

---

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 24 AVRIL 1923.

---

## BUDGET

du Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes  
POUR L'EXERCICE 1923 (1).

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE (2), PAR M. ROBYN.

---

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de faire rapport sur le Budget des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice 1923.

Le projet qui nous est soumis se présente dans des conditions beaucoup plus favorables que ceux des années précédentes. Pour la première fois depuis la guerre, un boni est prévu pour le Chemin de fer. C'est un événement qu'il convient de souligner. De plus, le déficit de la Poste, des Télégraphes et des Téléphones est considérablement réduit.

Alors que le projet pour 1922 prévoyait, pour l'ensemble des services du département, un déficit de 218 millions, celui qui nous est présenté cette année clôture par un déficit de fr. 50,730,849.50 seulement, toutes les charges financières comprises.

Il est vrai que le projet de 1922 a été considérablement amélioré par les amendements que le Gouvernement a présentés au cours de la discussion, et que la plus-value des recettes permettait, dès les premiers mois de l'année 1922, d'espérer une réduction sérieuse du déficit prévu.

---

(1) Budget transmis par le Sénat, n° 4-XVIII.

(2) Composition de la *Commission spéciale* :

- a) Les membres de la *Commission permanente des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et des Travaux publics* : MM. Bertrand, président, Anseele, Bouchery, Brassinne, Braun, Ceulenaere, Goetgebuer, Goleux, Lemonnier, Moury, Pepin, Poncelet, Robyn, Schaetzen, Uytroever et Van Isacker.
- b) *Six membres nommés par les sections* : MM. Baels, de Wouters d'Oplinter, Bologne, Pepin, Pecher et Heyman.

## A. Chemins de fer.

Dans les conclusions de notre rapport de l'année dernière, nous disions :  
 « Pour l'année 1921, le déficit des *Chemins de fer* sera de 50 millions  
 » environ.

» A raison des augmentations de traitement et de salaire accordées au  
 » personnel, le déficit de 1922 sera un peu plus élevé.

« Mais il est permis de prévoir que, grâce à la recherche des économies qui  
 » se poursuit avec ardeur, grâce aussi à une reprise du trafic qui s'annonce,  
 » l'équilibre budgétaire de cet important service sera bientôt atteint. »

Ces prévisions optimistes ont été surpassées par les événements. Déjà l'année 1921  
 a clôturé par un boni de

4,400,000 francs.

En effet, les recettes brutes se sont élevées à 1,001,100,000 francs.

Les dépenses d'exploitation à

877,200,000 francs.

Les charges financières à

119,500,000 francs,

soit un total de dépenses de

996,700,000 francs.

Quant à l'année 1922, les éléments que l'Administration possède à l'heure  
 actuelle permettent de dire que le chemin de fer procurera un excédent de  
 recettes de 100 millions environ, toutes charges financières étant portées en  
 compte.

Ces résultats sont de nature à nous réjouir très sincèrement.

Non seulement, ils délivrent le pays des soucis financiers que lui causait le  
 déficit des régies de l'État, mais ils fournissent la preuve de l'effort méritoire qui  
 a été fourni depuis la guerre par le personnel de nos services publics.

Il convient cependant de voir de près la situation et de ne pas se laisser aller à  
 un optimisme exagéré.

Tout d'abord, l'indemnité de vie chère, qui s'élève pour le chemin de fer à  
 51 millions, continue à être portée au budget extraordinaire. Comme elle fait, en  
 réalité, partie du salaire, on ne pourra parler de boni véritable que quand on  
 aura réglé la manière dont le compte des indemnités de vie chère sera amorti.

Il y a ensuite le problème angéissant du prix des combustibles, qui viendra se  
 mettre en travers des prévisions. Il résulte, en effet, de la réponse donnée par le  
 Ministre à une question de la Commission, que si les prix actuels sont maintenus  
 pendant toute l'année, les dépenses à faire pour le charbon dépasseront de  
 65 millions le chiffre inscrit au budget.

Il est vrai que la progression des recettes est constante et que la plus-value de  
 celles-ci s'élève pour le premier trimestre 1923 à 42 millions.

Enfin, il semble impossible de ne pas augmenter dans un avenir rapproché les  
 sommes actuellement affectées à la rémunération du personnel.

Un long échange de vues a eu lieu au sein de la Commission au sujet des trai-  
 tements et salaires payés aux agents du Département.

Le renchérissement du coût de l'existence qui s'est produit depuis l'automne 1922 a rendu très pénible la situation de ce personnel.

Déjà dans notre rapport de l'année dernière, nous avons attiré l'attention de la Chambre sur cette grave question.

Or, actuellement l'index-number est remonté au-delà de 400, et il y a de nombreux travailleurs de l'État dont la rémunération totale, toutes indemnités comprises, ne représente que le double de celle qu'ils recevaient en 1914.

Au surplus, nous donnons ci-dessous le tableau des coefficients d'augmentation qui ont été appliqués aux salaires et traitements d'avant-guerre.

| En 1914.                         | En 1923 (1).                                    | P. c. d'augmentation par rapport à 1914. |
|----------------------------------|---|--|
|                                  | <i>I. Salaires journaliers.</i>                 |  |
| De 3 à 8 francs par jour.        | De fr. 12.70 à 28.90 par jour.                  | De 440 à 272 p. c.                       |
|                                  | <i>II. Traitements mensuels ou annuels (2).</i> |  |
| De 1,450 à 5,000 francs par an.  | De 4,322 à 10,852 francs par an.                | De 275 à 417 p. c.                       |
| De 5,500 à 15,000 francs par an. | De 11,452 à 30,552 francs par an.               | De 108 à 85 p. c.                        |

Cette question doit appeler la très sérieuse attention du Gouvernement. Car si situation financière du pays est telle que l'économie la plus rigoureuse s'impose dans tous les services publics, il faut bien reconnaître qu'il n'est pas possible de perpétuer le sort qui est fait actuellement aux agents de l'État.

Lorsque les barèmes actuels ont été établis, tout le monde avait l'espoir que le coût de la vie diminuerait régulièrement. Cet espoir ne s'est pas réalisé et la conséquence en est que beaucoup de travailleurs de l'État sont, en réalité, réduits à la demie solde. Nul ne peut prévoir combien de temps les conditions économiques actuelles se maintiendront. C'est pourquoi la Commission prie le Gouvernement de mettre fin aux sacrifices trop grands qu'il demande actuellement à ses salariés et de soumettre le problème à un examen urgent.

Cet examen se justifie d'autant mieux que les agents de toute catégorie ont fait preuve d'un dévouement et d'une activité louables et que des améliorations constantes ont pu être enregistrées dans l'exploitation du chemin de fer.

Le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le rapport entre les dépenses et les recettes d'exploitation, s'améliore d'année en année.

Il était en 1920 de 104.

— en 1921 de 87.

— en 1922 de 78.

Certes, il reste encore beaucoup à faire dans le domaine des économies. Mais il

(1) Y compris : a) indemnités de résidence moyenne; b) indemnité familiale moyenne.

(2) Non compris l'indemnité de vie chère (en général 800 francs par an).

semble bien qu'un élan sérieux soit donné et que de nouvelles améliorations pourront être enregistrées au cours de cette année.

En vue d'arriver à abaisser encore le coefficient d'exploitation, la Commission prie le Ministre compétent d'examiner si certains tarifs ne pourraient pas être majorés sans nuire aux intérêts généraux du pays. Un membre a signalé notamment la modicité des prix d'abonnement de 1<sup>re</sup> classe, qui se délivrent en très grand nombre.

### B. Marine.

Le projet de budget prévoit pour la Marine un déficit de

53,552,626 francs.

Si l'on y ajoute les 2 millions d'indemnités de vie chère, on arrive à un déficit total de

57 1/2 millions.

C'est une somme considérable.

Dans le discours qu'il a prononcé au Sénat, lors de la discussion du budget actuel, le Ministre des Chemins de fer a déclaré qu'il projetait de doubler les droits de pilotage dans les bouches de l'Escaut et de ne pas aller d'emblée à la perception en francs-or de ces droits dont le montant a été fixé par les traités internationaux.

La Commission estime qu'il n'y aurait pas un grand inconvénient à décréter immédiatement la perception en francs-or. En effet, les droits de pilotage constituent une charge bien minime pour les armements. Si la perception en francs-papier constituait un bénéfice sérieux, nous verrions tous les navires s'adresser aux pilotes belges et délaisser les pilotes hollandais qui perçoivent les droits en florins, c'est-à-dire en monnaie-or. Or, rien de semblable ne se produit. Notre service de pilotage doit, comme avant la guerre, lutter très ardemment pour maintenir sa prépondérance dans les bouches de l'Escaut et pour ne pas voir diminuer le pourcentage des navires pilotés par les Belges. Le fait que nous percevons le tiers de ce que perçoivent les pilotes hollandais ne constitue pas un élément d'attraction. Dès lors la Commission demande que les droits de pilotage soient perçus en francs-or le plus rapidement possible, de manière à procurer un accroissement de recettes de 9 millions.

C'est d'autant plus désirable que c'est là le seul moyen d'améliorer sérieusement la situation du budget de la Marine.

### C. Postes.

Un phénomène décevant est la persistance du déficit de la Poste.

Pour l'année 1923, sans y comprendre les indemnités de vie chère qui s'élèvent à plus de 14 millions, le budget ordinaire de la Poste clôture par un déficit de 16,642,600 francs.

Nous savons que ces chiffres subiraient une modification profonde si la Poste pouvait porter en recette les services qu'elle rend gratuitement à la collectivité par la voie de la *franchise postale*.

La Commission a exprimé l'avis qu'il y a lieu de mettre fin au régime de la franchise postale telle qu'elle se pratique actuellement. Ce régime entraîne, d'ailleurs, de multiples abus qu'il importe de réfréner. Elle préconise, pour les divers services qui usent de la franchise postale, la création d'un timbre spécial dont l'usage serait contrôlé. L'introduction de cette mesure entraînerait, à n'en pas douter, des économies sérieuses. Quant aux œuvres diverses qui bénéficient de la franchise postale, la Commission estime que mieux vaudrait, à tous les points de vue, remplacer cette faveur par l'octroi d'un subside.

Il est bien entendu que si ces mesures étaient adoptées le Service des Postes ne verrait pas, de ce chef, accroître sérieusement ses recettes, et que malgré les économies réalisées, le déficit n'en subsisterait pas moins.

C'est pourquoi la Commission suggère de porter le port de la lettre en service intérieur de 20 à 25 centimes, ce qui procurerait un accroissement de recettes d'environ 10 millions.

Il y a lieu de remarquer à ce sujet qu'avant la guerre la lettre de 15 grammes se transportait pour 10 centimes, alors que maintenant le port de la lettre de 20 grammes est porté à 20 centimes seulement.

C'est, à coup sûr, une majoration insignifiante, et qui n'est nullement en rapport avec l'augmentation des frais d'exploitation.

La Commission prie le Gouvernement de vouloir soumettre à un examen rapide la création de recettes nouvelles pour la Poste afin que pour l'année prochaine le déficit ait disparu.

#### Télégraphes et Téléphones.

La situation de ce service s'est considérablement améliorée. Alors que le projet de budget pour 1922 prévoyait un déficit de fr. 3,615,212.50, sans qu'on eût tenu compte des charges financières, le projet qui nous est soumis a réduit le déficit à

3.322,624 francs

après incorporation dans les dépenses d'une somme de 12,392,043 francs pour charges financières.

C'est un résultat encourageant. Il nous permet d'espérer que l'ère des déficits pour le télégraphe et le téléphone sera définitivement close, dès qu'on pourra appliquer le nouveau tarif téléphonique qui est en préparation depuis si longtemps et dont le Ministre a annoncé au Sénat la mise en vigueur pour le courant de l'année 1923.

#### Dépenses extraordinaires du Département.

Hormis les crédits demandés pour l'indemnité de vie chère et qui s'élèvent pour l'ensemble du Département à une somme de 73,120,679 francs, il est inscrit pour les travaux à effectuer en 1923, un total de

223,239,890 francs

soit une augmentation d'environ 60 millions de francs sur le budget de 1922.

La Commission est heureuse de voir qu'une somme plus importante sera affectée au perfectionnement et à l'augmentation de l'outillage national.

Elle estime cependant qu'il y a lieu d'aller plus loin dans cette voie, et de pousser avec plus d'activité qu'on ne l'a fait à l'achèvement des travaux en cours. Certaines lignes sont en construction depuis de nombreuses années et il est vraiment temps de terminer ces travaux, de manière à rendre productifs les capitaux engagés et à réduire par la même occasion, les frais d'exploitation.

Nous citerons notamment la ligne de Schaerbeek à Hal, qui doit dégager la ceinture Ouest de Bruxelles, et dont la mise en service aurait pour conséquence une économie de plusieurs millions sur les frais d'exploitation.

\* \* \*

La Commission propose à la Chambre d'adopter le budget tel qu'il a été transmis par le Sénat.

*Le Rapporteur,*

J. ROBYN.

*Le Président,*

L. BERTRAND.

—

## Annexe au n<sup>o</sup> 263

---

Questions posées par la Commission spéciale du budget.

---

QUESTION :

1. « Quelles sont les prévisions des recettes et des dépenses pour la Régie en 1923 ? »

RÉPONSE :

Les prévisions des recettes inscrites au budget de 1923 correspondent aux recettes effectives de 1922.

Les recettes des deux premiers mois de 1923 sont en augmentation de 23,870,000 francs sur celles des mois correspondants de 1922 (non compris une recette accidentelle de 4,600,000 francs provenant de la vente de mitrailles).

En ce qui concerne les dépenses, il y a lieu de tenir compte :

1<sup>o</sup> Des charges nouvelles corrélatives au développement du trafic.

Il ne serait guère possible pour le moment, d'en déterminer le montant même approximativement ;

2<sup>o</sup> Des dépenses supplémentaires qui résulteront des majorations de prix notamment pour le combustible.

De ce dernier chef seul, l'augmentation serait de 68 millions de francs sur la base des prix actuels.

QUESTION :

« Où en est la comptabilité industrielle des chemins de fer ? Permet-elle de supprimer la comptabilité précédente qui doit faire double emploi avec la nouvelle ? »

RÉPONSE :

La comptabilité industrielle est en voie de réalisation. Une question importante et complexe doit encore être mise au point d'une façon définitive : c'est la tenue des comptes d'établissement et la détermination de la valeur du réseau et des inventaires. Cette question est à l'étude.

Jusqu'à présent, la comptabilité industrielle n'a qu'un caractère administratif. Pour être officielle, elle doit être consacrée par une loi. Aussi longtemps que les lois et règlements actuels sur la comptabilité de l'État seront applicables à l'Administration des chemins de fer, la comptabilité budgétaire ne pourra être supprimée.

**QUESTION :**

**2. « Quels sont les prix payés pour les diverses qualités de combustibles en usage au chemin de fer ?**

**» en 1919, en 1920, 1921, 1922 et 1923 ?**

**» Pourquoi ne fait-on plus d'adjudication publique où les charbonnages étrangers pouvaient être appelés à prendre part ? »**

**RÉPONSE :**

Les relevés ci-joints donnent les renseignements demandés quant aux prix.

Les prix actuels des combustibles étrangers dépassent de beaucoup ceux de nos charbons indigènes. Nous n'avons aucun avantage à retirer d'un appel à la concurrence étrangère. L'Administration, qui suit de très près le marché des charbons anglais, a même dû renoncer, au début de février dernier, à donner suite à un appel à la concurrence pour livraison de menus, les prix offerts dépassant de beaucoup ceux de nos produits similaires.

A noter, de plus, que ni la Hollande, ni la France ne peuvent nous fournir des combustibles. Un essai dans cette voie n'a donné aucun résultat.



**Prix des combustibles.**

*Années 1914, 1919, 1920, 1921, 1922 et 1923.*

**Prix des**  
*Années 1914, 1919,*

| DÉSIGNATION.          | Prix au 1 <sup>er</sup> juillet 1914. | Novembre<br>et décembre 1918. | 1919.            |               |   |   | 1920.  |                                |                           |  |   |                           |
|-----------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------|---------------|---|---|--|--------------------------------|---------------------------|--|---|---------------------------|
|                       |                                       |                               | Janvier.         | Février.      | Du 1 <sup>er</sup> mars<br>au 30 septembre. | Du 1 <sup>er</sup> octobre<br>au 31 décembre. | Du 1 <sup>er</sup> janvier<br>au 28 février. | Du 1 <sup>er</sup> au 31 mars. | Au 1 <sup>er</sup> avril. | Au 1 <sup>er</sup> juin<br>3 francs de hausse. | Au 1 <sup>er</sup> juillet<br>3 francs de hausse. | A partir<br>du 3 octobre. |
| Charbons demi-gras .  | 14.6525                               | 41.25<br>à<br>43.50           | »                | 54<br>à<br>55 | 54.22016                                    | 54.30   | 70   | 78                             | 78                        | 80   | 83  | 86.75                     |
| Gras . . . . .        | 14.575                                | 43.50                         | »                | »             | 54.125                                      | 54.0784                                       | 70   | 77                             | 77                        | 80   | 83  | 86.75                     |
| Maigres . . . . .     | 12.2189                               | »                             | »                | »             | 46  | 46  | 61   | 68                             | 68                        | 71   | 74  | 77.75                     |
| Galleteries pour hl . | »                                     | »                             | »                | »             | 85  | 85  | 100  | 107                            | 107                       | 110  | 113   | 121                       |
| Briquettes type I .   | 18.4763                               | 54                            | 51/54            | 70            | 70  | 79  | 102  | 109                            | 130                       | 133  | 136   | 152                       |
| Briquettes type II .  | 20,4421                               | 52.50<br>à<br>56              | 52.50<br>à<br>56 | 72            | 72  | 81.0414                                       | 105  | 112                            | 133                       | 136  | 139   | 155                       |
| Briquettes marine .   | »                                     | »                             | »                | »             | »   | »   | (1)  | (1)                            | (1)                       | (1)  | 143   | 159                       |

(1) Le charbon mi-lavé est payé 7 francs plus cher que le brut.

(2) Prime pour les mi-lavés : fr. 12.50.

(3) Réduction de 2 francs sur les mi lavés; prime réduite de fr. 12.50 à fr. 10.50.

(4) Réduction de la prime sur les mi-lavés à 7 francs.

(5) Prime pour mi lavés : fr. 10.50.

(6) Prime pour mi-lavés : 13 francs.

**combustibles.**

1920, 1921, 1922 et 1923,

| 1921.                  |                                     |                        |                                      |  |  | 1922.                                |                         |                                     |                                      |   |  | 1923.                                    |   |                                      |                                       |
|------------------------|-------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|--|--|--------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|---|--|--|---|--------------------------------------|---------------------------------------|
| A partir<br>du 7 mars. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> mai. | A partir<br>du 5 juin. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> août. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> novembre. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> décembre. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> mars. | A partir<br>du 15 mars. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> mai. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> août. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> septembre. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> novembre. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> décembre. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> février. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> mars. | A partir<br>du 1 <sup>er</sup> avril. |
| 76.75                  | 76.75                               | 73.50                  | 69.50                                | »  | »  | »                                    | 66.50                   | 62.50                               | 62.50                                | »   | 66.50                                    | »  | »                                       | 76                                   | »                                     |
| 76.75                  | 76.75                               | 73.50                  | 69.50                                | »  | »  | 63.50                                | »                       | 57.50                               | 57.50                                | »   | 66.50                                    | »  | »                                       | 76                                   | »                                     |
| 67.75                  | 67.75                               | 64.50                  | 60.50                                | »  | »  | »                                    | 57.50                   | 53.50                               | 53.50                                | »   | 57.50                                    | »  | »                                       | 70                                   | »                                     |
| 121                    | 121                                 | 121                    | »                                    | »  | »  | »                                    | »                       | »                                   | »                                    | »   | »  | »  | »                                       | »                                    | »                                     |
| 127                    | 115                                 | 107                    | 104                                  | »  | »  | »                                    | »                       | »                                   | »                                    | »   | »  | »  | »                                       | »                                    | »                                     |
| 130                    | 118                                 | 110                    | 107                                  | 100                                      | 95                                       | 90                                   | 87.50                   | 84                                  | 80                                   | 85  | 94                                       | 120                                      | 130                                     | 155                                  | 170                                   |
| 134                    | 122                                 | 114<br>(2)             | 113<br>(2)                           | 106                                      | 101                                      | »                                    | »                       | »                                   | »<br>(3)                             | »<br>(4)                                  | »<br>(5)                                 | »<br>(5)                                 | »<br>(5)                                | »<br>(6)                             | »                                     |



## BONS SPÉCIAUX.

| 1921                |                                  |                                   |                     |                                       |                                       | 1922                     |             |                                  |                                       |                                       | 1923                                 |                         |                                   |                                    |  |
|---------------------|----------------------------------|-----------------------------------|---------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|-------------|----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|
| A partir du 7 mars. | A partir du 1 <sup>er</sup> mai. | A partir du 1 <sup>er</sup> juin. | A partir du 8 août. | A partir du 1 <sup>er</sup> novembre. | A partir du 1 <sup>er</sup> décembre. | Au 1 <sup>er</sup> mars. | Au 15 mars. | A partir du 1 <sup>er</sup> mai. | A partir du 1 <sup>er</sup> novembre. | A partir du 1 <sup>er</sup> décembre. | A partir du 1 <sup>er</sup> janvier. | A partir du 15 février. | A partir du 1 <sup>er</sup> mars. | A partir du 1 <sup>er</sup> avril. |  |
| 95.45               | 95.45                            | 93.50                             | 91.10               | 91.10                                 | 91.10                                 | 91.10                    | 88.10       | 84.10                            | 88.10                                 | »                                     | »                                    | »                       | 102                               | »                                  |  |
| 100.125             | 100.125                          | 98.50                             | 96.50               | 96.50                                 | 90.50                                 | 90.50                    | 90.50       | 84.50                            | 94                                    | »                                     | »                                    | »                       | 109                               | »                                  |  |
| 116                 | » 116                            | » 116                             | » 114               | » 114                                 | » 114                                 | » 114                    | » 111       | » 107                            | » 111                                 | »                                     | »                                    | »                       | 116                               | »                                  |  |
| 116                 | » 116                            | » 116                             | » 115               | » 115                                 | » 115                                 | » 115                    | » 112       | » 108                            | » 112                                 | »                                     | »                                    | »                       | 127                               | »                                  |  |
| 116                 | » 116                            | » 116                             | » 116               | » 116                                 | » 116                                 | » 116                    | » 113       | » 109                            | » 113                                 | »                                     | »                                    | »                       | 128                               | »                                  |  |
| 121                 | » 121                            | » 121                             | » 120               | » 120                                 | » 120                                 | » 120                    | » 117       | » 113                            | » 117                                 | »                                     | 118                                  | »                       | 133                               | »                                  |  |
| 121                 | » 121                            | » 121                             | » 120               | » 120                                 | » 120                                 | » 120                    | » 117       | » 113                            | » 117                                 | »                                     | »                                    | »                       | 132                               | »                                  |  |
| 93.50               | 93.50                            | 93.50                             | 84                  | » 84                                  | » 84                                  | » 84                     | » 81        | » 77                             | » 81                                  | »                                     | »                                    | »                       | 96                                | »                                  |  |
| 96                  | » 96                             | » 96                              | » 94                | » 94                                  | » 94                                  | » 94                     | » 91        | » 87                             | » 91                                  | »                                     | 92                                   | »                       | 106                               | »                                  |  |
| 97                  | » 97                             | » 97                              | » 95                | » 95                                  | » 95                                  | » 95                     | » 92        | » 88                             | » 92                                  | »                                     | »                                    | »                       | 106                               | »                                  |  |
| 101                 | » 101                            | » 101                             | » 99                | » 99                                  | » 99                                  | » 99                     | » 96        | » 92                             | » 96                                  | »                                     | »                                    | »                       | 110                               | »                                  |  |
| 123.50              | 123.50                           | 123.50                            | 123.50              | 123.50                                | 123.50                                | 123.50                   | 120.50      | 116.50                           | 120.50                                | »                                     | Plus de fournitures.                 |                         |                                   |                                    |  |
| 123.50              | 123.50                           | 123.50                            | 123.50              | 123.50                                | 123.50                                | 123.50                   | 120.50      | 116.50                           | 120.50                                | »                                     | 135                                  | »                       | 150                               | »                                  |  |
| 123.50              | 123.50                           | 123.50                            | 123.50              | 123.50                                | 123.50                                | 123.50                   | 120.50      | 116.50                           | 120.50                                | »                                     | 135                                  | »                       | 150                               | »                                  |  |
| 126                 | » 126                            | » 126                             | » 126               | » 126                                 | » 126                                 | » 126                    | » 123       | » 119                            | » 123                                 | »                                     | 140                                  | »                       | 155                               | »                                  |  |
| 126                 | » 126                            | » 126                             | » 126               | » 126                                 | » 126                                 | » 126                    | » 123       | » 119                            | » 123                                 | »                                     | 140                                  | »                       | 155                               | »                                  |  |
| 121                 | » 121                            | » 121                             | » 121               | » 121                                 | » 121                                 | » 121                    | » 118       | » 114                            | » 118                                 | »                                     | 130                                  | »                       | 145                               | »                                  |  |
| 121                 | » 121                            | » 121                             | » 121               | » 121                                 | » 121                                 | » 121                    | » 118       | » 114                            | » 118                                 | »                                     | 125                                  | »                       | 140                               | »                                  |  |
| »                   | »                                | »                                 | »                   | »                                     | 75                                    | » 75                     | » 70        | » 70                             | » 84                                  | » 110                                 | »                                    | 120                     | » 145                             | » 160                              |  |
| »                   | »                                | »                                 | » 90                | » 90                                  | » 90                                  | » 90                     | » 90        | » 90                             | » 85                                  | » 86.50                               | 101.50                               | »                       | »                                 | »                                  |  |
| »                   | »                                | »                                 | » 105               | » 105                                 | » 105                                 | » 105                    | » 105       | » 105                            | » 100                                 | »                                     | 116.50                               | »                       | »                                 | »                                  |  |
| »                   | »                                | »                                 | »                   | »                                     | » 105                                 | » 105                    | » 105       | » 105                            | » 92.50                               | »                                     | »                                    | 107                     | »                                 | »                                  |  |
| »                   | »                                | »                                 | » 145               | » 145                                 | » 145                                 | » 145                    | » 145       | » 140                            | » 145                                 | »                                     | 155                                  | » 165                   | » 186.91                          | »                                  |  |
| »                   | »                                | »                                 | »                   | »                                     | »                                     | »                        | »           | »                                | » 87.50                               | »                                     | 120                                  | » 138                   | »                                 | »                                  |  |

## QUESTION.

« 3. On se plaint de l'encombrement de certaines gares par du vieux matériel hors d'usage.

Des journaux ont annoncé qu'une vente de vieux matériel avait eu lieu.

Quel prix a été offert à l'État ?

Y a-t-il eu adjudication publique ?

La mise en vente a-t-elle été faite en plusieurs lots ?

Quelles sont les firmes qui ont offert les prix les plus élevés ?

Quelles sont les firmes qui ont été déclarées adjudicataires » ?

## RÉPONSE.

Il est exact que le vieux matériel hors d'usage encombrait les voies de garage.

Certaines lignes ont même dû être mises à simple voie, l'autre étant utilisée comme voie de garage.

Cet encombrement de nos voies constituait évidemment une gêne pour l'exploitation.

Aussi l'Administration avait-elle essayé à de nombreuses reprises de vendre ce matériel, notamment aux pays que la guerre avait privés d'une grande partie de leur matériel roulant.

Toutes les tentatives ont échoué, surtout par suite du manque de garanties sérieuses quant au paiement.

A la fin de l'année écoulée, le trafic a accusé une augmentation importante et il devenait urgent de se débarrasser du matériel avarié sous peine de devoir construire à grands frais des voies spéciales pour les garer.

C'est à ce moment que des firmes étrangères nous ont fait des offres pour l'acquisition en bloc, de tout le matériel avarié, tout en ne cachant pas que les mitrailles étaient destinées à l'Allemagne.

Il eût été contraire à l'intérêt national de conclure ce marché sans donner à l'industrie belge qui manquait de mitraille par suite de l'interdiction d'exportation prise par la France, l'occasion de se rendre acquéreur du tonnage important à provenir de la démolition du matériel avarié.

Il y avait également grand intérêt à vendre directement aux consommateurs afin d'éviter la spéculation.

Ce sont ces raisons qui ont déterminé l'Administration à accepter les propositions du Groupement des Hauts fourneaux et aciéries, plus avantageuses d'ailleurs que celles que nous avons reçues des firmes étrangères.

Ce marché conclu le 14 février 1923, portait sur la vente de 366 locomotives et 924 tenders et d'un lot de 10,000 wagons.

Les locomotives et tenders ont été classés en trois catégories :

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| 1 <sup>re</sup> catégorie : | locomotives à foyer en cuivre et tubes en laiton, |
| 2 <sup>o</sup> — — — — —    | cuivre — en fer,                                  |
| 3 <sup>o</sup> — — — — —    | fer — en fer,                                     |

La vente s'est faite pour :

|     |   |                                     |
|-----|---|-------------------------------------|
| 93  | locomotives de la 1 <sup>re</sup> catégorie | au prix de 0,438 fr. le kilogramme, |
| 327 | —   | 2 <sup>e</sup> — 0,380 —            |
| 146 | —   | 3 <sup>e</sup> — 0,180 —            |

924 tenders au prix de 0.160 fr. le kilogramme.

Les wagons ont été classés de la manière suivante :

|                           |                          |
|---------------------------|--------------------------|
| 1 <sup>re</sup> catégorie | 84 p. c. de fer et plus, |
| 2 <sup>e</sup> —          | 70 à 84 p. c. de fer,    |
| 3 <sup>e</sup> —          | 63 à 70 —                |
| 4 <sup>e</sup> —          | 55 à 65 —                |
| 5 <sup>e</sup> —          | 45 à 55 — }              |

La vente a été faite :

|                           |                                 |
|---------------------------|---------------------------------|
| 1 <sup>re</sup> catégorie | 145.00 francs la tonne de tare, |
| 2 <sup>e</sup> —          | 123.75 — —                      |
| 3 <sup>e</sup> —          | 111.25 — —                      |
| 4 <sup>e</sup> —          | 105.00 — —                      |
| 5 <sup>e</sup> —          | 100.00 — —                      |

Le marché approuvé le 14 février dernier a été conclu pour un nombre minimum de 10,000 wagons et pour un maximum de 12,000. Les wagons sont vendus sur roues à charge pour l'acheteur de les démolir.

Nous nous sommes réservé le droit de reprendre les pièces de rechange en bon état à raison de 100 kilogrammes environ par wagon au prix de 165 francs la tonne.

Quelque temps auparavant (le 14 décembre 1923), la Compagnie des Fers et Métaux à Merxem-lez-Anvers, nous avait acheté de la main à la main 20 locomotives type 29 et 20 locomotives allemandes G.4, aux prix respectifs de 0,4125 le kilogramme pour les locomotives type 29 (1<sup>re</sup> catégorie) et de 0,348 le kilogramme pour les locomotives G. 4 (2<sup>e</sup> catégorie).

Par marché approuvé le 27 février 1923, nous avons vendu à la même firme :

|    |  |                                    |
|----|--|------------------------------------|
| 25 | locomotives de la 1 <sup>e</sup> catégorie | au prix de 0,456,75 le kilogramme, |
| 60 | —  | 2 <sup>e</sup> — 0,383,25 —        |
| 15 | —  | 3 <sup>e</sup> — 0,202,15 —        |

Les offres devenant plus nombreuses, l'Administration à la suite d'un appel à la concurrence, adjugera 6 lots de locomotives aux firmes présentant les offres les plus avantageuses, comme l'indique le bulletin annexé à la présente.

ADMINISTRATION  
DES  
CHEMINS DE FER  
DE  
L'ÉTAT.

Adjudication restreinte du 7 février 1923

Reprise, contre argent, de 41 locomotives type G<sup>3</sup>  
avec tender.

Direction :  
Traction et Matériel.

Appel à la concurrence.

No 6382 du 24 janvier 1923.

Soumissions approuvées le 12 février 1923;

Approbation notifiée le dito.

| Lieux<br>de dépôt. | Quantités. | Désignation des locomotives.<br>—<br>Noms et adresses des adjudicataires.  | Prix unitaires<br>et totaux.                                       | Station de l'Etat belge<br>où les locomotives<br>seront mises à la<br>disposition des adju-<br>dicataires. |
|--------------------|------------|--|--|--|
| Herbesthal.        | 7          | Lor 1.<br><br>Victor Laitem, rue du Progrès, 13<br>à Boussu.   | Francs.  | Saint-Ghislain<br>(gare privée).   |
|                    |            | Locomotives type G <sup>3</sup> , avec tender :<br>Nos 3125 Berlin.<br>3239 Cöln }<br>3242 Cöln } avec foyer en cuivre.<br>3243 Cöln }<br>3246 Essen }<br>3464 Essen }<br>3238 Cöln avec foyer en acier.                     | 16,011<br>16,011<br>16,011<br>16,011<br>16,011<br>16,011<br>11,001 |  |
|                    |            |  | 107,067  |  |
| Alost.             | 7          | Lor 2.<br><br>Société Anversoise des Métaux (Société anon.)<br>25, quai du Canal, à Merxem-lez-Anvers.   |  | Anvers Stuyven-<br>berg.<br>(Merxem).  |
|                    |            | Locomotive type G <sup>3</sup> , avec tender et foyer en<br>cuivre :<br>Nos 3112 Bramberg.<br>3127 Berlin.<br>3130 Altona.<br>3146 Cöln.<br>3162 Hanover.<br>3166 Kattowitz.<br>3166 Halle.                                  | 17,577<br>17,577<br>17,577<br>17,577<br>17,577<br>17,577<br>17,577 |  |
|                    |            |  | 123,039  |  |
| Alost.             | 7          | Lor 3.<br><br>Victor Laitem, précité.  |  | Saint-Ghislain<br>(gare privée).   |
|                    |            | Locomotives type G <sup>3</sup> , avec tender :<br>Nos 3167 Magdeburg<br>3177 Hanover }<br>3202 Hanover } avec foyer<br>3203 Hanover } en cuivre.<br>3209 Breslau }<br>3213 Hanover }<br>3206 Kattowitz avec foyer en acier. | 17,503<br>17,503<br>17,503<br>17,503<br>17,503<br>17,503<br>11,523 |  |
|                    |            |  | 116,544  |  |



| Lieux de dépôt. | Quantités. | Désignation des locomotives.<br>—<br>Noms et adresses des adjudicataires. | Prix unitaires<br>et totaux. | Station de l'Etat belge<br>où les locomotives<br>seront mises à la<br>disposition des adju-<br>dicataires. |
|-----------------|------------|---|------------------------------|--|
|                 |            | <b>Lor 4.</b>   |                              |  |
|                 |            | <i>Victor Laitem, précité.</i>  |                              |  |
|                 |            | Locomotives type G <sup>3</sup> avec tender et foyer en cuivre :          | <b>Francs.</b>               |  |
| Alost.          | 7          | N <sup>os</sup> 3221 Elberfeld.   | 18,051                       | Saint-Ghislain<br>(gare privée).   |
|                 |            | 3223 Elberfeld.   | 18,051                       |  |
|                 |            | 3245 Cassel.  | 18,051                       |  |
|                 |            | 3253 Elberfeld.   | 18,051                       |  |
|                 |            | 3270 Berlin.  | 18,051                       |  |
|                 |            | 3289 Elberfeld.   | 20,001                       |  |
|                 |            | 3302 Essen.   | 18,051                       |  |
|                 |            |   | 128,307                      |  |
|                 |            | <b>Lor 5.</b>   |                              |  |
|                 |            | <i>Le même.</i>   |                              |  |
|                 |            | Locomotives type G <sup>3</sup> , avec tender et foyer en cuivre :        |                              |  |
| Alost.          | 7          | N <sup>os</sup> 3306 Elberfeld.   | 19,005                       | Saint-Ghislain<br>(gare privée).   |
|                 |            | 3307 Elberfeld.   | 19,005                       |  |
|                 |            | 3316 Elberfeld.   | 20,505                       |  |
|                 |            | 3323 Elberfeld.   | 19,005                       |  |
|                 |            | 3352 Essen.   | 19,005                       |  |
|                 |            | 3355 Elberfeld.   | 19,005                       |  |
|                 |            | 3363 Elberfeld.   | 19,505                       |  |
|                 |            |   | 135,035                      |  |
|                 |            | <b>Lor 6.</b>   |                              |  |
|                 |            | <i>Le même.</i>   |                              |  |
|                 |            | Locomotives type G <sup>3</sup> , avec tender et foyer en cuivre.         |                              |  |
| Alost.          | 6          | N <sup>os</sup> 3373 Elberfeld.   | 19,703                       | Saint-Ghislain<br>(gare privée).   |
|                 |            | 3375 Breslau.   | 21,253                       |  |
|                 |            | 3382 Breslau.   | 20,503                       |  |
|                 |            | 3405 Essen.   | 20,003                       |  |
|                 |            | 3455 Essen.   | 19,703                       |  |
|                 |            | 3452 Altona.  | 19,703                       |  |
|                 |            |   | 120,868                      |  |

## QUESTION.

4. — « Le Gouvernement ne compte-t-il pas déposer un projet de loi établissant une régie autonome des chemins de fer ? »

## RÉPONSE.

Ainsi que je l'ai exposé à la Chambre des Représentants au cours de la discussion du budget de mon Département pour 1922 et au Sénat à l'occasion de la discussion récente du budget de 1923, avec quelques détails, l'Administration des Chemins de Fer poursuit l'instauration d'une comptabilité industrielle qui fonctionnera normalement dans un avenir prochain.

Mon Département a mis, en outre, à l'étude les réformes à introduire dans la loi et les règlements sur la comptabilité de l'Etat pour supprimer tout obstacle à l'industrialisation de la gestion du réseau.

Ces réformes rapprocheront l'exploitation du chemin de fer du régime de la régie autonome. Il semble qu'il y ait lieu d'en attendre les résultats avant de se prononcer définitivement sur le principe de la régie et, le cas échéant, sur l'époque et le mode de sa réalisation.

## QUESTION.

5. — « Quelle est la situation des économats établis par M. Renkin en faveur du personnel des Chemins de Fer ?

» Quels avantages ces économats donnent-ils au personnel ?

» Quelle est la charge annuelle qui incombe de ce chef à la régie ? »

## RÉPONSE.

La situation de l'Economat des vivres, constitué au Département des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes, est réglée par des statuts, dont ci-joint un exemplaire.

L'Economat des vivres offre au personnel entre autres avantages celui très apprécié de lui procurer des produits de première nécessité à des prix sensiblement inférieurs à ceux du commerce.

Il n'est pas possible d'évaluer annuellement la charge résultant annuellement pour l'Etat du fait de l'institution de l'Economat des vivres.

Le Département fait gratuitement les transports par chemin de fer, pour les échanges de marchandises entre magasins d'approvisionnement, comptoirs de vente et postes de distribution, met à la disposition de l'organisme des locaux dont il peut disposer dans ses dépendances et assure l'éclairage et le chauffage de ces locaux.

L'Economat supporte les frais généraux d'exploitation, amortit la valeur du matériel et du mobilier qu'il achète et verse à la réserve le bénéfice réalisé — fr. 380,979 60 fin décembre 1922 — qui devient la propriété de l'Etat en compensation des avantages accordés.

Ministère des Chemins de fer,  
Marine, Postes et Télégraphes.

Bruxelles, le 30 novembre 1922.

ÉCONOMAT DES VIVRES

N° 1599

1 ANNEXE

## CIRCULAIRE

Les statuts de l'Économat des Vivres, dont l'institution a été annoncée par l'ordre spécial n° 118 E/42 V. T./46T.M./100R. du 10 juillet 1922, sont reproduits, en annexe, à la présente circulaire.

Ces statuts ont reçu l'approbation de M. le Ministre.

A cette occasion, il est rappelé que seuls les comptoirs de vente, magasins de débit ou postes de distribution relevant de l'Économat peuvent fonctionner dans les dépendances de l'Administration.

Il est interdit, notamment, aux agents de l'Administration, constitués en « groupements d'achat », de se faire adresser dans les locaux de celle-ci, des marchandises quelconques destinées à être réparties entre les membres du groupement.

De même, les opérations de ces groupements (réception et distribution des produits), ne peuvent se faire qu'en dehors des locaux ou dépendances du chemin de fer et en dehors des heures de service.

Les chefs immédiats et les fonctionnaires de surveillance sont priés de tenir la main à l'observation de cette défense, qui devra être portée à la connaissance du personnel par la voie du livre d'ordres. En exécution d'une décision ministérielle, toute infraction qui serait constatée donnera lieu à l'infliction d'une mesure répressive.

*L'Administrateur,  
Président du Conseil d'Administration de  
l'Économat des Vivres,*

H. VANDERRIJDT.

Annexe à la circulaire n° 1599 du 30 novembre 1922.

### ECONOMAT DES VIVRES.

#### ARTICLE PREMIER.

Il est constitué, au Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, un Économat des Vivres, destiné à procurer au personnel, les produits de première nécessité dans les conditions les plus avantageuses possibles.

#### ART. 2.

L'Économat des Vivres fonctionne sous la responsabilité du Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

L'Administration en est assurée par un Conseil d'administration et la gestion journalière par un Comité exécutif.

Pour réaliser son but, l'Économat installe un magasin central et des magasins régionaux de marchandises, des comptoirs de vente et des postes de distribution.

## I. DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

### ART. 3.

Le Conseil d'Administration se compose de 12 membres nommés de la manière suivante par le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

3 membres choisis directement par le Ministre ;

3 membres présentés par le Syndicat National ;

1 membre présenté par le Syndicat Chrétien ;

1 membre présenté par la Fédération Postale ;

1 membre présenté par la Fédération des Coopératives ;

1 membre présenté par la Fédération des Fonctionnaires et employés.

Le renouvellement du Conseil s'opère intégralement tous les trois ans.

Le mandat des Administrateurs sortants est renouvelable.

### ART. 4.

En cas de vacance d'une place d'Administrateur, il y est pourvu dans les conditions indiquées à l'article 3.

L'Administrateur ainsi nommé achève le mandat de celui qu'il remplace.

Les membres du Conseil d'Administration reçoivent un jeton de présence de 10 francs par séance.

### ART. 5.

Le président du Conseil d'Administration est désigné parmi les membres de celui-ci par le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes. Le Conseil choisit parmi ses membres un vice-président et un secrétaire.

### ART. 6.

Le Conseil d'Administration se réunit au moins une fois par quinzaine à un jour fixé par son règlement intérieur.

Il est convoqué, en outre, par le président lorsque les affaires l'exigent ou sur la demande de quatre de ses membres.

Il ne peut délibérer, que si la majorité de ses membres est présente.

En cas de parité, le vote du président est prépondérant.

### ART. 7.

Le Conseil d'Administration désigne les membres du Comité exécutif et nomme les économes du magasin principal et des magasins régionaux. Il statue définitivement sur toutes les questions qui concernent l'Économat, sauf celles réservées au Comité exécutif.

Il arrête la nomenclature des approvisionnements et détermine le nombre et la situation des magasins régionaux, des comptoirs de vente et des postes de distribution.

Il approuve : 1) les cahiers des charges et formules des soumissions qui doivent servir de base aux adjudications et marchés de gré à gré ; 2) le mode des adjudications auxquelles il y a lieu de procéder ; 3) la liste des concurrents à appeler aux adjudications restreintes ; 4) les résultats définitifs des adjudications, les marchés de gré à gré et les achats sur simple facture, dont la conclusion directe n'entre pas dans les prérogatives du Comité exécutif.

Sur la proposition du Comité exécutif, il arrête le budget annuel des dépenses de premier établissement et des frais généraux, et demande au Ministre les crédits nécessaires.

Au cours du trimestre qui suit l'exercice, il arrête le compte d'exploitation, le bilan et le compte de profits et pertes. Il transmet ces comptes au Ministre et lui fournit, s'il les demande, des rapports complémentaires sur les objets qui y sont indiqués.

#### ART. 8.

Le membre du Conseil d'Administration qui a un intérêt opposé à celui de l'Economat dans une affaire soumise à l'approbation du Conseil ou du Comité exécutif, est tenu d'en prévenir l'assemblée en cause et de mentionner sa déclaration au procès-verbal de la séance. Il ne peut assister aux délibérations relatives à cette affaire.

## II. — DU COMITÉ EXÉCUTIF.

#### ART. 9.

Le Comité exécutif est chargé de la gestion journalière de l'Economat ; il comprend cinq membres choisis au sein du Conseil d'Administration.

Il prépare et soumet au Conseil d'Administration les cahiers des charges et, le cas échéant, la liste des concurrents à appeler aux adjudications.

Il procède aux adjudications, aux marchés de gré à gré, et aux achats à effectuer sur simple facture, de manière à ravitailler en temps utile le magasin central et les magasins régionaux.

Il soumet à son approbation, les résultats d'adjudication, les marchés de gré à gré et les achats sur simple facture.

Il procède à la réception et à la répartition des marchandises. Lorsque l'achat ne dépasse pas 25,000 francs pour une même nature de marchandises, il est autorisé à le contracter sans l'intervention du Conseil d'Administration, mais il doit en faire part à celui-ci dans la première réunion qui suit la date à laquelle le marché a été contracté.

Il organise les comptoirs de vente et en nomme les gérants.

Il organise de même les postes de distribution.

Il délivre les ordres d'encaissement et les avis de paiement.

Il soumet au Conseil d'Administration ses prévisions de dépenses de pre-

mier établissement et de frais généraux. Il lui remet périodiquement les documents qui lui permettent de se rendre compte de la situation de l'Economat et d'exercer son contrôle.

### III. — DES COMPTOIRS DE VENTE ET DES POSTES DE DISTRIBUTION.

#### ART. 10.

Ont le droit de s'approvisionner à l'Economat, les porteurs d'une carte délivrée par le Comité exécutif et exigible lors des achats.

La délivrance de cette carte est exclusivement limitée :

1) aux agents du Département des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes ;

2) aux agents pensionnés de ce Département ;

3) aux veuves et orphelins d'agents de ce Département ;

4) aux agents d'autres services ou organismes, autorisés par le Ministre.

La participation est expressément limitée aux besoins des porteurs de la carte prévue ci-dessus et des membres de la famille composant leur ménage.

#### ART. 11.

Les comptoirs de vente et les postes de distribution se réclamant de l'Economat des vivres ne peuvent fonctionner que s'ils sont agréés par le Conseil d'Administration. Ils doivent se conformer au règlement d'ordre intérieur établi par le Comité exécutif.

Les comptoirs de vente sont administrés par des gérants.

#### ART. 12.

Dans les localités où fonctionnent des Coopératives d'agents du Département, la vente se fait, chaque fois qu'une entente est possible, par l'intermédiaire des Coopératives, à condition que les prix ne dépassent pas ceux fixés par le Comité exécutif, pour les comptoirs de l'Economat.

### IV. — DES RAPPORTS DE L'ÉCONOMAT DES VIVRES AVEC LE DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER, MARINE, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

#### ART. 13.

Le Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes met gratuitement à la disposition de l'Economat, les locaux dont il peut disposer dans ses dépendances ; il assure gratuitement l'éclairage et le chauffage de ces locaux.

Il fait gratuitement les transports par chemin de fer, pour les échanges de marchandises entre magasins d'approvisionnement, comptoirs de vente et postes de distribution.

Il fait l'avance :

a) d'une somme de cinq millions cinq cent mille francs destinée à constituer le fonds de roulement de l'entreprise. Cette somme est productive d'un intérêt de 3 p. e. l'an.

b) des dépenses d'aménagement et de mobilier des bâtiments utilisés par l'économat, tant ceux loués par celui-ci que ceux qu'il occupe dans les dépendances du Département.

#### ART. 14.

Les agents du Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes employés par l'Économat restent dans le cadre du personnel du Département ; ils conservent leurs droits à l'avancement et touchent le même traitement ou salaire que s'ils étaient occupés par le Département. Leur mandat à l'Économat peut leur être retiré par simple décision, soit du Ministre, soit du Conseil d'Administration.

L'Économat peut leur accorder une indemnité pour la perte des primes, etc., qu'ils subiraient, le cas échéant, ou des gratifications pour le travail supplémentaire, etc., qu'ils accompliraient.

Les membres du Conseil d'Administration jouissent du libre parcours sur tout le réseau.

Le président du Conseil d'Administration de l'Économat exerce, à l'égard de tous les agents détachés à ce service, les attributions des chefs immédiats et des directeurs de service en matière de signalement, selon les stipulations de l'article 57 du R. A. G. II, page 103.

Il transmet, dans les délais prévus à l'article 64, les feuilles de signalement de ces agents à l'Administration dont ils relèvent.

### V. — DES CONDITIONS DE VENTE.

#### ART. 15.

La vente se fait strictement au comptant.

Les prix de vente sont les mêmes pour tous les comptoirs et postes de distribution. Ils sont fixés par le Comité exécutif et doivent couvrir au moins les prix d'achats augmentés des frais généraux supportés directement par l'Économat.

Les bonis accusés par le compte de profits et pertes sont versés intégralement au fonds de réserve, qui reste à la disposition exclusive du Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

### VI. — DU CONTRÔLE DES COMPTES.

#### ART. 16.

Le contrôle du bilan et de tous les comptes de l'Économat est exercé par le Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

Le fonctionnaire chargé de ce contrôle a un droit illimité de surveillance et peut prendre connaissance, sans les déplacer, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de toutes les écritures de l'Économat.

Il peut se faire fournir tous états, renseignements, éclaircissements relatifs à la recette et à la dépense des deniers de l'Économat.

## ART. 17.

Les observations du fonctionnaire chargé du contrôle sont jointes aux comptes au moment où ceux-ci sont transmis au Ministre.

Bruxelles, le 28 juillet 1922.

Approuvé.  
Le Ministre.

X. NEUJEAN.

## QUESTION :

« 6. Le Département des Chemins de fer a conclu une convention pour l'exploitation d'une ligne de navigation par « ferry-boats » entre Zeebrugge et l'Angleterre.

La Commission pourrait-elle avoir le texte de cette convention ?

D'une réponse à une question (6/2/ 1923), il résulte que le Chemin de fer loue des wagons à cette compagnie à raison de 50 francs par mois.

Comment le prix de location de 50 francs par wagon et par mois est-il justifié ?

Est-il vrai que l'Administration des Chemins de fer, depuis trois ans, c'est-à-dire depuis leur acquisition, a approprié les wagons dont il est question ?

Ces travaux d'appropriation ont-ils été faits pour rendre ces wagons propres à la circulation en service général, ou bien ne s'agit-il que de modifications aux seuls wagons donnés en location et pour les besoins de cette Compagnie » ?

## RÉPONSE :

Deux conventions ont été conclues avec la Société anonyme du Syndicat Belgo-Anglais, l'une relative à l'établissement des voies à la station de Zeebrugge, l'autre concernant la location de wagons. (Voir, à cet égard, la réponse qui a été faite à la question n° 160 posée par M. le Représentant Bertrand.)

En ce qui concerne spécialement le prix de location de 50 francs par wagon et par mois, il a été justifié comme suit :

La valeur des wagons en question est de 6,700 francs environ, par unité, y compris les frais d'appropriation, dont une faible partie seulement est nécessaire pour le service des ferry-boats proprement dit.

L'intérêt à 6 p. c. et l'amortissement en vingt ans au lieu de trente, base ordinaire des calculs, et ce pour tenir compte de ce que les wagons n'étaient pas neufs au moment de leur acquisition, absorbent 584 francs par an, soit en chiffres ronds 50 francs par mois.

Il n'a pas été tenu compte des frais d'entretien et de réparation parce que le Département a jugé intéressant de favoriser la création d'une entre-



prise de transports d'intérêt public, réalisant un progrès dans les échanges internationaux ; il escompte, en effet, que cette entreprise lui procurera des recettes rémunératrices, qui lui auraient échappé probablement si la Société des Ferry-boats avait été obligée de faire aboutir sa ligne à un port étranger.

Il est à remarquer, par ailleurs, que le matériel est fourni gratuitement pour les transports ordinaires, une partie des taxes perçues devant couvrir le chemin de fer non seulement des frais d'entretien et de réparation des wagons, mais encore des intérêts et de l'amortissement du capital engagé.

Notons, au surplus, qu'il s'agit de petits wagons achetés aux Autorités Britanniques, pour la somme d'environ 6,000 francs par unité. Ces véhicules ne répondent pas aux conditions de l'Unité technique des Chemins de fer, en Europe, et ne peuvent, par conséquent, être utilisés qu'en service intérieur de l'État Belge.

Or, grâce à leur petite largeur et aux dimensions spéciales de leurs essieux, ce sont précisément les seuls véhicules qui puissent circuler sur les lignes anglaises.

L'Administration est donc forcée, en vue d'obtenir les nouveaux transports envisagés, à équiper les susdits véhicules de façon à pouvoir être employés en trafic international, c'est-à-dire à des transports directs de l'Italie, de la Suisse, en destination de l'Angleterre et inversement.

Ce travail d'appropriation a été entrepris, il y a un mois.

#### QUESTION.

« 7) Monsieur le Ministre pourrait-il donner un aperçu sommaire des résultats financiers des réseaux des chemins de fer dans d'autres pays, notamment en France, en Italie, en Suisse ? »

#### RÉPONSE.

Ci-joint un aperçu sommaire des résultats d'exploitation en 1921 des chemins de fer français, suisses et néerlandais comparés à ceux des chemins de fer de l'État belge.

Les statistiques italiennes ne nous sont pas parvenues.

Résultats comparatifs — en millions de francs — de l'exploitation des chemins de fer belges, français et suisses, en 1921.

|                              | Etat belge. | Nord-Français | Est-Français. | Paris-Orléans. | P.-L.-M. | Midi. | Etat.   | Ensemble des chemins de fer français. | Suisses. | Néerlandais.      |
|------------------------------|-------------|---------------|---------------|----------------|----------|-------|---------|---------------------------------------|----------|-------------------|
| Longueur exploitée . . .     | 4,782       | 3,827         | 5,027         | 7,795          | 9,781    | 4,094 | 9,011   | 395.35                                | 2,882    | Florins.<br>3,656 |
| Recettes brutes . . . .      | 1,001.1     | 984.6         | 910.2         | 924            | 1,671    | 420.1 | 1,008.8 | 5,918.7                               | 353.9    | 194.2             |
| Dépenses d'exploitation . .  | 877.2       | 1,059.5       | 905.4         | 1,094          | 1,733    | 499.1 | 1,449.6 | 6,740.6                               | 341.9    | 194.1             |
| Différences . . . . .        | + 123.9     | — 74.9        | + 4.8         | — 170          | — 62     | ▼ 79  | — 440.8 | — 821.9                               | + 12     | + 0.1             |
| Charges financières . . .    | 119.5       | 172           | 164.7         | 199            | 345      | 106.9 | 201.9   | 1,189.5                               | 82.3     | 33.2              |
| Déficit . . . . .            | —           | 246.9         | 159.9         | 369            | 407      | 185.9 | 642.7   | 2,011.4                               | 70.3     | 33.1              |
| Boni . . . . .               | 4.4         | »             | »             | »              | »        | »     | »       | »                                     | »        | »                 |
| Coefficient d'exploitation . | 87.61       | 107           | 99            | 118            | 104      | 119   | 143     | »                                     | 96.59    | 99.89             |

[ N° 265. ]

( XX )

## QUESTION.

8) Quel est le coefficient d'augmentation sur les prix de 1914, des tarifs suivants :

Voyageurs ordinaires :

1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe.

Abonnements ordinaires :

1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe.

Abonnements ouvriers.

## RÉPONSE.

Les prix actuels des billets ordinaires simples de voyageurs, des abonnements ordinaires à longue durée (3, 6, 9 et 12 mois) et des abonnements ouvriers à 6 et à 7 voyages aller et retour par semaine sont ceux de 1914 majorés de 120 p. c.

Les abonnements de 5 et de 15 jours, valables sur toutes les lignes belges, ont été rétablis à des prix déterminés suivant une base nouvelle et qui comportent, sur ceux de 1914, les majorations ci-après :

|         | 1 <sup>re</sup> classe | 2 <sup>e</sup> classe | 3 <sup>e</sup> classe |
|---------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 5 jours | 270 p. c.              | 250 p. c.             | 280 p. c.             |
| 15 —    | 255 —                  | 265 —                 | 280 —                 |

Quant aux prix des abonnements ouvriers à un voyage aller et retour par semaine, ils ont été établis en majorant de 120 p. c. ceux de 1914 jusque 15 kilomètres ; au delà de cette distance, le tarif a été relevé de façon à obtenir des taxes plus rémunératrices et mieux en proportion avec celles des billets normaux.

Ci-après, pour quelques distances, les taux de majoration sur les prix de 1914.

|               |           |
|---------------|-----------|
| 50 kilomètres | 200 p. c. |
| 50 —          | 245 —     |
| 100 —         | 320 —     |
| 150 —         | 365 —     |
| 200 —         | 390 —     |

## QUESTION.

9. « Quelles sont les commandes de locomotives passées à l'industrie belge depuis l'armistice et quelles sont les fournitures faites sur ces commandes ? »

## RÉPONSE.

*Marchés de locomotives.*

Soumission approuvée le 17 février 1920.

| Nom des fournisseurs.  | Nombre de locomotives type 8bis, 33 et 36 à fournir. | Quantités fournies. | Quantités restant à fournir le 1 <sup>er</sup> avril 1923. |
|--|--|---------------------|--|
| Société anonyme John Cockerill, à Seraing.                               | 14 locomotives type 8bis                             | 14                  | »  |
| Société anonyme Franco-Belge La Croyère.                                 | 12 — —   | 12                  | »  |
| Société anonyme St-Léonard (O.), Liège.                                  | 10 — —   | 9                   | 1  |
| Société anonyme Forges Us. et Fonderies de et à Haine-Saint-Pierre.      | 13 — —   | 12                  | 1  |
| Société anonyme des Ateliers de Construction de la Meuse, à Sclessin.    | 10 — —   | 10                  | »  |
| Société anonyme des Ateliers de Construction J. J. Gillain, à Tirlémont. | 6 — —  | »                   | 6  |
| Société anonyme des Ateliers du Thiriau, à La Croyère.                   | 6 — —  | 6                   | »  |
| Société anonyme des Ateliers Métallurgiques, à Tubize.                   | 4 — —  | »                   | 4  |
| Le même  | 8 — type 33  | 3                   | 5  |
| Société anonyme « Énergie », à Marcinelle.                               | 6 — type 36  | 5                   | 1  |
| Société anonyme des Ateliers J. Hanrez, à Monceau.                       | 4 — —  | 4                   | »  |
| Société anonyme des Ateliers de Construction de et à Boussu.             | 3 — —  | 3                   | »  |
| Société anonyme des forges Us. et fonderies de Gilly.                    | 4 — —  | »                   | 4  |
|  | 100 locomotives type divers.                         | 78                  | 22   |
| Société anonyme des Ateliers métallurgiques, à Nivelles.                 | 2 locomotives tenders à 6 roues.                     | 2                   | »  |

Soumissions approuvées le 22 septembre et le 22 octobre 1919.

Adjudication restreinte du 8 juillet 1914 approuvée le 27 juillet 1914. Cahier des charges spécial n° 1550 (locomotives type 23); autorisation d'achèvement lettre du 2 juillet 1919.

|  |               |    |   |
|--|---------------|----|---|
| Société anonyme St-Léonard (O.), à Liège.                                      | 6 locomotives | 6  | » |
| Société anonyme des forges Us. et fonderies, à Haine-Saint-Pierre.             | 5 —           | 5  | » |
| Société anonyme des Ateliers de Construction J. J. Gillain, à Tirlémont.       | 3 —           | 3  | » |
| Société anonyme Franco-Belge, La Croyère.                                      | 6 —           | 6  | » |
| Société anonyme des Ateliers de Construction de la Meuse, à Sclessin.          | 6 —           | 6  | » |
| Société anonyme des Ateliers Hanrez et C <sup>ie</sup> , à Monceau-sur-Sambre. | 4 —           | 4  | » |
| Société anonyme des Ateliers du Thiriau, à Bois d'Haine (La Croyère).          | 4 —           | 4  | » |
| Société anonyme « Énergie », à Marcinelle.                                     | 5 —           | 5  | » |
| Société anonyme des Ateliers de Construction de et à Boussu.                   | 4 —           | 4  | » |
|  | 43 —          | 43 | » |

## QUESTION.

10. « Dans quelle proportion les divers salaires et traitements du personnel du Département ont-ils été augmentés comparativement aux salaires et traitements de 1914 ? »

## RÉPONSE.

Voir le tableau de la page 3 du Rapport.

## QUESTION :

11. « Est-il exact que les trains marchent moins vite qu'avant la guerre?  
» Quelle en est la raison ?  
» Quand pourra-t-on rétablir les vitesses anciennes ?

## RÉPONSE :

Il est exact que sur la plupart des lignes, la vitesse des trains de voyageurs est inférieure à celle d'avant-guerre.

Toutes les conséquences de la guerre n'ont pas encore disparu et il importe de ne pas accroître en ce moment les difficultés de notre service intérieur qui a besoin de toute l'élasticité que lui laissent les horaires un peu larges.

Enfin, *et c'est là le point capital*, l'effectif réduit de locomotives puissantes et à grande vitesse dont nous disposons nous impose d'être prudents dans le retour aux vitesses d'avant-guerre. Nous posséderons, en effet, lorsque la fourniture des locomotives 8bis à faire par l'industrie belge sera complète :

|    |             |      |         |
|----|-------------|------|---------|
| 35 | locomotives | 10   | tonnes; |
| 75 | —           | 8bis | » ;     |
| 35 | —           | 9    | » ;     |
| 34 | —           | S 10 | » ;     |
| 44 | —           | 8    | » ;     |

*soit 223 moteurs seulement.* Nous ne pouvons plus compter sur les machines à deux essieux couplés qui sont déjà insuffisantes actuellement sur la plupart des grandes lignes.

Nos locomotives P 8 doivent continuer à assurer une bonne partie de notre service intérieur direct et semi-direct : nous ne pouvons songer, en effet, à acheter actuellement une importante quantité de moteurs nouveaux.

Il n'est donc pas possible de prévoir l'époque où l'on pourra rétablir partout les vitesses d'avant la guerre.

Quoi qu'il en soit, il a été décidé qu'à partir du 1<sup>er</sup> juin 1923, une réduction du temps du parcours dans une proportion correspondant à 50 p. c. de l'écart entre les délais en 1914 et ceux d'aujourd'hui sera appliquée comme nouvelle étape aux trains internationaux, ainsi qu'à certains trains directs et semi-directs sur les lignes Bruxelles-Ostende, Bruxelles-Liège, Schellebelle-Malines-Louvain, Bruxelles-Arlon, Bruxelles-Mons et Anvers-Ostende.

L'augmentation annuelle de dépense en combustible qui en résultera peut être évaluée à plus de 1,573.000 francs, soit 750,600 francs environ pour les trains internationaux et 823,000 francs pour les trains directs et semi-directs.

Les trains de marchandises et les trains mixtes roulent à la même vitesse qu'autrefois.

#### QUESTION.

12. « Est-il exact que des maisonnettes le long des voies ne sont pas habitées et qu'on ne les répare pas alors que l'on paie des indemnités de logement aux agents qui devraient habiter ces maisonnettes ? »

#### RÉPONSE.

Un très petit nombre de maisonnettes (7 en tout d'après un recensement récent) ne sont pas habitées par suite de leur isolement la plupart en forêt.

Aucun agent n'en a sollicité ni même accepté l'occupation et aucune indemnité n'est payée de ce chef.

#### QUESTION.

13. « Quand sera-t-il donné suite aux projets de construction de gares nouvelles à Blankenberghe, Heyst et Knocke ? »

#### RÉPONSE.

Les projets sont approuvés.

Aucune précision ne peut être donnée dès maintenant quant aux époques de construction des gares nouvelles.

#### QUESTION.

14. « La suppression du gardiennage d'un certain nombre de barrières semble avoir entraîné une recrudescence d'accidents.

L'Administration a-t-elle des données précises à cet égard ? »

#### RÉPONSE.

Il résulte des statistiques tenues depuis la reprise du service (novembre 1919) jusqu'à la fin de l'année 1922 que les chiffres des accidents de personnes aux passages à niveau sont assez variables et pas assez suggestifs pour pouvoir en déduire des conclusions nettes.

Le tableau joint accuse toutefois une légère recrudescence d'accidents depuis 1921 aux passages à niveau non gardés.

Quant à imputer cette augmentation des accidents de personnes à la suppression du gardiennage d'un certain nombre de barrières, il est à remarquer qu'en 1919-1920, époque à laquelle le travail de revision du gardiennage des passages à niveau n'était qu'entamé, l'on a enregistré 10 morts d'hommes à des passages non gardés tandis que pour 1922, alors que le nombre des passages de même catégorie avait augmenté dans des proportions telles que nous avons

réalisé de ce chef près de 5 millions de francs d'économie annuelle, le nombre des morts ne s'élève qu'à 11.

En 1919-1920 il y a eu 4 blessés, tandis qu'en 1922 on en a compté 7.

Le public a longtemps vécu dans l'idée qu'il ne devait pas veiller à sa propre sécurité parce qu'il voyait des gardes à presque tous nos passages à niveau, même ceux dont l'importance était nulle. Il traversait les voies sans faire attention à ce qui se passait sur la ligne; c'est, du reste, ce qui explique le nombre relativement élevé d'accidents se produisant aux passages gardés.

Mais l'éducation des usagers de nos traverses non gardées commence à se faire et nous pouvons espérer que grâce, d'une part, à ce que nous ne supprimons les barrières qu'aux traverses où la visibilité des trains est bonne et, d'autre part, aux mesures que nous prenons et que nous allons intensifier pour attirer l'attention du public sur ce qu'il lui appartient de veiller à sa propre sécurité, nous pourrions bientôt constater une dégression du nombre de ces accidents.

*Accidents survenus aux passages à niveau depuis la reprise du service  
(novembre 1919) jusqu'au 31 décembre 1922.*

|                           | Années.   | Passages à niveau |             | Total. |
|---------------------------|-----------|-------------------|-------------|--------|
|                           |           | gardés.           | non gardés. |        |
| Tués . . . . .            | 1919-1920 | 5                 | 10          | 15     |
|                           | 1921      | 2                 | 5           | 7      |
|                           | 1922      | 3                 | 11          | 14     |
| Blessés . . . . .         | 1919-1920 | 5                 | 4           | 9      |
|                           | 1921      | 6                 | 1           | 7      |
|                           | 1922      | 3                 | 7           | 10     |
| Contusionnés . . . . .    | 1919-1920 | 4                 | 6           | 10     |
|                           | 1921      | 12                | 7           | 19     |
|                           | 1922      | 6                 | 15          | 21     |
| Totaux des trois années . |           | 46                | 66          | 112    |

QUESTION.

13. « Si le port d'une lettre ordinaire en service intérieur était porté de 20 à 25 centimes, quelles augmentations de recettes cela entraînerait-il ? »

RÉPONSE.

L'augmentation de 20 à 25 centimes du port de la lettre ordinaire en service intérieur produirait un accroissement de recettes annuel d'environ 9 millions 650.000 francs.

## QUESTION.

16. « On se plaint de la lenteur des relations postales entre le Grand-Duché du Luxembourg et la Belgique.

» Quelles mesures l'Administration prend-elle pour remédier à cet état de choses ? »

## RÉPONSE.

Les relations postales entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg sont établies d'accord avec l'Office postal de ce pays.

Les correspondances à destination du Grand-Duché sont expédiées six fois par jour via *Arlon-Luxembourg*, deux fois via *Gouvy-Trois-Vierges*, une fois via *Saint-Vith-Trois-Vierges* et une fois *Bastogne-Wiltz*.

En sens inverse, les objets pour la Belgique arrivent sept fois par jour par la voie de *Luxembourg-Arlon*, deux fois via *Trois-Vierges-Gouvy* et une fois via *Trois-Vierges-Saint-Vith*.

Cette organisation répond aux besoins du trafic.

A la demande de la ville d'*Arlon* et de l'Association commerciale et industrielle du Luxembourg, l'Administration des postes a examiné dernièrement la question de la création d'un service d'auto entre *Arlon* et *Grosbous* par *Redange*. Le Gouvernement grand-ducal a estimé devoir remettre à plus tard la réalisation de cette mesure en raison de l'opposition que l'organisation d'un pareil service rencontrait parmi les milieux commerciaux des régions intéressées du Grand-Duché.

## QUESTION.

17. « Quels sont les résultats de la première application du téléphone automatique ? »

## RÉPONSE.

La mise en service en novembre dernier du premier bureau automatique d'Uccle donne à présent les bons résultats que l'on en attendait, quant aux facilités que ce système procure aux abonnés pour l'établissement de leurs communications. Cette situation ne pourra aller qu'en s'améliorant à mesure de l'ouverture des autres bureaux centraux automatiques de l'agglomération bruxelloise ; ceux de Jette et de Schaerbeek seront mis en service cette année, et l'administration prépare la transformation du bureau manuel Paille-Sablon, que l'on effectuera en 1924, celui de Linthout devant être pourvu du nouvel équipement en 1925.

Au point de vue financier, l'économie actuelle réalisée par l'ouverture du bureau d'Uccle correspond au nombre d'opératrices supplémentaires qu'il aurait fallu recruter si ce bureau avait été équipé en manuel, soit 54 opératrices.

En outre, quand tous les bureaux de Bruxelles seront en automatique, il y aura une disponibilité de 593 opératrices, dont 475 seront en service à Paille et Linthout, et dont 120 représentent le nombre de celles qu'il aurait fallu recruter, si les bureaux centraux téléphoniques de Jette et Schaerbeek avaient été manuels.



L'économie totale à escompter à ce moment sera donc de  $51 + 595 = 646$  opératrices.

Quant au personnel ouvrier chargé de l'entretien et de la surveillance des installations, il n'est pas possible de déterminer dès maintenant les conséquences qu'aura l'emploi des commutateurs automatiques sur les nombre de ces agents.

Des données précises à ce sujet ne pourront être obtenues qu'après quelque temps de fonctionnement, et notamment, quand l'initiation de notre personnel sera complète.

#### QUESTION.

18. « Où en est la question de la réforme du tarif téléphonique ?  
Quand le nouveau tarif pourra-t-il être appliqué ? »

#### RÉPONSE.

Le projet qui avait été soumis à l'approbation a dû être remanié.  
Une décision sera prise à bref délai.

#### QUESTION:

19. « Est-il exact que les malles Ostende-Douvres, qui avant la guerre, faisaient la traversée en 3 heures ou 3 h. 1/2, mettent actuellement 4 heures et plus pour effectuer le parcours ?  
A quoi tient cette augmentation ? »

#### RÉPONSE.

Le temps employé par nos malles pour effectuer la traversée entre Ostende et Douvres ne diffère pas sensiblement de celui d'avant-guerre. Le léger écart constaté doit être attribué :

- 1° Au combustible qui n'est plus d'aussi bonne qualité qu'avant la guerre ;
- 2° Au fait que, pour réduire la consommation, la vitesse du navire n'est pas forcée lorsque la correspondance peut être facilement assurée.

Ce n'est que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles (mauvais temps, etc.) que la durée de la traversée a atteint 4 heures ou que les correspondances internationales ont été manquées.

La durée moyenne des traversées a été pendant l'année 1922 :

Pour les malles *Jan Breydel* et *Princesse Elisabeth*, 3 h. 31 et 3 h. 32

»           »   *Stad Antwerpen* et *Ville de Liège*, 3 h. 28 et 3 h. 29

Pour les paquebots *Pieter De Coninck* et la malle en réserve *Princesse Clémentine*, ces moyennes ont été respectivement de 3 h. 51 et 3 h. 54; ces navires n'ont effectué qu'un petit nombre de traversées.

Les chaudières du premier ne se trouvaient plus en bon état; elles viennent d'être renouvelées. Quant à la *Princesse Clémentine*, c'est un navire à aubes qui doit être prochainement déclassé.



(XXVIII)

(1)

( N<sup>o</sup> 263. )

# Kamer der Volksvertegenwoordigers.

---

VERGADERING VAN 24 APRIL 1923.

---

## BEGROOTING

VAN

het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen  
VOOR HET DIENSTJAAR 1925 (1).

---

## VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDÈRE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT  
DOOR DEN HEER ROBYN.

---

MIJNE HEEREN,

Wij hebben de eer verslag uit te brengen over de Begrooting van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen en Telefonen voor het dienstjaar 1923.

Het ons voorgelegd ontwerp komt veel beter, veel gunstiger voor dan dit van de vorige jaren. Voor de eerste maal sedert den oorlog is er een batig slot voorzien voor den Spoorweg. Op deze gebeurtenis dient te worden gewezen. Bovendien is het tekort van de Posterijen, van de Telegrafen en van de Telefonen aanzienlijk verminderd.

In het ontwerp voor 1922 was, voor al de diensten van het Departement te zamen, een tekort van 218 miljoen voorzien; het ontwerp, dat ons dit jaar voorgelegd wordt, sluit integendeel met een tekort van slechts fr. 50,730,849.50, daaronder begrepen al de financieele lasten.

---

(1) Begrooting overgemaakt door den Senaat, n<sup>o</sup> 4-XVIII.

(2) Samenstelling van de *Bijzondere Commissie* :

1. De leden van de *Bestendige Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en Openbare Werken* : de heeren Bertrand, voorzitter, Anseele, Bouchery, Brassine, Braun, Ceulenaere, Goedgebuer, Golenvaux, Lemonnier, Moury, Pepin, Poncelet, Robyn, Schaetzen, Uytroever en Van Isaker.

2. *Zes leden door de Afdelingen benoemd* : de heeren Baels, de Wouters d'Oplinterr, Bologne, Pepin, Pecher en Heyman.

Het is waar, het ontwerp voor 1922 werd aanzienlijk verbeterd door de amendementen, welke de Regeering in den loop der behandeling heeft ingediend; ook is het waar dat de meerdere opbrengst der ontvangsten toeliet, vanaf de eerste maanden van het jaar 1922, eene merkelijke vermindering van het geraamde tekort te gemoet te zien.

#### A. — Spoorwegen.

Tot besluit van ons verslag van verleden jaar, zegden wij het volgende :  
« Het tekort der *spoorwegen* zal, voor 1921, ongeveer dertig millioen » bedragen.

» Wegens de verhoogingen van jaarwedde en van dagloon aan het personeel toegekend, zal het tekort voor 1922 ietwat lager zijn.

» Doch men mag voorzien dat, dank zij het ijverig betrachten van bezuinigingen, dank ook de toeneming van het verkeer, weldra het evenwicht » der begrooting van dezen belangrijken dienst zal bereikt zijn. »

Deze schoone vooruitzichten werden door de gebeurtenissen achterhaald. Reeds sloot het jaar 1921 met een overschot van

4,400,000 frank.

Inderdaad, de bruto-ontvangsten bereikten de som van 1,001,100,000 fr. De exploitatiekosten kwamen op

877,200,000 frank.

De financieele lasten op

119,500,000 frank,

of een totaal uitgaven van

996,700,000 frank.

Wat 1922 betreft, mag men zeggen, aan de hand van de gegevens welke het Beheer op dit oogenblik bezit, dat de spoorweg ongeveer 100 millioen overschot zal laten, alle financieele lasten in rekening gebracht.

Die uitslagen zijn een verheugend feit.

Niet alleen, ontnemen zij aan het land de financieele bezorgdheid welke het tekort der Staatsbedrijven had verwekt, maar zij leveren ook het bewijs van de verdienstelijke praestatie door het personeel onzer openbare diensten sedert den oorlog gedaan.

Het behoort echter den toestand van nabij gade te slaan en niet al te optimistisch over te hellen.

Vooreerst gaat men voort den duurtetoelag, welke voor de spoorwegen 51 millioen bedraagt, op de Buitengewone begrooting uit te trekken. Daar hij, werkelijk, van het salaris deel uitmaakt, mag men slechts van echt honi spreken, wanneer men zal geregeld hebben op welke wijze de rekening van den duurtetoelag zal afgelost worden.

Er is vervolgens het onrustwekkend problema van den prijs der brandstoffen, dat de vooruitzichten komt dwarsboomen. Uit het antwoord van den Minister op een vraag door de Commissie gesteld, blijkt dat, zoo de huidige

prijzen gedurende heel het jaar behouden blijven, de uitgaven voor steenkolen 63 miljoen boven het voorziene credit zullen stijgen.

Wel is waar, de klimming der ontvangsten is aanhoudend en de meerderwaarde daarvan bereikt voor het eerste kwartaal van 1923 de som van 42 miljoen.

Eindelijk, het schijnt niet mogelijk, binst een korten tijd, de verhooging te vermijden van de sommen welke thans voor de bezoldiging van het personeel zijn bestemd.

Over de jaarwedden en salarissen van de agenten van het Departement werd er in de Commissie langdurig van gedachten gewisseld.

De aangroeiende levensduurte, die zich heeft voorgedaan sedert den Herfst 1922, heeft den toestand van dit personeel zeer moeilijk gemaakt.

In ons verslag van verleden jaar hebben wij reeds de aandacht van de Kamer op dezen ernstigen toestand gevestigd.

Welnu, het index-number staat tegenwoordig boven 400, en daar zijn vele Staatsbedienden wier geheele bezoldiging, alle vergoedingen erin begrepen, slechts het dubbel is van wat zij trokken in 1914.

Bovendien geven wij hieronder de tabel der verhoogingscoëfficiënten die werden toegepast op de loonen en wedden van vóór den oorlog.

| In 1914.                             | In 1923 (1).                          | T. h. verhooging<br>vergeleken bij 1914. |
|--------------------------------------|---------------------------------------|--|
| I. Dagloonen.                        |                                       |  |
| Van 3 tot 3 frank per dag.           | Van 12.70 tot 28.90 fr. per dag.      | Van 440 tot 272 t. h.                    |
| II. Maand- of jaarwedden (2).        |                                       |  |
| Van 4,450 tot 5,000 frank per jaar.  | Van 4,322 tot 10,852 frank per jaar.  | Van 275 tot 117 t. h.                    |
| Van 5,500 tot 15,000 frank per jaar. | Van 11,432 tot 30,552 frank per jaar. | Van 108 tot 35 t. h.                     |

Dit vraagstuk eischt de ernstige aandacht van de Regeering, want indien de financieele toestand van het land van zoodanigen aard is dat de strengste zuinigheid in al de openbare diensten noodzakelijk is, moet men wel erkennen dat het niet mogelijk is de Staatsbedienden langer in den toestand te laten waarin zij thans verkeeren.

Toen de tegenwoordige loonroosters werden vastgesteld, koesterde ieder een de hoop dat de levensduurte geleidelijk zou afnemen. Die hoop werd niet verwezenlijkt, en het heeft voor het gevolg dat vele Staatsbedienden in werkelijkheid met eene halve jaarwedge moeten leven. Niemand kan voorzien hoelang de tegenwoordige economische toestanden nog zullen duren.

De Commissie verzoekt daarom de Regeering een eind te maken aan de al

(1) Met inbegrip van : a) de gemiddelde bedrijfsvergoeding ; b) de gemiddelde gezinsvergoeding.

(2) Niet inbegrepen de duurtetoeslag (over het algemeen 800 frank per jaar).

te groote offers die zij tegenwoordig van hare bezoldigden vergt, en het vraagstuk aan een dringend onderzoek te onderwerpen.

Dit onderzoek is des te meer noodzakelijk daar de bedienden van alle categorieën hebben blijk gegeven van eene prijzenswaardige toewijding en werkzaamheid en dat doorlopend verbeteringen konden vastgesteld worden in de exploitatie der spoorwegen.

Het exploitatie-coëfficiënt, d. i. de verhouding tusschen de uitgaven en de inkomsten van de exploitatie, wordt van jaar tot jaar beter

|                 |      |
|-----------------|------|
| In 1920 was het | 104. |
| — 1921 —        | 87.  |
| — 1922 —        | 78.  |

Gewis blijft er nog veel te doen op het gebied der bezuinigingen. Het schijnt nochtans dat een ernstige stap werd gedaan en dat nieuwe verbeteringen tijdens dit jaar zullen worden geboekt.

Ten einde het coëfficiënt der exploitatie nog te doen dalen, verzoekt de Commissie den bevoegden Minister, te willen onderzoeken of sommige tarieven niet konden worden verhoogd zonder 's Lands algemeene belangen te schaden. Een lid wees inzonderheid op den geringen prijs van de abonnementen 1<sup>ste</sup> klasse, die zeer talrijk afgeleverd worden.

#### B. Zeewezen.

Het ontwerp van Begrooting voorziet voor het Zeewezen een tekort van 35,552,626 frank.

Voegt men daaraan toe, de 2 milioen voor duurtetoeslag, dan komt men tot een geheel tekort van

37 1/2 milioen.

Dat is eene aanzienlijke som.

In de redevoering welke de Minister van Spoorwegen tijdens de behandeling dezer begrooting in den Senaat heeft uitgesproken, heeft hij verklaard dat hij zinnens was de loodsrechten in de mondingen der Schelde te verdubbelen en niet van stonden aan deze rechten in frank-goud te innen, waarvan het bedrag door de internationale verdragen werd vastgesteld.

De Commissie is van gevoelen, dat de onmiddellijke inning in frank-goud geen groote bezwaren opleveren zou. De loodsrechten zijn immers een zeer geringe last voor de reeders. Moest de inning in frank-papier een wezenlijke winst opleveren, dan zouden al de booten zich tot de Belgische loodsen richten om de Hollandsche loodsen te verlaten, die de rechten in gulden, dat is in gouden-munt innen. Nu, dat zien wij niet gebeuren. Zooals voor den oorlog heeft onze loodsdienst fel te kampen tot het behoud van zijne overmacht in de mondingen der Schelde alsmede om het procent der door Belgen bestuurde booten niet te zien verminderen. Het feit dat wij slechts het derde innen van hetgeen de Hollandsche loodsen trekken, is geene reden om de vreemdelingen aan te trekken. Dienvolgens vraagt de Commissie, dat de

loodsrechten zoo spoedig mogelijk in frank-goud worden geïnd, ten einde de ontvangsten met 9 millioen te vermeerderen.

Des te meer is dit wenschelijk daar dit het eenige middel is om werkelijk de Begrooting van het Zeewezen te verbeteren.

### C. Posterijen.

Ontmoedigend is het immer voortdurend tekort der Posterijen.

Voor het jaar 1925 sluit de Begrooting voor de Posterijen met een tekort van 16,642,600 frank, daargelaten de duurtetoeslag die meer dan 14 millioen bedraagt.

Weliswaar zouden deze cijfers eene grondige wijziging ondergaan, zoo de Dienst der Posterijen als ontvangst mocht boeken al de diensten welke hij kosteloos als *portvrijdom* verstrekt.

De Commissie was van meening dat er een eind diende gesteld te worden aan het thans bestaande stelsel van portvrijdom. Overigens, dit stelsel geeft aanleiding tot talrijke misbruiken die moeten beteugeld worden. Voor de onderscheidene diensten die van portvrijdom gebruik maken, stelt zij voor een bijzonder zegel te doen vervaardigen waarvan gebruik zou gecontroleerd worden. De invoering van dien maatregel zou, ongetwijfeld, ernstige bezuiniging verwekken. Aangaande de onderscheidene werken die portvrijdom genieten, is de Commissie van oordeel dat het, in alle opzichten, beter ware die gunst te vervangen door het toekennen eener toelage.

Het is klaar dat, bijaldien die maatregelen werden aangenomen, de Postdienst uit dien hoofde zijne ontvangsten niet aanzienlijk zou zien stijgen, en dat, ondanks de gedane bezuiniging, het tekort niet te min zou voortbestaan.

Daarom geeft de Commissie den raad het briefport voor het binnenland te brengen van 20 op 25 centiemen, hetgeen een meerder ontvangst van ongeveer 10 millioen zou opleveren.

Men bemerkte dienaangaande dat, vóór den oorlog, een brief van 15 gram voor 10 centiem werd besteld, terwijl thans het port van den brief van 20 gram slechts op 20 centiem is gebracht.

Dit is voorzeker een onbeduidende verhooging en die geenszins in evenredigheid is met de verhooging der exploitatiekosten.

De Commissie verzoekt de Regeering aan een spoedig onderzoek te willen onderwerpen het scheppen van nieuwe inkomsten voor de Posterijen opdat, toekomend jaar, het tekort verdwenen zij.

### Telegraaf en Telefoon.

De toestand van dezen dienst is merkkelijk verbeterd. Vóór 1922 voorzag het ontwerp van begrooting een tekort van fr. 3,615,212.50, zonder inachtneming van de financieele lasten; de ons onderworpen begrooting heeft dit tekort tot op

3,322,624 frank

verminderd, met opname in de uitgaven van 12,392,043 frank voor financieele lasten.

Die uitslag is aanmoedigend. Het laat ons hopen dat het tijdperk van de tekorten voor de telegrafen en telefonen voor goed zal gesloten zijn, zoodra men het nieuwe telefoontarief kan toepassen, dat zoolang reeds in voorbereiding is, en waarvan de Minister in den Senaat heeft verklaard dat het in den loop van 1923 zal in toepassing komen.

#### Buitengewone uitgaven van het Departement.

Behalve de credieten gevraagd voor den duurtetoeslag, die voor het geheele Departement beloopt tot de som van 73,420,679 frank, is er voor de in 1923 uit te voeren werken een gezamenlijk crediet van 225,239,890 frank uitgetrokken, hetzij 60 millioen frank meer dan de begrooting van 1922.

Met genoegen stelt de Commissie vast, dat een aanzienlijkere som zal worden gebruikt om 's lands uitrusting te verbeteren en uit te breiden.

Zij is echter van meening dat men dien weg nog verder moet opgaan en dat men zich nog krachtiger dan tot nu toe het geval was, er moet op toeleggen, de thans aangevangen werken te voltrekken. Met den aanleg van sommige lijnen houdt men zich bezig sedert ettelijke jaren, en die werken dienen volstrekt uitgevoerd te worden, opdat de aangewende kapitalen rentegevend zouden worden en tevens de bedrijfskosten zouden verminderen.

Dit is, onder andere, het geval met de lijn Schaarbeek-Halle, die den ringspoorweg van het Westen van Brussel moet ontlasten en waarvan de openstelling aanleiding zou geven tot eene besparing van verscheidene millioenen op de bedrijfskosten.

\*  
\* \* .

De Commissie stelt aan de Kamer voor, de begrooting aan te nemen, zooals zij door den Senaat overgemaakt werd.

*De Verslaggever,*

ROBYN.

*De Voorzitter,*

L. BERTRAND.





## Bijlage van n<sup>o</sup> 263

### Vragen gesteld door de Bijzondere Commissie voor de Begrooting.

VRAAG :

« 4. Op hoeveel raamt men de ontvangsten en uitgaven voor de Regie in 1923? »

ANTWOORD :

De geraamde ontvangsten, op de Begrooting van 1923 gebracht, strooken met de eigenlijke ontvangsten van 1922.

De ontvangsten der eerste twee maanden van 1923 bedragen 23 miljoen 870,000 frank meer dan die der overeenstemmende maanden van 1922 (onvermeld ene toevallige ontvangst van 4,600,000 frank wegens den verkoop van oud ijzer).

Voor wat de uitgaven betreft, moet rekening worden gehouden van :

1<sup>o</sup> de nieuwe lasten betreffende de uitbreiding van het verkeer.

Voor het oogenblik zou het niet mogelijk zijn, zelfs bij benadering, er het bedrag van te bepalen ;

2<sup>o</sup> de bijkomende uitgaven die het gevolg zullen zijn van de prijsverhoogingen, voornamelijk van de brandstof.

Uit dien hoofde alleen, zou de verhoging 65,000,000 frank bedragen op grond der huidige prijzen.

VRAAG :

« Hoever staat het met de industriele boekhouding der spoorwegen? Laat men toe de oude manier van boekhouden van kant te laten, welke met de nieuwe overbodig is geworden? »

ANTWOORD :

Met is bezig de industriele boekhouding in te voeren. Nog is er eene belangrijke en ingewikkelde kwestie die eens en voorgoed moet vastgesteld worden, te weten : het houden der rekeningen voor inrichting en het vaststellen der waarde van het net en van de boedels.

Deze kwestie ligt ter studie.

Tot nog toe, is de industrieele boekhouding enkel van bestuurlijken aard. Om officieel te zijn, moet zij door eene wet worden bekrachtigd. Zoo lang de huidige wetten en reglementen op de boekhouding van den Staat zullen van toepassing zijn op het Beheer der Spoorwegen, kan de begrootingsboekhouding niet worden afgeschaft.

VRAAG :

« 2. Welke prijzen werden er betaald, in 1919, 1920, 1921, 1922 en 1923, voor de onderscheidene kwaliteiten van bij den spoorweg gebruikte brandstoffen ?

» Waarom hebben er geene openbare aanbestedingen meer plaats, waar de vreemde kolenmijnen zouden kunnen aan deelnemen ? »

ANTWOORD :

Bijgaande tabellen geven de gevraagde inlichtingen voor wat de prijzen betreft.

De huidige prijzen der uitheemsche brandstoffen zijn veel hooger dan die onzer inlandsche steenkolen. Wij hebben niets te winnen met beroep te doen op de vreemde mededinging. Het Beheer, dat van zeer nabij de Engelsche steenkolenmarkt volgt, heeft er, begin Februari l. l., zelfs moeten van afzien, gevolg te geven aan een beroep op de mededinging voor het leveren van kolengruis, daar de aangeboden prijzen veel hooger waren dan die van onze gelijksoortige producten.

Te bemerken valt, dat noch Holland, noch Frankrijk ons brandstoffen kunnen leveren. Eene poging in dien zin bleef zonder gevolg.

**Prijzen der brandstoffen**

*Jaren 1914, 1919, 1920, 1921, 1922 en 1923.*

**Prijzen der  
Jaren 1914, 1919,**

| AANWIJZING.            | Prijzen op 1 Juli 1914. | November<br>en December 1918. | 1919.            |               |                                  |                                   | 1920.                             |                     |             |                                |                                |                   |
|------------------------|-------------------------|-------------------------------|------------------|---------------|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------|-------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------|
|                        |                         |                               | Januari.         | Februari.     | Van 1 Maart<br>tot 30 September. | Van 1 October<br>tot 31 December. | Van 1 Januari<br>tot 28 Februari. | Van 1 tot 31 Maart. | Op 1 April. | Op 1 Juni<br>3 fr. verhooging. | Op 1 Juli<br>3 fr. verhooging. | Van af 3 October. |
| Halfvette kolen . . .  | 14.6525                 | 41.25<br>à<br>43.50           | »                | 54<br>à<br>55 | 54.22016                         | 54.30                             | 70                                | 78                  | 78          | 80                             | 83                             | 86.75             |
| Vette kolen . . . . .  | 14.575                  | 43.50                         | »                | »             | 54.125                           | 54.0784                           | 70                                | 77                  | 77          | 80                             | 83                             | 86.75             |
| Magere kolen. . . . .  | 12.2189                 | »                             | »                | »             | 46                               | 46                                | 61                                | 68                  | 68          | 71                             | 74                             | 77.75             |
| Brokken voor hl. . . . | »                       | »                             | »                | »             | 85                               | 85                                | 100                               | 107                 | 107         | 110                            | 113                            | 121               |
| Briketten type I . . . | 18.4763                 | 54                            | 51/54            | 70            | 70                               | 79                                | 102                               | 109                 | 130         | 133                            | 136                            | 152               |
| Briketten type II. . . | 20,4421                 | 52.50<br>à<br>56              | 52.50<br>à<br>56 | 72            | 72                               | 81.0414                           | 105                               | 112                 | 133         | 136                            | 139                            | 155               |
| Briketten (zeewezen).  | »                       | »                             | »                | »             | »                                | »                                 | (1)                               | (1)                 | (1)         | (1)                            | 143                            | 159               |

(1) Half gewasschen kolen kosten 7 frank duurder dan ruwe.

(2) Premie voor half gewasschen kolen : fr. 12.50.

(3) Vermindering van 2 frank op de half gewasschen kolen ; premie verminderd van fr. 12.50 op fr. 10.50.

(4) Vermindering van de premie voor half gewasschen kolen op 7 frank.

(5) Premie voor half gewasschen kolen : fr. 10.50.

(6) Premie voor half gewasschen kolen : 13 frank.

**brandstoffen.**

1920, 1921, 1922 en 1923,

| 1921.           |               |                |                    |                    |                    | 1922.           |                  |               |                    |                     |                    | 1923.              |                    |                 |                 |
|-----------------|---------------|----------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------|------------------|---------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------|-----------------|
| Van 7 Maart af. | Van 1 Mei af. | Van 5 Juni af. | Van 1 Augustus af. | Van 1 November af. | Van 1 December af. | Van 1 Maart af. | Van 15 Maart af. | Van 1 Mei af. | Van 1 Augustus af. | Van 1 September af. | Van 1 November af. | Van 1 December af. | Van 1 Februari af. | Van 1 Maart af. | Van 1 April af. |
| 76.75           | 75.75         | 73.50          | 69.50              | »                  | »                  | »               | 66.50            | 62.50         | 62.50              | »                   | 66.50              | »                  | »                  | 76              | »               |
| 76.75           | 76.75         | 73.50          | 69.50              | »                  | »                  | 63.50           | »                | 57.50         | 57.50              | »                   | 66.50              | »                  | »                  | 76              | »               |
| 67.75           | 67.75         | 64.50          | 60.50              | »                  | »                  | »               | 57.50            | 53.50         | 53.50              | »                   | 57.50              | »                  | »                  | 70              | »               |
| 121             | 121           | 121            | »                  | »                  | »                  | »               | »                | »             | »                  | »                   | »                  | »                  | »                  | »               | »               |
| 127             | 115           | 107            | 104                | »                  | »                  | »               | »                | »             | »                  | »                   | »                  | »                  | »                  | »               | »               |
| 130             | 118           | 110            | 107                | 100                | 95                 | 90              | 87.50            | 84            | 80                 | 85                  | 94                 | 120                | 130                | 155             | 170             |
| 131             | 122           | 114<br>(2)     | 113<br>(2)         | 106                | 101                | »               | »                | »             | »<br>(3)           | »<br>(4)            | »<br>(5)           | »<br>(5)           | »<br>(5)           | »<br>(6)        | »               |



## KOLEN.

| 1921               |               |                |                      |                       |                         | 1922        |              |               |                       |                         | 1923                  |                        |                    |                |
|--------------------|---------------|----------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|-------------|--------------|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|----------------|
| Van<br>7 Maart af. | Van 1 Mei af. | Van 5 Juni af. | Van<br>8 Augustus af | Van<br>1 November af. | Van 1 Decem-<br>ber af. | Op 1 Maart. | Op 15 Maart. | Van 1 Mei af. | Van<br>1 November af. | Van 1 Decem-<br>ber af. | Van<br>1 Januari af.  | Van<br>15 Februari af. | Van<br>1 Maart af. | Van 1 April af |
| 95.45              | 95.45         | 93.50          | 91.10                | 91.40                 | 91.10                   | 91.10       | 88.10        | 84.10         | 88.10                 | »                       | »                     | »                      | 102                | »              |
| 100.125            | 100.125       | 98.50          | 96.50                | 96.50                 | 90.50                   | 90.50       | 90.50        | 84.50         | 94                    | »                       | »                     | »                      | 109                | »              |
| 116                | »             | 116            | »                    | 114                   | »                       | 114         | »            | 111           | »                     | 111                     | »                     | »                      | 116                | »              |
| 116                | »             | 116            | »                    | 115                   | »                       | 115         | »            | 112           | »                     | 108                     | »                     | »                      | 127                | »              |
| 116                | »             | 116            | »                    | 116                   | »                       | 116         | »            | 113           | »                     | 109                     | »                     | »                      | 128                | »              |
| 121                | »             | 121            | »                    | 120                   | »                       | 120         | »            | 117           | »                     | 113                     | »                     | 118                    | »                  | 133            |
| 121                | »             | 121            | »                    | 120                   | »                       | 120         | »            | 117           | »                     | 113                     | »                     | »                      | 132                | »              |
| 93.50              | 93.50         | 93.50          | 84                   | »                     | 84                      | »           | 84           | »             | 81                    | »                       | 77                    | »                      | 81                 | »              |
| 96                 | »             | 96             | »                    | 94                    | »                       | 94          | »            | 94            | »                     | 91                      | »                     | 92                     | »                  | 106            |
| 97                 | »             | 97             | »                    | 95                    | »                       | 95          | »            | 95            | »                     | 92                      | »                     | »                      | 106                | »              |
| 101                | »             | 101            | »                    | 99                    | »                       | 99          | »            | 99            | »                     | 96                      | »                     | »                      | 110                | »              |
| 123.50             | 123.50        | 123.50         | 123.50               | 123.50                | 123.50                  | 123.50      | 120.50       | 116.50        | 120.50                | »                       | Geen leveringen meer. |                        |                    |                |
| 123.50             | 123.50        | 123.50         | 123.50               | 123.50                | 123.50                  | 123.50      | 120.50       | 116.50        | 120.50                | »                       | 135                   | »                      | 150                | »              |
| 123.50             | 123.50        | 123.50         | 123.50               | 123.50                | 123.50                  | 123.50      | 120.50       | 116.50        | 120.50                | »                       | 135                   | »                      | 150                | »              |
| 126                | »             | 126            | »                    | 126                   | »                       | 126         | »            | 123           | »                     | 119                     | »                     | 140                    | »                  | 155            |
| 126                | »             | 126            | »                    | 126                   | »                       | 126         | »            | 123           | »                     | 119                     | »                     | 140                    | »                  | 155            |
| 121                | »             | 121            | »                    | 121                   | »                       | 121         | »            | 118           | »                     | 114                     | »                     | 130                    | »                  | 145            |
| 121                | »             | 121            | »                    | 121                   | »                       | 121         | »            | 118           | »                     | 114                     | »                     | 125                    | »                  | 140            |
| »                  | »             | »              | »                    | »                     | 75                      | »           | 75           | »             | 70                    | »                       | 84                    | »                      | 110                | »              |
| »                  | »             | »              | 90                   | »                     | 90                      | »           | 90           | »             | 90                    | »                       | 85                    | »                      | 86.50              | 101.50         |
| »                  | »             | »              | 105                  | »                     | 105                     | »           | 105          | »             | 105                   | »                       | 100                   | »                      | 116.50             | »              |
| »                  | »             | »              | »                    | »                     | 105                     | »           | 105          | »             | 105                   | »                       | 92.50                 | »                      | 107                | »              |
| »                  | »             | »              | 145                  | »                     | 145                     | »           | 145          | »             | 145                   | »                       | 140                   | »                      | 145                | »              |
| »                  | »             | »              | »                    | »                     | »                       | »           | »            | »             | 87.50                 | »                       | 120                   | »                      | 138                | »              |

## VRAAG :

« 3. Men klaagt over de opstopping van sommige statiën door oud materieel dat buiten gebruik is.

De bladen hebben aangekondigd dat een verkoop van oud materieel heeft plaats gehad.

Welke prijs werd er aan den Staat geboden?

Had er een openbare aanbesteding plaats?

Geschiedde de tekoopstelling in verscheidene kavels?

Welke firma's hebben de hoogste prijzen aangeboden?

Aan welke firma's werden de koopen toegewezen? »

## ANTWOORD :

Het is waar dat het versleten oud materieel de wisselsporen belemmerde. Sommige lijnen moesten zelfs op enkel spoor worden gebracht, daar het andere als wisselspoor werd benuttigd.

Die belemmering van onze sporen was blijkbaar een hindernis voor de exploitatie.

Ook had het Beheer herhaaldelijk gepoogd dit materieel te verkoopen, namelijk aan de landen die, door den oorlog, van een groot gedeelte van hun rollend materieel waren beroofd.

Alle pogingen mislukten, vooral wegens het ontbreken van ernstige waarborgen in zake de betaling.

Einde van verleden jaar, nam het verkeer op aanzienlijke wijze toe en het werd dringend noodig zich te ontmaken van het beschadigd materieel, wilde men niet verplicht zijn, mits groote kosten, bijzondere banen aan te leggen om het op te bergen.

Op dat oogenblik hebben vreemde firma's ons aanbiedingen gedaan om al het beschadigd materieel, in blok, af te koopen, zonder te willen verstoppen dat het oud ijzer voor Duitschland was bestemd.

Het zou strijdig zijn geweest met 's lands belangen dezen koop te sluiten zonder aan de Belgische nijverheid, die — tengevolge van het uitvoerverbod van Frankrijk — gebrek had aan oud ijzer, de gelegenheid te geven de aanzienlijke massa aan te werven, welke door de afbraak van het beschadigd materieel moest opgeleverd worden.

Het was mede van groot belang, rechtstreeks te verkoopen aan de verbruikers ten einde de speculatie te verhinderen.

Die redenen hebben het Beheer aangezet de voorstellen aan te nemen van de groepeerling der Hoogovens en Staalfabrieken, welke voorstellen, overigens, voordeeliger waren dan die der vreemde firma's.

Die overeenkomst, op 14 Februari 1923 gesloten, betrof den verkoop van 566 locomotieven en 924 tenders, alsmede een kavel van 10,000 wagons.

De locomotieven en de tenders werden in drie categorieën gerangschikt :

|                  |   |   |   |               |                 |
|------------------|---|---|---|---------------|-----------------|
| 1 <sup>ste</sup> | — | — | — | —             | —               |
| 2 <sup>e</sup>   | — | — | — | —             | ijzeren buizen, |
| 3 <sup>e</sup>   | — | — | — | ijzeren haard | —               |



De verkoop had plaats voor :

|  |   |                |   |         |
|--|---|----------------|---|---------|
| 93 locomotieven der 1 <sup>ste</sup> categorie tegen den prijs van 0,455 fr. per kilo, |   |                |   |         |
| 327  | — | 2 <sup>o</sup> | — | 0,350 — |
| 146  | — | 3 <sup>o</sup> | — | 0,180 — |

924 tenders tegen den prijs van 0.160 fr. per kilogram.

De wagons werden als volgt geklasseerd :

1<sup>ste</sup> categorie 84 t. h. ijzer en meer,

2<sup>o</sup> — 70 tot 84 t. h. ijzer,

3<sup>o</sup> — 65 tot 70 —

4<sup>o</sup> — 55 tot 65 —

5<sup>o</sup> — 45 tot 55 —

De verkoop werd gedaan :

1<sup>ste</sup> categorie 145.00 frank per ton tarra,

2<sup>o</sup> — 125.75 —

3<sup>o</sup> — 111.25 —

4<sup>o</sup> — 105.00 —

5<sup>o</sup> — 100.00 —

De op 14 Februari l. l. goedgekeurde verkoop werd gesloten voor een minimum van 10,000 wagons en een maximum van 12,000. De wagons worden verkocht op wielen, met last voor den koper ze af te breken.

Wij behielden ons het recht voor, de wisselstukken in goeden staat terug te nemen op de voet van ongeveer 100 kilogram per wagon, tegen den prijs van 165 frank de ton.

Eenigen tijd vroeger (op 14 December 1922) had de « Compagnie des Fers et Métaux », te Merxem-bij-Antwerpen, ons uit de hand 20 locomotieven, model 29 en 20 Deutsche locomotieven G. 4 afgekocht, tegen den prijs onderscheidenlijk van 0.4125 per kilogram voor de locomotieven model 29 (eerste categorie) en 0.345 per kilogram voor de locomotieven G. 4 (tweede categorie).

Bij verkoop goedgekeurd op 27 Februari 1923, hebben wij aan dezelfde firma verkocht :

25 locomotieven der eerste categorie tegen 0.456.75 per kilogram;

60 — tweede — 0.383.25 —

15 — derde — 0.202.15 —

Daar de aanbiedingen talrijker worden, zal het Beheer, na beroep op de mededinging, 6 kavels van locomotieven toewijzen aan de firma's die de voordeeligste aanbiedingen doen, zooals wordt aangegeven op het hierbijgaand bulletijn.

BEHEER  
DER  
STAATSSPOORWEGEN.

Bestuur :  
Trekdienst en Materieel.

Oproep tot de mededinging.

Nr 6382 van 24 Januari 1923.

## Beperte aanbesteding van 7 Februari 1923.

Overneming, tegen geld, van 41 locomotieven  
type G<sup>5</sup> met tender.

Inschrijving goedgekeurd op 12 Februari 1923;

Goedkeuring bekendgemaakt op dito.

| Stelplaatsen. | Getal. | Aanwijzing der locomotieven.<br>Naam en adres der overnemers.  | Eenheidsprij-<br>zen en totalen.                                   | Belgische Staatsstatie<br>waar de locomotieven<br>ter beschikking van<br>de aanemers zullen<br>gesteld worden. |
|---------------|--------|--|--|--|
| Herbesthal.   | 7      | Lor 1.<br><i>Victor Laitem, rue du Progrès, 13<br/>te Boussu.</i>  | Francs.  | Saint-Ghislain<br>(private los-en laad-<br>plaats).  |
|               |        | Locomotieven type G <sup>5</sup> , met tender :<br>N <sup>rs</sup> 3125 Berlin.<br>3239 Cöln<br>3242 Cöln<br>3243 Cöln } met koperen haard.<br>3246 Essen<br>3464 Essen<br>3238 Cöln } met stalen haard. | 46,011<br>16,011<br>16,011<br>16,011<br>16,011<br>16,011<br>11,001 |  |
| Aalst.        | 7      | Lor 2.<br><i>Société Anversoise des Métaux (Naaml. Ven.)<br/>25, Vaartkaai, Merxem-bij-Antwerpen.</i>  |  | Antwerpen Stuy-<br>venberg.<br>(Merxem).   |
|               |        | Locomotieven type G <sup>5</sup> , met tender en kope-<br>ren haard :<br>N <sup>rs</sup> 3112 Bramberg.<br>3127 Berlin.<br>3130 Altona.<br>3146 Cöln.<br>3162 Hanover.<br>3166 Kattowitz.<br>3166 Halle. | 17,577<br>17,577<br>17,577<br>17,577<br>17,577<br>17,577<br>17,577 |  |
| Aalst.        | 7      | Lor 3.<br><i>Victor Laitem, vornoemd.</i>  |  | Saint-Ghislain<br>(private los- en<br>laadplaats.)   |
|               |        | Locomotieven type G <sup>5</sup> , met tender :<br>N <sup>rs</sup> 3167 Magdeburg<br>3177 Hanover<br>3202 Hanover<br>3203 Hanover<br>3209 Breslau<br>3213 Hanover<br>3206 Kattowitz met stalen haard.    | 17,503<br>17,503<br>17,503<br>17,503<br>17,503<br>17,503<br>11,523 |  |
|               |        |  | 107,067  |  |
|               |        |  | 123,039  |  |
|               |        |  | 116,541  |  |

| Stelplaatsen. | Getal. | Aanwijzing der locomotieven.<br>—<br>Naam en adres der overnemers.   | Eenheids-<br>prijzen<br>en totalen.  | Belgische Staatsstatie,<br>waar de locomotie-<br>ven ter beschikking<br>van de overnemers ge-<br>steld worden. |
|---------------|--------|--|--|--|
| Aalst.        | 7      | <p style="text-align: center;">Lor 4.</p> <p style="text-align: center;"><i>Victor Laitm</i>, voornoemd.</p> <p>Locomotieven type G<sup>3</sup> met tender en koperen<br/>haard :</p> <p>N<sup>o</sup> 3221 Elberfeld.<br/>3223 Elberfeld.<br/>3245 Cassel.<br/>3253 Elberfeld.<br/>3270 Berlin.<br/>3289 Elberfeld.<br/>3302 Essen.</p> | <p style="text-align: center;">Frank.</p> <p>18,051<br/>18,051<br/>18,051<br/>18,051<br/>18,051<br/>20,001<br/>18,051</p> <hr/> <p>128,307</p> | <p>Saint-Ghislain<br/>(private los- en<br/>laadplaats).</p>  |
| Aalst.        | 7      | <p style="text-align: center;">Lor 5.</p> <p style="text-align: center;"><i>Dezelfde.</i></p> <p>Locomotieven type G<sup>3</sup>, met tender en koperen<br/>haard :</p> <p>N<sup>o</sup> 3306 Elberfeld.<br/>3307 Elberfeld.<br/>3316 Elberfeld.<br/>3323 Elberfeld.<br/>3352 Essen.<br/>3355 Elberfeld.<br/>3363 Elberfeld.</p>         | <p>19,005<br/>19,005<br/>20,505<br/>19,005<br/>19,005<br/>19,005<br/>19,505</p> <hr/> <p>135,035</p>   | <p>Saint-Ghislain<br/>(private los- en<br/>laadplaats).</p>  |
| Aalst.        | 6      | <p style="text-align: center;">Lor 6.</p> <p style="text-align: center;"><i>Dezelfde.</i></p> <p>Locomotieven type G<sup>3</sup>, met tender en koperen<br/>haard.</p> <p>N<sup>o</sup> 3373 Elberfeld.<br/>3375 Breslau.<br/>3382 Breslau.<br/>3405 Essen.<br/>3455 Essen.<br/>3152 Altona.</p>   | <p>19,703<br/>21,253<br/>20,503<br/>20,003<br/>19,703<br/>19,703</p> <hr/> <p>120,868</p>  | <p>Saint-Ghislain<br/>(private los- en<br/>laadplaats).</p>  |

## VRAAG :

« 4. Denkt de Regeering niet een wetsontwerp in te dienen tot instelling eener zelfstandige regie der Spoorwegen? »

## ANTWOORD :

Zooals ik het in de Kamer der Volksvertegenwoordigers omstandig heb uiteengezet, bij de behandeling van de begrooting van mijn Departement voor 1922 en, in den Senaat, bij de jongste behandeling van de begrooting voor 1923, betracht het Beheer der Spoorwegen de invoering eener industriële boekhouding welke, eerlang, op normale wijze zal in gang zijn.

Mijn Departement heeft, daarenboven, de hervormingen ter studie gelegd, welke moeten verwezenlijkt worden in de wet en de reglementen op de Staatscomptabiliteit ten einde alle hinderpalen weg te ruimen welke de industrialisecring van het Beheer der Spoorwegen in den weg staan.

Dank zij deze hervormingen, zal de exploitatie der spoorwegen nagenoeg gelijkstaan met het stelsel der zelfstandige regie. Aler definitief uitspraak te doen over het beginsel der regie, en, desgevallend, over het tijdstip en de wijze harer verwezenlijking, zal het goed zijn de uitslagen dezer hervormingen af te wachten.

## VRAAG :

« 5. Hoe is het gesteld met de economaten door den heer Renkin ingericht ten bate van het spoorwegpersoneel ?

- » Welke voordeelen verschaffen die economaten aan het personeel ?
- » Welk is de last die uit dien hoofde jaarlijks op de regie drukt ? »

## ANTWOORD :

De toestand van het Economaat der levensmiddelen, in het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen opgericht, wordt geregeld door de standregelen waarvan een exemplaar hier is bijgevoegd.

Het Economaat der levensmiddelen biedt aan de leden van het personeel, onder andere, het voordeel, dat het hun producten verschaft van *hoofdzakelijke* noodwendigheid tegen prijzen die tamelijk lager zijn dan in den handel.

Het is niet mogelijk te ramen welke last jaarlijks uit de inrichting van dit Economaat voortvloeit.

Het Departement vervoert kosteloos per spoor de koopwaren noodig voor de magazijnen van bevoorrading, de verkoopswinkels en de uitdeelingsposten; het stelt ter beschikking van de inrichting de lokalen waarvan zij kan beschikken in de aanhorige gebouwen en levert de verlichting en de verwarming dezer lokalen.

Het Economaat draagt de algemeene kosten van bedrijf, lost de waarde af van het materieel en van het mobiliair dat het aankoopt en stort in de reserve de gemaakte winst — fr. 380,979.60 op einde December 1922 — welke het eigendom wordt van den Staat ter vergoeding van de bezorgde voordeelen.

Ministerie van Spoorwegen,  
Zeeuwen, Posterijen en Telegrafen.

Brussel, den 30<sup>e</sup> November 1922.

**ECONOMAAT  
VOOR LEVENSMIDDELEN.**

N<sup>o</sup> 1599.

1 BIJLAGE.

**OMZENDBRIEF.**

De statuten van het Economaat voor Levensmiddelen, waarvan de instelling aangekondigd werd bij bijzonder bevel n<sup>o</sup> 118E/42 V. T./46 T. M./100A. van 10 Juli 1922, zijn overgedrukt op de bijlage van dezen omzendbrief.

Die statuten zijn door den heer Minister goedgekeurd.

Te dier gelegenheid wordt herinnerd, dat alléén de van het Economaat afhankende verkooplokalen, magazijnen van verkoop of uitdeelingsposten, in de aanhoorigheden van het Beheer mogen werken.

Het is, inzonderheid, aan bedienden van het Beheer, die « inkoopgroeperingen » samengesteld hebben, verboden zich, in de lokalen van het Beheer, om het even welke koopwaar te laten zenden om onder de leden van de groepeerings uitgedeeld te worden.

De verrichtingen van bedoelde groepeerings (ontvangst en uitdeeling der waren) mogen insgelijks enkel geschieden buiten de lokalen of aanhoorigheden van den spoorweg en buiten de diensturen.

De onmiddellijke oversten en de toeziende ambtenaars zijn verzocht de hand te houden aan het naleven van dit verbod, dat door het ordeboek aan het personeel moet bekend gemaakt worden. Ter uitvoering eener ministerieele beslissing, zal elke overtreding, die mocht vastgesteld worden, tot een beteugelingsmaatregel aanleiding geven.

*De Beheerder,  
Voorzitter van den Beheerraad van het Economaat  
voor Levensmiddelen,*

H. VANDERRIJDT.

Bijlage van omzendbrief n<sup>o</sup> 1599 van 30 November 1922.

**ECONOMAAT VOOR LEVENSMIDDELEN.**

**EERSTE ARTIKEL.**

Bij het Departement van Spoorwegen, Zeeuwen, Posterijen en Telegrafen is een Economaat voor Levensmiddelen opgericht, om aan het personeel de allernoodwendigste waren te verschaffen, aan zoo voordeelig mogelijke voorwaarden.

## ART. 2.

Het Econoomaat voor Levensmiddelen werkt onder de verantwoordelijkheid van het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien.

Het Beheer ervan wordt verzekerd door een Beheerraad en het dagelijksch beheer, door een uitvoerend Comité.

Om zijn doel te verwezenlijken, richt het Econoomaat een hoofdmagazijn en gewestelijke magazijnen voor koopwaren in, alsmede verkoopplokken en uitdeelingposten.

## I. — DE BEHEERRAAD.

## ART. 3.

De Beheerraad is samengesteld uit 12 leden, door den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien benoemd aldus :

3 leden rechtstreeks door den Minister gekozen ;

3 leden voorgedragen door het Nationaal Syndicaat ;

1 lid voorgedragen door het Christen Syndicaat ;

1 lid voorgedragen door den Postbond ;

1 lid voorgedragen door den Cooperatieverbond ;

1 lid voorgedragen door den Bond van ambtenaren en beambten.

De Raad wordt in zijn geheel om de drie jaar hernieuwd.

Het mandaat van de uittredende Beheerders kan hernieuwd worden.

## ART. 4.

In geval eene plaats van Beheerder openvalt, dan wordt daarin voorzien zooals aangewezen bij artikel 3.

De aldus benoemde Beheerder eindigt het mandaat van hem, dien hij vervangt.

De leden van den Beheerraad krijgen een zitpenning van 10 frank per zitting.

## ART. 5.

De voorzitter van den Beheerraad wordt onder dezes leden aangeduid door den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien. De Raad kiest onder zijne leden een ondervoorzitter en een secretaris.

## ART. 6.

De Beheerraad vergadert ten minste eenmaal per halve maand op een door zijn huishoudelijk reglement vastgestelden dag.

Hij wordt, daarenboven, door den voorzitter opgeroepen, als de zaken zulks vereischen of wel op aanvraag van vier zijner leden.

Hij mag enkel beraadslagen als de meerderheid der leden aanwezig is.

Bij staking van stemmen, beslist de voorzitter.

**ART. 7.**

De Beheerraad duidt de leden aan van het uitvoerend Comité en benoemt de economen van het hoofdmagazijn en van de gewestelijke magazijnen. Hij beslist voorgoed in al de zaken die het Economaat aangaan, behalve in die, welke aan het uitvoerend Comité voorbehouden zijn.

Hij stelt de lijst van de te verkoopen waren vast en bepaalt het getal en de ligging der gewestelijke magazijnen, der verkooplokalen en der uitdeelingsposten.

Hij keurt goed : 1) de lastkohieren en inschrijvingsformules, welke tot grondslag moeten dienen van aanbestedingen en overeenkomsten uit de hand; 2) de wijze van de aanbestedingen, waartoe moet overgegaan worden; 3) de lijst van de tot beperkte aanbestedingen op te roepen mededingers; 4) de eindsuitslagen der aanbestedingen, de overeenkomsten uit de hand en de inkoop op eenvoudige factuur, waarvan de rechtstreeksche afsluiting niet aan het uitvoerend Comité moet overgelaten worden.

Op voorstel van het uitvoerend Comité, sluit hij de jaarlijksche begrooting af van de uitgaven van eersten aanleg en van de algemeene onkosten, en vraagt hij de noodige credieten aan den Minister.

In den loop van het kwartaal, volgende op het dienstjaar, sluit hij de exploitatierekening, de balans en de winsten- en verliesrekening af. Hij maakt die rekeningen over aan den Minister en verstrekt hem, zoo hij ze vraagt, aanvullende verslagen over de daarin opgegeven voorwerpen.

**ART. 8.**

Het lid van den Beheerraad, wiens belang in eene aan de goedkeuring van den Raad of van het uitvoerend Comité onderworpen zaak, strijdig is met dat van het Economaat, is gehouden de betrokken vergadering ervan te verwittigen en zijne verkaring in het proces-verbaal van de zitting te vermelden. Hij mag de beraadslagingen over die zaak niet bijwonen.

**II. — HET UITVOEREND COMITÉIT.****ART. 9.**

Het uitvoerend Comité is belast met het dagelijksch beheer van het Economaat; het bestaat uit vijf leden, gekozen in den schoot van den Beheerraad.

Het bereidt en legt de lastkohieren en, desvoorkomend, de lijst van de tot de aanbestedingen op te roepen mededingers voor aan den Beheerraad.

Het gaat over tot de aanbestedingen, de overeenkomsten uit de hand en de op eenvoudige factuur te doene inkoop, zóó dat het hoofdmagazijn en de gewestelijke magazijnen tijdig bezorgd worden.

Het onderwerpt de uitslagen van aanbestedingen, de overeenkomsten uit de hand en de inkoop op eenvoudige factuur aan zijne goedkeuring.

Het gaat over tot de ontvangst en de verdeeling van de koopwaren. Wanneer de inkoop 25,000 frank voor goederen van denzelfden aard niet te boven gaat, dan is het gemachtigd tot de afsluiting ervan over te gaan, zonder de tusschenkomst van den Beheerraad, mits dezen ervan kennis te geven, op de eerste vergadering die op het sluiten der overeenkomst volgt.

Het richt de verkooplokalen in en stelt dezer beheerders aan.

Het richt eveneens de uitdeelingsposten in.

Het geeft de inningsorders en de kennisgevingen van betaling af.

Het legt zijne voorzieningen van uitgaven van eersten aanleg en van algemeene onkosten voor aan den Beheerraad. Het verstrekt dezen op geregelde tijden, bescheiden, waardoor hij zich van den toestand van het Economaat rekenschap geven en zijn toezicht uitoefenen kan.

### III. — DE VERKOOPLOKALEN EN UITDEELINGSPOSTEN.

#### ART. 10.

Hebben het recht zich bij het Economaat van waren te voorzien : de houders van een door het uitvoerend Comité uitgereikte kaart, welke bij de inkoop kan vereischt worden.

De afgifte van die kaart is uitsluitend beperkt tot :

- 1) bedienden van het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posten en Telegrafen ;
- 2) gepensioneerde bedienden van dit Departement ;
- 3) weduwen en weezen van bedienden van dit Departement ;
- 4) bedienden van andere diensten of inrichtingen, door den Minister gemachtigd.

De deelneming is uitdrukkelijk beperkt tot de beloften van de houders van voormelde kaart en van de familieleden, die hun gezin uitmaken.

#### ART. 11.

De verkooplokalen en uitdeelingsposten, die zich op het Economaat voor Levensmiddelen beroepen, mogen enkel werken, als ze door den Beheerraad aangenomen zijn. Zij moeten het door het uitvoerend Comité opge- maakte huishoudelijk reglement naleven.

De verkooplokalen worden beheerd door beheerders.

#### ART. 12.

In plaatsen waar Cooperatieven van bedienden van het Departement werken, geschiedt de verkoop, telkens als eene verstandhouding mogelijk is, door tusschenkomst van de Cooperatieven, mits de prijzen niet hooger zijn dan die, welke door het uitvoerend Comité voor de verkooplokalen van het Economaat vastgesteld werden.



#### IV. — BETREKKINGEN VAN HET ECONOMAAT VOOR LEVENSMIDDELEN MET HET DEPARTEMENT VAN SPOORWEGEN, ZEEWEZEN, POSTERIJEN EN TELEGRAFEN.

##### ART. 13.

Het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen, stelt de lokalen, waarover het in zijn aanhoorigheden kan beschikken, kosteloos ter beschikking van het Econoomaat; het verzekert kosteloos de verlichting en de verwarming van de lokalen.

Het vervoert kosteloos de goederen tusschen de bevoorradingsmagazijnen, verkooplokalen en uitdeelingsposten.

Het schiet voor :

a) eene som van vijf miljoen vijfhonderd duizend frank, bestemd om het bedrijfskapitaal van de onderneming uit te maken. Deze som brengt een interest op van drie ten honderd 's jaars;

b) de uitgaven voor inrichting en meubelen van de door het Econoomaat gebruikte gebouwen, zoowel voor die, welke het huurt als voor die welke het in de aanhoorigheden van het Departement bezet.

##### ART. 14.

De door het Econoomaat benuttigde bedienden van het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen blijven in het kader van het personeel van het Departement; zij behouden hun rechten op bevordering en trekken dezelfde wedde of hetzelfde loon alsof zij voor het Departement werkzaam waren. Hun mandaat bij het Econoomaat kan hun bij eenvoudige beslissing, hetzij van den Minister, hetzij van den Beheerraad, ontnomen worden.

Het Econoomaat mag hun een vergoeding verleenen voor het verlies aan premien, enz., dat zij, desvoorkomend, mochten lijden of toelagen voor overwerk, enz., dat zij mochten verrichten.

De leden van den Beheerraad genieten vrij vervoer op heel het net.

De voorzitter van den Beheerraad van het Econoomaat bezit tegenover de bij dien dienst gedetacheerde bedienden de bevoegdheid van de onmiddellijke oversten en dienstbestuurders in zake aanschrijving, volgens de bepalingen van artikel 57 van het R. A. B. II, 15<sup>e</sup> deel.

Hij zendt de gedragsbladen van die bedienden, binnen de bij artikel 64 voorziene termijnen, aan het Beheer waartoe zij behooren.

#### V. — VERKOOPVOORWAARDEN.

##### ART. 15.

De verkoop geschiedt streng kontant.

De verkoopprijzen zijn dezelfde voor al de verkooplokalen en uitdeelingsposten. Ze worden door het uitvoerend Comité vastgesteld en moeten ten

minste den inkoop prijs plus de rechtstreeks door het Economaat gedragen algemeene onkosten dekken.

De door de winst- en verliesrekening aangewezen winsten worden geheel gestort in het reservefonds, dat uitsluitend ter beschikking blijft van den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien.

## VI. — TOEZICHT OVER DE REKENINGEN.

### ART. 16.

Het toezicht over de balans en over al de rekeningen van het Economaat wordt gehouden door het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien.

De met dit toezicht belaste ambtenaar heeft een onbeperkt recht daartoe en mag, zonder ze te verplaatsen, de boeken, de briefwisseling, de processen-verbaal en, over 't algemeen, al de schriften van het Economaat inzien.

Hij mag zich alle staten, inlichtingen en ophelderingen, betreffende de ontvangst en de uitgave van de gelden van het Economaat, laten verstrekken.

### ART. 17.

De opmerkingen van den met het toezicht belasten ambtenaar worden bij de rekeningen gevoegd bij het overmaken ervan aan den Minister.

Brussel, 28 Juli 1922.

Gordgekeurd :

*De Minister,*  
(Get. X. NEUJEAN.

### VRAAG :

« 6. Het Departement van Spoorwegen sloot een overeenkomst tot exploitatie van eene zeevaartlijn met « ferry-boats » tusschen Zeebrugge en Engeland.

Zou de Commissie den tekst kunnen verkrijgen van die overeenkomst ?

Uit een antwoord op een vraag (6 Februari 1923) blijkt dat de Spoorweg aan die Maatschappij wagons verhuurt voor 50 frank per maand.

Hoe wordt de verhuurprijs van 50 frank per wagon en per maand gebilijkt ?

Is het waar dat het Beheer der Spoorwegen, sedert drie jaar, dat wil zeggen sedert hun aankoop, bedoelde wagons heeft ingericht met het oog op hun nieuwe bestemming ?

Werd deze arbeid gedaan om die wagons geschikt te maken voor algemeenen dienst, ofwel, werden er enkel wijzigingen gebracht aan de verhuurde wagons voor de noodwendigheden van deze Maatschappij ? ».

### ANTWOORD :

Twee overeenkomsten werden gesloten met de Naamlooze Maatschappij van het Belgo-Engelsch Syndicaat, de eerste betreffende het aanleggen der

sporen bij de statie van Zeebrugge, de andere betreffende het verburen der wagons. (Hiervoor het antwoord raadplegen, dat gegeven werd op de vraag n<sup>o</sup> 160 door den heer Volksvertegenwoordiger Bertrand gesteld).

Wat in 't bijzonder den verhuurprijs van 50 frank per wagon en per maand betreft, deze wordt gebillijkt als volgt :

De wagons hebben per stuk een waarde van ongeveer 6,700 frank, met inbegrip van de kosten tot geschiktmaking, waarbij deze voor den eigenlijken dienst der « ferry-boats » niet hoog oploopen.

De interest van 6 t. h. en de aflossing na twintig jaar in plaats van dertig, — gewone basis der berekeningen — om rekenschap te houden met het feit dat de wagons niet nieuw waren toen ze overgenomen werden, bedragen 584 frank per jaar, of ongeveer 50 frank per maand.

Er werd geen rekening gehouden met de kosten van onderhoud en herstelling omdat het Departement het doelmatig vond het ontstaan te begunstigen van een vervoeronderneming van openbaar nut, waardoor het internationaal verkeer verbeterd werd; het rekent er inderdaad op, dat de onderneming winsten zal opleveren die het waarschijnlijk niet zou gehad hebben indien de maatschappij Ferry-Boats genoodzaakt ware geweest hare lijn in eene buitenlandsche haven te doen aanlanden.

Er dient dáarbij op gewezen dat, voor het gewoon vervoer, het materiaal kosteloos wordt geleverd, daar een gedeelte der ontvangen lasten den spoorweg niet alleen moet vergoeden voor de onderhouds- en herstellingskosten der wagons, doch ook nog voor de interesten en de aflossingen van het belegd kapitaal.

Het betreft daarenboven kleine wagons, die aan de Britsche Overheden gekocht werden voor ongeveer 6,000 frank per stuk. De rijtuigen beantwoorden niet aan de voorwaarden van het technische type der spoorwegen in Europa, en kunnen dienvolgens alleen in binnenlandschen dienst door den Belgischen Staat gebezigd worden.

Door hunne geringe breedte echter en de bijzondere afmetingen hunner assen, zijn het juist de eenige rijtuigen die op de Engelsche lijnen kunnen rijden.

Het Beheer is dus verplicht, om bedoeld nieuw vervoer te verkrijgen, de vermelde rijtuigen derwijze uit te rusten dat ze voor internationaal verkeer kunnen dienen, dat wil zeggen voor rechtstreeksch vervoer uit Italië, Zwitserland met bestemming naar Engeland en omgekeerd.

Dit werk van geschiktmaking werd vóór een maand aangevangen.

#### VRAAG :

« 7. Zou de Minister een beknopt overzicht kunnen verstrekken van de financiële uitslagen der spoorwegnetten in andere landen, namelijk in Frankrijk, Italië, Zwitserland ? »

#### ANTWOORD :

Hierbij een beknopt overzicht van de uitkomsten der exploitatie over 1921 van de Fransche, Zwitsersche en Nederlandsche spoorwegen vergeleken met deze der Belgische Staatsspoorwegen.

De Italiaansche statistieken kwamen ons niet toe.

Vergelijkende uitslagen — in millioenen frank — van de exploitatie der Belgische, Fransche en Zwitsersche spoorwegen, in 1921.

|                               | Belgische Staat. | Nord-Français | Est-Français. | Paris-Orléans. | P.-L.-M. | Midi. | Etat.   | Gezamenlijke Fransche Spoorwegen. | Zwitsersche. | Nederlandsche. |
|-------------------------------|------------------|---------------|---------------|----------------|----------|-------|---------|-----------------------------------|--------------|----------------|
|                               |                  |               |               |                |          |       |         |                                   |              | Gulden.        |
| Geëxploiteerde lengte . . .   | 4,782            | 3,827         | 5,027         | 7,795          | 9,781    | 4,094 | 9,011   | 395.35                            | 2,882        | 3,656          |
| Ruwe ontvangsten . . . .      | 1,001.1          | 984.6         | 910.2         | 924            | 1,671    | 420.1 | 1,008.8 | 5,918.7                           | 353.9        | 194.2          |
| Exploitatiekosten. . . . .    | 877.2            | 1,059.5       | 905.4         | 1,094          | 1,733    | 499.1 | 1,449.6 | 5,740.6                           | 341.9        | 194.1          |
| Verschillen . . . . .         | + 123.9          | — 74.9        | + 4.8         | — 170          | — 62     | — 79  | — 440.8 | — 821.9                           | + 12         | + 0.1          |
| Financiële lasten . . . . .   | 119.5            | 172           | 164.7         | 199            | 343      | 106.9 | 201.9   | 1,189.5                           | 82.3         | 33.2           |
| Tekort. . . . .               | —                | 246.9         | 159.9         | 369            | 407      | 185.9 | 642.7   | 2,011.4                           | 70.3         | 33.1           |
| Overschot. . . . .            | 4.4              | »             | »             | »              | »        | »     | »       | »                                 | »            | »              |
| Exploitatiecoëfficiënt. . . . | 87.61            | 107           | 99            | 118            | 104      | 119   | 143     | »                                 | 96.59        | 99.89          |

[ N° 263. ]

( XX )

## VRAAG :

8. « Welk is voor de volgende tarieven het verhoogings-coëfficiënt op de prijzen van 1914 :

Gewone reizigers : 1<sup>ste</sup>, 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> klasse.

Gewone abonnementen : 1<sup>ste</sup>, 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> klasse.

Werklieden-abonnementen. »

## ANTWOORD :

De huidige prijzen der gewone enkele reiskaarten, de abonnementen van langen duur (3, 6, 9 en 12 maanden) en de werklieden-abonnementen voor 6 of 7 heen- en terugreizen per week zijn deze van 1914 met 120 t. h. verhoogd.

De abonnementen voor 5 en voor 15 dagen, die geldig zijn op al de Belgische spoorlijnen, werden weder in voege gebracht en hebben een tarief dat volgens een nieuwe basis werd opgemaakt en dat, in verhouding met de prijzen van 1914, volgende verhoogingen bereikt :

|          | 1 <sup>ste</sup> klasse. | 2 <sup>e</sup> klasse. | 3 <sup>e</sup> klasse. |
|----------|--------------------------|------------------------|------------------------|
| 5 dagen. | 270 t. h.                | 230 t. h.              | 280 t. h.              |
| 15 —     | 255 —                    | 265 —                  | 280 —                  |

Wat de prijzen der werklieden-abonnementen betreft voor eene heen- en terugreis per week, deze werden vastgesteld met het tarief van 1914, tot 15 kilometer, met 120 t. h. te verhoogden; voor grooteren afstand werd het tarief derwijze verhoogd dat het meer winstgevend zou zijn en meer verband zou houden met de normale reiskaarten.

Hier volgen voor eenige afstanden de prijsverhoogingen volgens het tarief van 1914.

|              |           |
|--------------|-----------|
| 30 kilometer | 200 t. h. |
| 50 —         | 245 —     |
| 100 —        | 320 —     |
| 150 —        | 365 —     |
| 200 —        | 390 —     |

## VRAAG.

« 9. Welke bestellingen van locomotieven werden sedert den wapenstilstand aan de Belgische nijverheid gedaan en welke leveringen werden op die bestellingen uitgevoerd? »

## ANTWOORD.

*Overeenkomsten voor locomotieven.*

Inschrijving goedgekeurd op 17 Februari 1920.

| Naam der aannemers.  | Getal te leveren locomotieven type 8bis, 33 en 36 | Geleverde hoeveelheden. | Op 1 April 1923 nog te leveren hoeveelheden. |
|--|---|-------------------------|--|
| Naamlooze Vennootschap « John Cockerill », te Seraing. . . . .             | 14 locomotieven type 8bis                         | 14                      | »  |
| Id. « Franco-Belge », te La Croyère. . . . .                               | 12 — —  | 12                      | »  |
| Id. « Saint-Léonard (O.), », te Luik. . . . .                              | 10 — —  | 9                       | 1  |
| Id. « Forges Us. et Fonderies de et à Haine-Saint-Pierre » . . . . .       | 13 — —  | 12                      | 1  |
| Id. der « Ateliers de Construction de la Meuse », te Sclessin . . . . .    | 10 — —  | 10                      | »  |
| Id. der « Ateliers de Construction J. J. Gillain », te Thienen. . . . .    | 6 — —   | »                       | 6  |
| Id. der « Ateliers du Thiriau », te La Croyère. . . . .                    | 6 — —   | 6                       | »  |
| Id. der « Ateliers Métallurgiques », te Tubize . . . . .                   | 4 — —   | »                       | 4  |
| Dezelde . . . . .  | 8 — type 33                                       | 3                       | 5  |
| Naaml. Venn. « Energie », te Marcinelle. . . . .                           | 6 — type 36                                       | 5                       | 1  |
| Id. der « Ateliers J. Hanrez », te Monceau. . . . .                        | 4 — —   | 4                       | »  |
| Id. der « Ateliers de Construction de et à Boussu » . . . . .              | 3 — —   | 3                       | »  |
| Id. der « Forges, Us. et fonderies de Gilly » . . . . .                    | 4 — —   | »                       | 4  |
|  | 100 locomotieven verschillend type.               | 78                      | 22   |
| Naamlooze Vennootschap der « Ateliers métallurgiques », te Nijvel. . . . . | 2 tender-locomotieven op 6 wielen.                | 2                       | »  |

Inschrijvingen goedgekeurd op 22 September en 22 October 1919.

Beperkte aanbesteding van 8 Juli 1914 goedgekeurd op 27 Juli 1914. Bijzonder lastkohier n<sup>r</sup> 1550 (locomotieven type 23); oorlof tot afwerking, brief van 2 Juli 1919.

|   |                |    |   |
|---|----------------|----|---|
| Naaml. Vennootschap « St-Léonard » (O.), te Luik. . . . .                       | 6 locomotieven | 6  | » |
| Id. der « Forges, Us. et fonderies », te Haine-Saint-Pierre . . . . .           | 5 —            | 5  | » |
| Id. der « Ateliers de Construction J. J. Gillain », te Thienen . . . . .        | 3 —            | 3  | » |
| Id. « Franco-Belge », La Croyère . . . . .                                      | 6 —            | 6  | » |
| Id. der « Ateliers de Construction de la Meuse », te Sclessin . . . . .         | 6 —            | 6  | » |
| Id. der « Ateliers Hanrez et C <sup>ie</sup> », te Monceau-sur-Sambre . . . . . | 4 —            | 4  | » |
| Id. der « Ateliers du Thiriau », te Bois d'Haine (La Croyère) . . . . .         | 4 —            | 4  | » |
| Id. « Energie », te Marcinelle . . . . .  | 5 —            | 5  | » |
| Id. der « Ateliers de Construction de et à Boussu » . . . . .                   | 4 —            | 4  | » |
|   | 43 —           | 43 | » |

## VRAAG :

10. « In welke verhouding werden de verschillende loonen en wedden van het personeel van het Departement verhoogd, vergeleken met de loonen en wedden van 1914? »

## ANTWOORD :

Zie tabel op bladzijde 3 van het Verslag.

## VRAAG :

« 11. Is het waar dat de treinen minder snel rijden dan vóór den oorlog?  
» Welke is er de reden van?  
» Wanneer zal men de vroegere snelheden opnieuw kunnen invoeren? »

## ANTWOORD :

Het is waar dat, op de meeste lijnen, de snelheid der reizigerstreinen minder is dan vóór den oorlog.

Nog zijn al de gevolgen van den oorlog niet verdwenen en, op dit oogenblik, mag men de moeilijkheden van onzen binnendienst nog niet verzwaren, welke dienst al de lenigheid behoeft welke hem verzekerd wordt door eenige speelruimte in de nurregeling.

Eindelijk, en dit is de hoofdzaak, zijn wij tot omzichtigheid verplicht in zake terugkeer tot de vóóroorlogsche snelheden, wegens het beperkt effectief aan krachtige en snelrijdende locomotieven waarover wij beschikken. Inderdaad, wanneer de levering door de Belgische nijverheid van de 8bis ton-locomotieven zal gedaan zijn, zullen wij beschikken over :

|    |              |          |
|----|--------------|----------|
| 35 | locomotieven | 10 ton;  |
| 75 | —            | 8bis » ; |
| 35 | —            | 9 » ;    |
| 34 | —            | S 10 » ; |
| 44 | —            | 8 » ;    |

of slechts 223 motorwagens. Wij kunnen niet meer rekenen op de machines met twee gekoppelde assen die thans, op de meeste groote lijnen, ontoereikend zijn.

Onze P 8-locomotieven moeten voortgaan een groot deel van onzen doorgaanden en half-doorgaanden binnendienst te verzekeren : wij kunnen, inderdaad, er niet aan denken tegenwoordig een belangrijke hoeveelheid nieuwe motorwagens te koopen.

Het is dus niet mogelijk te voorzien op welk tijdstip men overal de vóóroorlogsche snelheden zal kunnen herstellen.

Wat er ook van zij, er werd beslist dat, van af 1 Juni 1923, een vermindering van reistijd zal toegepast worden in eené verhouding overeenstemmende met 50 t. h. van het verschil tusschen de termijnen in 1914 en die

van heden, en deze vermindering zal een nieuwe stap zijn voor de internationale treinen alsmede voor sommige doorgaande en half-doorgaande treinen op de lijnen Brussel-Oostende, Brussel-Luik, Schellebelle-Mechelen-Leuven, Brussel-Aarlen, Brussel-Bergen en Antwerpen-Oostende.

De daaruit voortvloeiende jaarlijksche vermeerdering van uitgave voor brandstof wordt geraamd op meer dan 1,575,000 frank, of ongeveer 750,000 frank voor de internationale treinen en 825,000 frank voor de doorgaande en half doorgaande treinen.

De goederentreinen en de gemengde treinen rollen met dezelfde snelheid van vroeger.

VRAAG :

« 12. Is het waar dat de wachthuisjes langs de banen niet bewoond zijn en dat ze niet hersteld worden, terwijl men vergoedingen betaalt voor huisvesting aan de agenten die deze huisjes zouden moeten bewonen? »

ANTWOORD :

Een zeer klein aantal huisjes (7 in 't geheel volgens eene onlangs gedane opname) worden niet bewoond omdat zij meestal in het bosch afgezonderd liggen.

Geen enkel agent heeft aangevraagd noch aangenomen dezelve te bewonen en er wordt, uit dien hoofde, geene vergoeding betaald.

VRAAG :

« 13. Wanneer zal men overgaan tot het bouwen van nieuwe statieën te Blankenberge, Heyst en Knoeke? »

ANTWOORD :

De ontwerpen zijn goedgekeurd.

Van nu af kan niet met juistheid worden aangegeven wanneer die nieuwe staties zullen gebouwd worden.

VRAAG :

« 14. Het schijnt dat de afschaffing der bewaking van sommige overwegen het aantal ongevallen heeft vergroot.

Bezit het Beheer daaromtrent nauwkeurige gegevens? »

ANTWOORD :

Het blijkt uit de statistieken, gehouden sedert het hernemen van den dienst (November 1919) tot einde van 1922, dat de cijfers van de ongevallen aan personen bij de overwegen tamelijk veranderlijk en niet leerrijk genoeg zijn om er duidelijke besluiten te kunnen uit afleiden.

Bijgaande tabel toont echter een lichte vermeerdering van ongevallen, sedert 1921, aan de onbewaakte overwegen.

Voor wat betreft deze vermeerdering van ongevallen aan personen toe te



schrijven aan de afschaffing van de bewaking van een zeker aantal overwegen, dient bemerkt te worden dat, in 1919-1920, op welk tijdstip er slechts een aanvang werd gemaakt met het herzieningswerk van de bewaking der overwegen, men 10 verliezen van menschenlevens heeft opgeteekend bij niet bewaakte overwegen, terwijl in 1922, toen het aantal niet bewaakte overwegen in zulke mate had toegenomen dat wij uit dien hoofde bij de 5 miljoen frank jaarlijksche bezuinigingen konden verwezenlijken, het aantal dooden slechts 11 bedroeg.

In 1919-1920 waren er 4 gekwetsten, terwijl men er, in 1922, 7 telde.

Langen tijd, heeft het publiek in de gedachte verkeerd dat het niet over zijn eigen veiligheid moest waken, omdat het wachters zag aan bijna al onze overwegen, zelfs aan de meest onbeduidende. Het stapte over de sporen zonder te letten op hetgeen op de baan voorviel; overigens, dit verklaart het betrekkelijk hoog aantal ongevallen aan de *bewaakte* overwegen.

Doch zij, die van onze niet bewaakte overwegen gebruik maken, beginnen zich daaraan te wennen en wij mogen vertrouwen dat dank eenerzijds, aan het feit dat wij slechts de hekken wegnemen aan de overwegen waar het zicht der treinen goed is, en, anderzijds, aan de maatregelen welke wij nemen en gaan verscherpen om de aandacht van het publiek te vestigen op de noodzakelijkheid over zijne eigene veiligheid te waken —, wij eertlang een vermindering van het aantal dezer ongevallen zullen kunnen vaststellen.

*Ongevallen aan de overwegen van af de hervatting van den dienst  
(November 1919) tot 31 December 1922.*

|                                  | Jaren.    | Overwegen |            | Totaal. |
|----------------------------------|-----------|-----------|------------|---------|
|                                  |           | bewaakt.  | onbewaakt. |         |
| Dooden . . . . .                 | 1919-1920 | 5         | 10         | 15      |
|                                  | 1921      | 2         | 5          | 7       |
|                                  | 1922      | 3         | 11         | 14      |
| Gewonden . . . . .               | 1919-1920 | 5         | 4          | 9       |
|                                  | 1921      | 6         | 1          | 7       |
|                                  | 1922      | 3         | 7          | 10      |
| Gekwetsden . . . . .             | 1919-1920 | 4         | 6          | 10      |
|                                  | 1921      | 12        | 7          | 19      |
|                                  | 1922      | 6         | 15         | 21      |
| Totalen der drie jaren . . . . . |           | 46        | 66         | 112     |

VRAAG :

« 15. Met hoeveel zouden de ontvangsten toenemen zoo liet port van een gewonen brief in het binnenland van 20 op 25 centiem werd gebracht ? »

ANTWOORD :

Dit zou eene jaarlijksche vermeerdering van ontvangsten van ongeveer 9,650,000 frank voor gevolg hebben.

VRAAG :

« 16. Men klaagt over het trage postverkeer tusschen het Groothertogdom Luxemburg en België.

» Welke maatregelen worden door het Beheer getroffen om dit te verhelpen ? »

ANTWOORD :

Het postverkeer tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg wordt geregeld in overleg met den postdienst van dit land.

De poststukken voor het Groothertogdom worden zesmaal daags verzonden over *Aarlen-Luxemburg* tweemaal over *Gouvy-Trois-Vierges*, eenmaal over *St-Vith-Trois-Vierges* en eenmaal over *Bastenaken-Wiltz*.

In tegenovergestelde richting, komen de poststukken voor België zevenmaal daags aan over *Luxemburg-Aarlen*, tweemaal over *Trois-Vierges-Gouvy* en eenmaal over *Trois-Vierges-St-Vith*.

Deze regeling beantwoordt aan de behoeften van het verkeer.

Op aanvraag van de stad *Aarlen* en van de *Association commerciale et industrielle du Luxembourg*, heeft het postbeheer onlangs de inrichting onderzocht van een auto-dienst tusschen *Aarlen* en *Grosbous* over *Redange*. De Groothertogelijke Regeering heeft gemeend tot later de verwezenlijking van dezen maatregel te moeten uitstellen wegens het verzet waarop de inrichting van zulken dienst stuitte in de handelskringen der betrokken gewesten van het Groothertogdom.

VRAAG :

« 17. Welke uitslagen heeft de eerste toepassing van de zelfwerkende telefoon opgeleverd ? »

ANTWOORD :

De opening, in November jongstleden, van de eerste zelfwerkende centrale te Ukkel heeft de verwachte uitslagen opgeleverd, door het gemak dat de abonneuten bij dit stelsel vinden voor het bekomen van de aansluitingen. Deze toestand zal nog verbeteren, naarmate andere zelfwerkende telefooncentralen in Brussel zullen geopend worden; die van *Jette* en *Schaarbeek* worden dit jaar geopend, en het Beheer bereidt de verandering voor van de hand-centrale *Paille-Sablon*, die in 1924 zal geschieden; de centrale *Linthout* wordt in 1925 van de nieuwe uitrusting voorzien.

In financieel opzicht komt de winst, verwezenlijkt door de opening van de centrale van Ukkel, overeen met het aantal bijkomende telefoonjuffrouwen die men had moeten aanwerven zoo deze centrale met handtoestellen had moeten werken, namelijk 51 juffrouwen.

Wanneer al de centralen van Brussel zelfwerkend zullen zijn, zullen er 595 telefoonjuffrouwen beschikbaar zijn, waarvan 475 in Paille en Linthout werkzaam zullen zijn en 120 het getal vertegenwoordigen dergenen die men had moeten aanwerven zoo de telefooncentralen van Jette en Schaarbeek met de hand hadden moeten bediend worden.

De totale uitsparing op dat oogenblik zal dus bedragen  $51 + 595 = 646$  telefoonjuffrouwen.

Wat het personeel betreft, belast met het onderhoud en het nazicht der toestellen, is het niet mogelijk van stonden aan de gevolgen te bepalen die het gebruik der zelfwerkende schakelaars voor het getal dezer bedienden hebben zal.

Juiste gegevens dienaangaande kunnen slechts worden verstrekt nadat het stelsel eenigen tijd zal gewerkt hebben en o. m. wanneer ons personeel volkomen daarmede zal vertrouwd zijn.

VRAAG :

18. « Hoever staat de hervorming van het telefoontarief?  
Wanneer kan het nieuwe tarief worden toegepast ? »

ANTWOORD :

Het ontwerp dat ter goedkeuring werd voorgelegd, moest worden omgewerkt.

Eerlang wordt een beslissing genomen.

VRAAG :

19. « Is het juist dat de maalbooten Oostende-Dover, die vóór den oorlog den overtocht in 3 of 3 1/2 uur deden, daaraan thans 4 uur en meer besteden ?

Waaraan is dit te wijten ? »

ANTWOORD :

De tijd door onze maalbooten besteed voor den overtocht Oostende-Dover verschilt niet merklijk van dien vóór den oorlog. Het geringe verschil is te wijten :

1<sup>o</sup> Aan de brandstof die niet meer zoo goed is als vóór den oorlog;

2<sup>o</sup> Aan het feit dat, om het kolenverbruik te verminderen, de snelheid van het schip niet wordt aangezet wanneer de aansluiting gemakkelijk kan worden verzekerd.

Slechts in geheel buitengewone omstandigheden (slecht weder, enz.), duurde de overtocht vier uur of werd de aansluiting gemist.

De gemiddelde duur van den overtocht in 1922 bedroeg :

Voor de maalbooten *Jan Breydel* en *Princesse Elisabeth*, 3 u. 51 en 3 u. 52.

Voor de mailbooten *Stad Antwerpen* en *Ville de Liège*, 3 u. 28 en 3 u. 29.

Voor de pakketboot *Pieter De Coninck* en de reserve-mailboot *Princesse Clémentine*, was de gemiddelde duur respectievelijk 2 u. 51 en 3 u. 54; deze schepen deden slechts enkele malen de reis.

De ketels van de eerste boot waren niet meer in goeden staat; zij werden juist hernieuwd. De *Princesse Clémentine* is een paddelboot die eerlang buiten dienst wordt gesteld.

