedienen, wegens eene zekere snelheidsvermindering der treinen op onderscheidene baanvakken. Om den individueelen invloed van den 8-urenwerkdag te onderscheiden, diende afzonderlijk onderzocht te worden hetgeen het nuttig werk van het treinpersoneel betreft en de overeenstemmende arbeid van het materieel van den trekdienst.

Vóór mij ligt eene uitgebreide ontleding waaruit blijkt dat, indien bij voorbeeld eene werkelijke vermindering in locomotief-kilometers, in 1920, 35 t. h. bedroeg, zulks te wijten is aan den invloed van twee factoren : vermindering van twee factoren : duur der dienstitijden en vertraging van den loop der treinen op sommige banen.

Maar het personeel kent al de bezwaren welke de economische inrichting der treinen oplevert en het is in de medewerking zijnerzijds aan die inrichting, dat het hulpmiddel ligt waardoor de overdreven uitgaven kunnen verholpen worden.

In zijn verslag aan het Fransch Parlement, tijdens de bespreking van den 8-urenwerkdag, ontleedt de heer Justin Godart, kamerlid, de gevolgen van den 8-urenwerkdag op de voortbrenging en hij haalt een gedeelte aan uit het verslag van Jouhaux over eene bespreking gevoerd in de C. G. T. over den achturenwerkdag.

« Het is noodig, zegde Jouhaux, dat de strijders, de werkers inzien dat de » toepassing van dezen maatregel, die in het vredesverdrag zal dienen te » worden vermeld en moet genomen worden ten voordeele van het proleta- » riaat van heel de wereld, niet eenvoudig zijn kan. In de praktijk heeft hij » aangepast hetzij aan den werkdag, hetzij aan de week, hetzij aan de hoe- » veelheid werkuren van het jaar, naar gelang der beroepen, der productie- » vereischten, der sociale behoeften en die van het verbruik.

» Het is van dit standpunt uit, dat de werkliedenorganisaties, willen zij prac- » tisch wezen en tot eene uitkomst geraken, de verwezenlijking van de hervor- » ming moeten beschouwen. Deze vermindering van den werktijd moet niet voor » gevolg hebben eene vermindering in de voor de behoeften der volken onmis- » bare productie.

» Het is in de verbetering harer uitrusting, dat de Fransche nijverheid moet » de middelen vinden om, door eene verhoogde voortbrenging, gunstig den eisch » te beantwoorden.

» De arbeidsinspanning moet veralgemeend, samengeordend, methodisch » worden. Daartoe dient geen bijkomende noch uiteenloopende eisch te ontstaan, » zooals die van eene loonsverhoging. Nochtans, geen loonsvermindering zou » als gevolg van den 8 urenwerkdag kunnen geduld worden.

Ziedaar de geest der hervorming.

In onze werkplaatsen zal de productie dezelfde blijven, indien men de uit- rusting wijzigt, de inspanningen samenordent, indien het werk methodisch is.

Bij het vervoer zal, om tot een uitslag te komen, de ernstige medewerking van personeel en oversten vereischt wezen. Ik ben overtuigd, dat die medewerking zal doelmatig zijn en dat wij na enkele jaren, met de medewerking en den goeden wil van allen, goede en vruchtbare uitkomsten zullen bereiken.

BESLUITEN.

De begrooting van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen en Telefonen zooals ze aan de Kamer is voorgelegd, werd gewijzigd volgens de opmerkingen van de Commissie.

Dit verslag geeft, zooveel mogelijk, al de gevraagde inlichtingen.

Twee groote kwesties blijven onbeslist : die der rechtstreeksche regies en die van de Noord-Zuid verbinding.

De eerste vraag blijft ter studie.

Voor de tweede zijn besprekingen aangeknoopt tusschen het Beheer en de Stad Brussel ; de Wetgeving zal in eene naaste toekomst voorgoed uitspraak moeten doen.

De Verslaggever,

L. PEPIN.

De Voorzitter,

A. MECHELYNCK.