

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 JUIN 1926.

Budget

du Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique
POUR L'EXERCICE 1926 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. VAN ISACKER.

MESSEURS,

Le projet de budget du Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique pour l'exercice 1926, présenté au Sénat, clôturait, à l'ordinaire, par un déficit de fr. 16 670.308,19.

Il s'élevait en dépenses à fr. 2.344.704.480,19;
et en recettes à fr. 2.328.034.172,00.

Dans la séance du 19 janvier 1926, le Gouvernement présenta au Sénat divers amendements se traduisant par une diminution de dépenses de 1.343.200 francs et une augmentation de recettes de 15.392.921 francs; et, dans la séance du 3 février 1926, lors de la discussion des articles du budget au Sénat, M. le Ministre des Chemins de Fer proposa, à l'article 52 des recettes, une augmentation de crédits de 57.220 francs, qui se justifiait par la participation de la Belgique aux travaux d'exploration hydrographique et biologique en exécution du programme du Conseil international pour l'exploration de la mer (3).

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

(2) La Commission, présidée par M. Hallet, était composée :

- 1° Des membres de la Commission des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et des Travaux publics : MM. Bologne, Brunfaut, Brassinne, De Bruyne (René), De Bruyne (Prosper), de Selys-Longchamps, Duchatel, Goetgebuer, Goffaux, Golenvaux, Lambrechts, Libbrecht, Lemonnier, Maillen, Mernies, Neujean, Pepin, Petit, Van Belle, Van Isacker, Vindevogel.
- 2° Des six membres désignés par la Commission de Navigation : MM. Baels, Boens, Buyl, Van Caenegem, Gelders, Vanden Broeck, Samyn.
- 5° De six membres désignés par les Sections : MM. Fischer, Lepage, Petit, Marek, Vergels, Eekelers.

(3) *Ann. Parl.*, Sénat, 1925-1926, p. 590. Pour la justification des amendements présentés le 19 janvier 1926, voir le document n° 59 du Sénat, année 1925-1926.

Le Sénat adopta ces divers amendements. Le projet de budget transmis à la Chambre des Représentants clôture ainsi, à l'ordinaire, par un boni de fr. 8.592,81 et s'élève

en recettes à fr.	2.343.427.093,00;
et en dépenses à fr.	2.343.418.500,19.

Ces recettes et ces dépenses sont réparties comme suit entre les diverses administrations du département :

Chemins de fer.	recettes fr.	1.839.200.000,00;
	dépenses fr.	1.837.399.133,19;
	boni fr.	1.800.866,81.
Marine	dépenses fr.	57.263.583,00;
	recettes fr.	44.749.500,00;
	mali fr.	12.514.083,00.
Postes	dépenses fr.	203.688.043,00;
	recettes fr.	203.644.261,00;
	mali fr.	43.782,00.
Télégraphes et Téléphones .	recettes fr.	180.767.600,00;
	dépenses fr.	162.213.048,00;
	boni fr.	18.554.552,00.
Électricité	recettes fr.	47.205.673,00;
	dépenses fr.	47.205.673,00.
Office des Imprimés	recettes fr.	27.710.059,00;
	dépenses fr.	27.710.059,00.
Aéronautique	dépenses fr.	7.938.961,00;
	recettes fr.	150.000,00;
	mali fr.	7.788.961,00.

Les prévisions budgétaires de l'Administration des Chemins de fer pour 1926 sont beaucoup plus favorables que celles de 1925. Non seulement le budget de 1925 clôturait par un déficit de fr. 45.103.038,42, mais l'insuffisance de crédits pétitionnés en 1925, pour l'Administration des Chemins de fer et celle des Télégraphes et Téléphones a nécessité, en 1926, une augmentation de crédits qu'on peut évaluer à 50.700.000 francs. D'autre part, avant 1926, l'Administration de l'Aéronautique était rattachée au Département de la Défense Nationale et est venue grever, cette année, le budget des Chemins de fer d'une nouvelle charge de fr. 7.788.961,00 ; depuis 1926, le Département des Finances ne rembourse plus à celui des Chemins de fer le montant des traitements et salaires du personnel du service des chèques postaux ; d'où une nouvelle dépense de 10.750.000 francs ; et enfin, les redevances payées par les divers départements et autres organismes pour le transport des correspondances de service ont été réduites en 1926 de 2.854.499 francs.

Le progrès budgétaire de 1926 sur la situation de 1925 est ainsi d'environ 117,200,000 francs.

Ce progrès est le résultat d'une augmentation très sensible des recettes à laquelle correspond une augmentation de dépenses beaucoup moins importante.

L'augmentation des recettes se traduit par les chiffres suivants :

Chemins de fer	fr.	86.676.700	»
Marine		19.454.500	»
Postes		14.934.761	»
Télégraphes et Téléphones		45.767,600	»
Soit un total de		fr.	166.833.561 »

Quant aux dépenses, elles sont en augmentation de :

Aux Chemins de fer	fr.	79.173.000,77	
A la Marine		621.348	»
Aux Postes		11.209.329	»
Aux Télégraphes et Téléphones		22.929.291	»
Soit au total de		fr.	113.932.968 »

Il n'est pas sans intérêt d'examiner d'une façon détaillée le mouvement qui s'est produit depuis 1925 dans les recettes et les dépenses du Département des Chemins de fer.

1. — RECETTES.

1. *Chemins de fer.* — Le projet de budget ne prévoit qu'une seule réduction dans les recettes ; mais elle nous paraît inspirée par le souci de réaliser des économies. La vente de matériaux et de matières hors d'usage ne produira, en 1926, que 47.000.000 de francs, au lieu de 74.373.300 francs, en 1925, soit une diminution de 27.373.300 francs. Partout ailleurs, les recettes sont en augmentation. Outre une nouvelle ressource de 20.000.000, provenant du premier acompte sur la créance de l'État belge vis-à-vis du Gouvernement français, du chef de prestations fournies pour le transport de troupes pendant la guerre et au cours de la démobilisation, signalons une augmentation de recette de 1.000.000 à l'article du budget concernant la location de terrains et de bâtiments appartenant à l'Administration des Chemins de fer, et surtout les augmentations dues au développement normal du trafic — 22.208.000 fr. — et à la revision des tarifs applicables aux grosses marchandises — 70.000.000.

2. *Marine.* — Le relèvement du prix de transport des voyageurs sur la ligne Ostende-Douvres et l'augmentation du pourcentage prélevé sur les recettes des buffets du même service font prévoir une augmentation de ressources de 2.000.000. D'autres nouvelles ressources ont été créées. Signalons la plus importante. Le relèvement des droits de pilotage, en raison d'un accord conclu avec la Hollande, nous assure, en 1926, une recette de 10.000.000.

3. *Postes.* — Les recettes d'exploitation sont en augmentation de 26.579.000 francs. Cette augmentation provient de la majoration des tarifs internationaux par application de la Convention de Stockholm (10.700.000 francs) et surtout du relèvement des taxes du service interne (16.000.000 de francs). Par contre, signalons, comme nous l'avons déjà fait observer, que le Département des Finances a supprimé le remboursement au Département des Chemins de Fer des traitements et salaires du service des chèques postaux (10.750.000 francs) et que les divers Départements ministériels ont diminué, en 1926, de 2.854.499 francs

les redevances payées en 1925 pour le transport des correspondances de leur service.

4. *Télégraphes et Téléphones.* — L'augmentation des recettes est très sensible. Elle est de 33 p. c. sur les chiffres de 1925. Il est vrai que la nouvelle recette de 7.890.000 francs qui constitue la liquidation des soldes dus à la Belgique par les Pays-Bas du chef du nouveau transit « Pays-Bas-Eastern » est contrebalancée par une nouvelle dépense de 6.544.350 francs, somme que le Département des Chemins de Fer doit payer à la Compagnie Eastern. L'augmentation des ressources de l'administration des télégraphes et téléphones n'en reste pas moins très élevée. Elle provient surtout — pour un montant de 19.435.000 francs — de l'augmentation continue du nombre des abonnés, du mouvement des communications intérieures et internationales, de l'augmentation du taux de la surtaxe appliquée aux correspondances Télégraphiques et Téléphoniques en destination de l'étranger, et, pour un montant de 18.225.000 francs du relèvement des, taxes télégraphiques et téléphoniques prévu par l'amendement du Gouvernement présenté, le 19 janvier 1926, au Sénat.

II. --- DÉPENSES.

1. *Chemins de Fer.* — Négligeons les nombreux transferts de crédits et signalons d'abord avec satisfaction, qu'en 1926, l'administration des Chemins de fer a réalisé sur l'exercice 1925 de très sérieuses économies. Elles se traduisent par une diminution de dépenses de 81.140.521 francs résultant de suppressions d'emploi, de la diminution du personnel, de la baisse du prix des combustibles et de la diminution de leur consommation due à une meilleure organisation du service (articles 7, 8, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 24, 25, 41 et 45).

Sans doute a-t-il fallu augmenter certaines dépenses. Les principales augmentations sont dues à la majoration du crédit prévu pour le service des intérêts et de l'amortissement de la dette des chemins de fer (29,808,404 francs, art. 43); à la hausse du prix des matières et de la main-d'œuvre (11.024.732 francs, art. 10 et 21); à des améliorations et extensions nécessitées par les besoins du service (32.667.802 francs, art. 1, 4, 5, 9, 13, 17, 19, 20, 21 et 44); à l'augmentation des traitements et salaires, à l'insuffisance des allocations votées pour 1925 et à l'amélioration de la situation du personnel (98.242.747 francs, art. 1, 2, 4, 11, 12, 17, 26, 27, 30, 31, 32, 34 et 44).

Certaines de ces augmentations demandent un bref commentaire. Les améliorations et les extensions du service ont nécessité, avons-nous dit, une majoration de crédits de 32,667,802 francs. Toutefois, il convient d'observer que dans cette somme est comprise une nouvelle dépense de 10,000,000 de francs dont le maintien, à l'avenir, ne s'imposera pas. Ce nouveau crédit est nécessité par un renfort du personnel temporaire employé aux renouvellements extraordinaires des voies du chemin de fer.

Quant à la nouvelle dépense de 98.242.747 francs intéressant les articles du budget qui concernent la situation du personnel, voici comment l'administration la justifie :

1. Amélioration de la situation du personnel	fr.	5.118.100
2. Majoration des pensions		12.940.880
3. Majoration des rentes incapacité de travail		423.000

4. Prévion pour l'octroi d'une huitième tranche par suite de la hausse de l'index number	30.000.000
5. Insuffisance de crédits votés pour 1925	49.760.767

2. *Marine.* — Les dépenses de l'administration de la Marine n'ont guère augmenté. Les économies réalisées contre-balancent sensiblement les faibles majorations de crédit rendues nécessaires. La réduction du personnel, les économies sur les combustibles, certaines améliorations du service ont permis une réduction de dépenses de 1.297.589 francs (art. 46, 47, 48, 53, 64, 66). Par contre, il faut signaler une faible augmentation des traitements et salaires (103.500 francs, art. 65), une certaine majoration des charges financières (250.512 francs, art. 59), l'influence de la hausse du cours du florin (850.371 francs, art. 46), l'augmentation des pensions (692.500 francs, art. 54, 60, 62, 63) et de nouvelles extensions du service (470.230 francs, art. 46, 51, 52).

3. *Postes.* — Ne nous arrêtons pas aux nombreux et importants transferts de crédit. En fait d'économies, signalons une diminution de dépenses de 670.474 francs (art. 67, 70, 73, 74, 77, 81, 93) due à la réduction du personnel et à la suppression de certains services. D'autre part, notons diverses augmentations de dépenses provenant de l'extension du service et d'augmentations de traitements et de salaires (3.006.462 fr., art. 67, 68, 69, 71, 76, 79, 80, 92), de l'amélioration de la situation des pensionnés (5.360.180 fr., art. 82, 87), de nouvelles charges financières (275.300 fr., art. 85), de la hausse du franc suisse (5.000 fr.).

4. *Télégraphes et Téléphones.* — Quelques réductions de dépenses ont pu être réalisées (253.290 fr., art. 100, 104, 116), mais la majoration des charges financières (7.153.548 fr., art. 108), la hausse du cours du dollar (2.700.000 fr., art. 114), l'amélioration de la situation des pensionnés (1.471.467 fr., art. 105, 109), l'extension des services (1.971.628 fr., art. 98, 99, 106, 115) et l'insuffisance des crédits pétionnés en 1925 (environ 1.000.000 de fr., art. 95) ont nécessité, pour cette administration, une augmentation de dépenses beaucoup plus sensible que pour les autres administrations dépendant du Département des Chemins de fer.

III. Les dépenses extraordinaires prévues au budget de 1926 s'élèvent à 420.983.700 francs, soit :

Pour les Chemins de fer.	fr. 274.074.500
Pour la Marine	2.672.500
Pour les Postes	4.000.000
Pour les Télégraphes et Téléphones	121.610.700
Pour le Service de l'Électricité	15.306.000
Pour l'Aéronautique	3.320.000

L'importance des crédits pétionnés au budget extraordinaire avait depuis la fin de la guerre augmenté d'année en année. Ces crédits étaient :

En 1922 de	fr. 237.829.905 (1)
En 1923 de	296.685.569 (1)
En 1924 de	396.519.650
En 1925 de	581.930.850

A plusieurs reprises, les rapporteurs du budget à la Chambre ont signalé avec satisfaction cette progression dans les crédits affectés au perfectionnement et à l'extension de notre outillage national. La marche ascendante du budget extraordinaire des chemins de fer n'a pas pu être maintenue en 1926 pour des raisons d'ordre financier devant lesquelles nous devons nous incliner. Dans la séance de la Chambre du 4 mai, M. le Ministre des Finances nous faisait observer que la théorie suivant laquelle l'État pouvait recourir à l'emprunt quand il s'agissait de développer l'outillage économique du pays ne se justifie plus. « En effet, disait l'honorable M. Janssen, par suite de l'appauvrissement du marché des capitaux, l'État n'est plus parvenu à placer suffisamment d'emprunts à long terme pour payer les dépenses d'outillage économique. Alors a été commise l'imprudence de recourir à la dette flottante pour faire des immobilisations. Depuis bientôt trois ans, l'État belge n'a plus eu l'occasion de placer un emprunt consolidé à l'intérieur; et comme précisément la thèse reposait toute entière sur le placement d'emprunts consolidés, il faudra bien renoncer à son application jusqu'à des temps meilleurs et s'en tenir pendant un certain temps à la notion du budget unique, si l'on entend maintenir l'équilibre de la caisse ».

L'extraordinaire devant ainsi être forcément couvert par les recettes ordinaires, il est indispensable de le réduire au minimum strictement indispensable.

IV. — Nous avons signalé avec satisfaction, dans la première partie de ce rapport, les progrès budgétaires réalisés en 1926 sur l'exercice 1925. Nous pouvons prévoir, qu'en 1926, les recettes nettes d'exploitation vont dépasser d'à peu près 120.000.000 celles de 1925. En 1925, d'ailleurs un progrès sensiblement de la même importance avait été réalisé.

Malgré ce résultat important, notre Administration des Chemins de fer est l'objet, dans certains milieux, de critiques très vives. Sont-elles justifiées?

Sans doute est-il possible d'améliorer encore l'exploitation de notre réseau, de diminuer certaines dépenses, de réduire et même de supprimer certains services dont l'utilité peut être contestée. Nous n'avons pas manqué, au cours de ce rapport, de signaler les progrès que l'Administration des Chemins de fer a décidé de réaliser pendant l'exercice 1926. Les Chambres doivent unir leurs efforts à ceux du Gouvernement pour donner à notre réseau une exploitation parcimonieuse et productive. Toute réforme qui visera à ce résultat doit avoir notre assentiment. La Section centrale estime toutefois que ce serait faire fausse route et nuire gravement aux intérêts économiques du pays que de perdre de vue que nos chemins de fer ne constituent pas seulement une exploitation industrielle, mais qu'ils sont aussi un service public. D'autre part, ce serait une erreur de croire que des résultats peuvent être atteints en sacrifiant les intérêts légitimes du personnel. L'expérience prouve que les affaires qui sont gérées par une administration qui assure à son personnel une situation bien rémunérée et une stabilité

(1) Antérieurement à 1924, les indemnités allouées au personnel pour la vie chère étaient portées à l'extraordinaire, ce qui rend l'augmentation du budget extraordinaire de 1924 et 1925 encore plus sensible.

d'emploi raisonnable, trouvent dans ce personnel une collaboration dévouée et productive de bénéfices.

Nous avons fait observer dans la partie de ce rapport qui concerne le budget extraordinaire que l'état précaire de nos finances et plus encore la situation du marché des capitaux oblige le gouvernement à trouver dans ses recettes ordinaires les ressources nécessaires non seulement pour couvrir les dépenses ordinaires, mais aussi celles qui sont portées à l'extraordinaire. Faut-il introduire la notion du budget unique dans l'administration des chemins de fer? Depuis la guerre, tous nos efforts tendent à donner à cette administration le caractère d'une régie autonome vivant de ses propres ressources.

Nous ne pouvons que souhaiter que nos chemins de fer ne soient plus dans la nécessité de faire appel aux ressources de l'Etat pour couvrir leurs dépenses extraordinaires. L'Etat, en effet, ne trouvant plus suffisamment de capitaux à emprunter serait obligé de combler le déficit qui se produirait au budget extraordinaire des chemins de fer par ses recettes ordinaires.

La notion du budget unique appliquée à nos régies nationales paraît donc s'imposer. Mais pour atteindre cet important résultat, il faudrait réaliser sur la situation de 1926 un nouveau progrès budgétaire de 420.000.000, ce qui représente à peu près 20 p. c. du budget ordinaire. Ce n'est qu'après avoir atteint ce résultat, que l'on pourra envisager la possibilité de faire appel aux bénéfices de nos chemins de fer pour aider au relèvement de notre situation financière.

Si l'on veut en venir là, un très gros effort reste à faire. Ce serait une illusion de croire que seules des économies peuvent suffire. Une étude objective de la situation des Chemins de Fer belges nous a donné la conviction que si l'on désire atteindre le résultat que nous signalons il y a un instant, il faudra le chercher bien plus dans une augmentation des recettes que dans la diminution des dépenses.

Sans doute la gestion de nos Chemins de fer est parfois l'objet de critiques très vives, mais qui dénotent une ignorance totale de la véritable situation. On ne manque pas de comparer les résultats acquis pendant la période d'après-guerre à ceux de la période d'avant-guerre et on signale que, dans d'autres pays, de récentes réformes ont augmenté d'une manière appréciable les recettes nettes des Chemins de fer.

Qu'en est-il ?

Sans doute, le boni de 8.500 francs prévu pour 1926 est insignifiant, mais il convient de ne pas perdre de vue que les services rendus gratuitement par les Chemins de fer aux autres Départements peuvent être évalués à 42.000.000 de francs (1). Quoi qu'il en soit, il faut en convenir, l'exploitation de notre réseau n'a pas encore atteint la situation d'avant-guerre. Le coefficient d'exploitation, qui en 1913 était de 71,98, était encore, en 1924, de 89,2, et si, depuis 1924, on paraît avoir pu le réduire de quelques unités (2), il reste encore beaucoup plus élevé que le coefficient de 1913.

Il importe cependant de remarquer que le même phénomène se produit dans

(1) Dans cette somme il faut comprendre toutes les réductions consenties aux militaires, aux invalides de guerre, aux membres des familles nombreuses, aux voyageurs de commerce, etc.

(2) Le coefficient d'exploitation du premier trimestre de 1926 est de 88,8. Le premier trimestre étant toujours le moins favorable de l'année, on peut prévoir pour l'ensemble de l'exercice 1926 un coefficient sensiblement inférieur à celui de 1924.

les compagnies privées et dans la plupart des pays qui nous entourent. Citons à titre d'exemple :

	Coefficient de 1913.	Coefficient de 1924.
France Nord.	61,32	79,5
France Est	61,4	78,77
France P. L. M.	57,0	79,94
Fédéraux suisses	66,9	67,2
État belge	71,98	89,2

Seule la Suisse en est revenue à peu près à sa situation d'avant-guerre. Mais nous aurons l'occasion de faire observer, dans un instant, dans quelle mesure ses tarifs — les plus élevés de toute l'Europe — dépassent les nôtres.

Le phénomène que nous observons dans les pays qui nous environnent se produit aussi dans les quelques compagnies privées qui se sont maintenues en Belgique. Cela résulte du tableau suivant :

	Coefficient de 1913.	Coefficient de 1924.
Chimay	54,03	84,67
Gand-Terneuzen	68,10	81,84
Malines-Terneuzen	62,86	79,20
Nord-Belge	39,41	75,83

Le relèvement du coefficient d'exploitation des chemins de fer depuis la guerre est dû principalement à la diminution des tarifs. La nécessité de relever notre commerce et notre industrie nous a obligé pendant les premières années qui ont suivi l'occupation allemande à nous contenter de tarifs qui, évalués en francs-or, étaient sensiblement inférieurs à ceux de 1914. Il est vrai qu'à plusieurs reprises déjà, l'administration a procédé à une revision de ses tarifs ; mais on peut se demander si les augmentations en francs-papier ont été aussi sensibles que la dépréciation de notre monnaie et si, évalués en francs-or, les tarifs revisés constituent une augmentation réelle. Quoi qu'il en soit dans les pays qui nous environnent le relèvement des tarifs a été beaucoup plus important qu'en Belgique et il nous paraît qu'il ne faudrait pas même atteindre les tarifs de certains de ces pays pour donner à notre réseau un rendement proportionnellement aussi important que celui de ces réseaux étrangers.

N'oublions pas que tous les pays avec lesquels on a l'habitude de nous comparer, la Belgique transporte ses voyageurs et ses marchandises aux conditions les plus favorables (1).

L'administration des chemins de fer a mis à la disposition de votre Section Centrale une documentation très développée qui nous a permis de faire une étude comparative des plus détaillées de nos tarifs et de ceux de la plupart des autres pays européens. Pour ne pas donner à ce rapport un développement que nous désirons éviter, bornons-nous à quelques indications qui suffisent d'ailleurs pour apprécier la situation.

En fait de tarifs voyageurs, si le prix des billets simples, en France, est en moyenne de 15 p. c. en dessous des prix belges, le prix des abonnements y

(1) Les chiffres qui suivent représentent la situation au 1^{er} janvier 1926 avec le cours de conversion suivant : 100 francs français = 85 francs belges.

1 reichmark	=	5,20	»
1 florin	=	8,80	»
100 liras	=	88	»
100 francs suisses	=	420	»

dépasse nos tarifs de 25 à 50 p. c. et les abonnements pour ouvriers à plus grandes distances, 60 kilomètres par exemple, sont de 125 p. c. au-dessus de notre tarif.

En Hollande, les prix des billets simples dépassent de 100 p.c. les prix belges, ceux des abonnements ordinaires — sauf pour les petites distances — de 100 à 200 p. c. et les abonnements d'ouvriers, suivant les distances, de 200 à 600 p.c.

En Allemagne, le transport des voyageurs, avec billets simples, est en moyenne de 100 p. c. au dessus des tarifs belges et les prix des abonnements y dépassent nos prix parfois de plus de 900 p.c. Voici d'ailleurs le tableau comparatif du prix des abonnements en 3^{me} classe, dans les deux pays, pour une distance de 250 km.

	Prix belges.	Prix allemands.
3 mois	385 fr.	3,622.50 fr.
6 »	690 »	7,245.— »
9 »	920 »	10,867.50 »
12 »	1,150 »	14,490.— »

Quant aux tarifs marchandises qui assurent à tous les chemins de fer la partie la plus importante de leurs recettes et qui représentent en Belgique plus des deux tiers des recettes de notre réseau, la comparaison avec les pays voisins est plus concluante encore.

L'examen comparatif de ces tarifs auquel nous avons procédé a porté sur les principaux produits dont le transport intéresse le trafic intérieur et extérieur : le ciment, les bois de construction, les charbons, les produits finis, les minerais de fer, les céréales, la fonte et les betteraves. Pour des transports à une distance de 250 kilomètres, les tarifs français dépassent les nôtres de 20 à 100 p. c., les tarifs italiens de 25 à 175 p. c., les tarifs allemands de 60 à 200 p. c., les tarifs hollandais de 60 à 260 p. c., et les tarifs suisses de 180 à 900 p. c.

Si nous avons estimé utile d'insérer ces quelques indications dans ce rapport, nous l'avons fait uniquement pour expliquer l'infériorité budgétaire dans laquelle se trouvent nos chemins de fer belges comparés à ceux des pays voisins, et non pour engager le Gouvernement à appliquer au transport de nos marchandises et de nos voyageurs certains des tarifs cités, que l'état économique de notre pays n'est certes pas à même de supporter. Une revision de nos tarifs nous paraît cependant indispensable, si l'on veut que notre réseau ait un rendement suffisant pour alléger ou supprimer la charge du budget extraordinaire des chemins de fer que les finances belges devront encore supporter en 1926, et surtout si l'on désire que les ressources de nos régies puissent aider au relèvement de nos finances.

Cette revision devra se faire avec prudence pour éviter une répercussion fâcheuse sur notre situation économique générale et ne pas compromettre le développement normal de notre réseau. La Section centrale exprime le désir qu'il y soit procédé avec toute la circonspection que le problème comporte.

La Section centrale a adopté le budget à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,
PI. VAN ISACKER.

Le Président,
MAX HALLET.

Questions et réponses.

QUESTION I.

ART. 58. — Restitution des droits de pilotage indûment perçus par l'Administration de la Marine : 2.000 francs. Cette dépense doit-elle être maintenue ? Des membres de la section croient savoir qu'un accord qui permet sa suppression est intervenu.

RÉPONSE.

Il s'agit ici du remboursement aux courtiers de droits de pilotage payés en trop. Ces taxes devant être enregistrées dans la comptabilité au moment de la perception, il est nécessaire de créer une ordonnance pour en effectuer la restitution. La dépense doit donc être maintenue — on n'aperçoit pas la possibilité d'un accord en cette matière.

QUESTION II.

ART. 7. — Ne convient-il pas sur la ligne Ostende-Douvres de rétablir le service de nuit, de faire partir un bateau le soir d'Ostende à Douvres et de Douvres à Ostende ? Par la ligne d'Harwich, les voyageurs peuvent rentrer en Belgique en quittant Londres, le soir. La ligne de Calais offre le même avantage.

RÉPONSE.

La possibilité de rétablir entre Ostende et Douvres, le service de nuit qui existait avant guerre, a été examinée, à différentes reprises, d'une façon approfondie.

Mais chaque fois, l'on a dû reconnaître qu'en égard à la dépense considérable qui en résulterait, il s'imposait de surseoir à la réalisation du projet.

L'Administration de la Marine ne possède d'ailleurs pas les navires nécessaires pour rétablir le troisième service. Elle devrait donc, le cas échéant, ou bien prendre en location deux paquebots qu'elle aurait sans doute beaucoup de peine à trouver, ou bien faire construire deux nouveaux navires dont le coût ne serait probablement pas inférieur à 20,000,000 de francs par unité et qui grèveraient le budget, pour intérêt du capital engagé (8 p. c.) et pour amortissement (5 p. c.) d'une charge annuelle de 13 p. c. de 40,000,000, soit 5,200,000 francs, somme à laquelle il faudrait ajouter 4,000,000 de francs pour dépenses en combustibles, personnel, etc.

Or, avant-guerre, le service de nuit ne couvrait qu'un cinquième environ du trafic des voyageurs. Il ne jouissait donc guère de la faveur du public et, en hiver spécialement nos grands et luxueux paquebots partaient fréquemment avec un nombre de passagers dérisoire. Au point de vue de la poste et des petits colis, l'on pourrait sans doute espérer une légère augmentation du trafic, mais la recette qui en résulterait serait infime eu égard aux charges nouvelles.

Par les bateaux d'Harwich, les voyageurs peuvent, en effet, rentrer en Belgique en quittant Londres le soir, mais ces navires sont aménagés spécialement pour les voyages de nuit. Il est à remarquer au surplus que, tandis que toutes les lignes anglo-continéntales ont progressé dans une mesure importante, la ligne d'Harwich n'a transporté que 54.487 voyageurs en 1925, contre 59.062 en 1924.

Contrairement à ce qui est dit dans la question, les voyageurs ne peuvent rentrer de Londres à Bruxelles, la nuit, en prenant la ligne de Calais.

QUESTION III.

M. le Ministre n'estime-t-il pas qu'il y a lieu d'établir une plus grande concordance entre l'horaire des chemins de fer et celui des vicinaux ?

RÉPONSE.

L'Administration des Chemins de fer examine toujours avec la plus grande attention les demandes qui lui sont adressées, soit par des particuliers, soit par la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, en vue d'améliorer les correspondances avec les trains vicinaux.

Mais on ne doit pas perdre de vue que les horaires des trains du grand chemin de fer sont commandés par les intérêts du public dans les régions desservies par ce chemin de fer ainsi que par la nécessité d'établir, aux points de coïncidence, des correspondances entre les trains des différentes lignes.

Ce n'est que quand ces conditions sont remplies, qu'on peut se préoccuper d'améliorer les correspondances avec les vicinaux; partant, c'est la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux qui doit s'efforcer de régler ses horaires de façon à établir les meilleures relations avec le grand chemin de fer, ce qu'elle s'attache à faire.

QUESTION IV.

Un membre estime que le système de la prime collective, tel qu'il a été mis en application dans certains ateliers du Département est plus avantageux que celui de la prime individuelle. Le membre prie M. le Ministre de faire connaître les motifs pour lesquels les primes collectives n'ont pas été introduites dans tous les ateliers.

La section demande à M. le Ministre une note comparative sur les résultats donnés par l'application de la prime collective et ceux donnés par l'application de la prime individuelle.

RÉPONSE.

Chemins de fer. — Le tableau annexé compare les données que nous possédons, au point de vue de l'augmentation du rendement, d'une part, dans les ateliers soumis à la prime collective et, d'autre part, dans ceux soumis à la prime individuelle et ce pour 4 périodes :

- 1° le trimestre de 1922, qui a précédé l'instauration de la prime collective;
- 2° le trimestre de 1924 qui a précédé l'instauration d'une nouvelle organisation à l'atelier central de Salzinnes, organisation qui eut pour effet de majorer considérablement le rendement ;
- 3° le dernier trimestre de 1925 ;
- 4° l'ensemble de la période allant de septembre 1922 à décembre 1925 ;

Cette comparaison du rendement dans les différents ateliers repose sur un gros aléa. Il suppose la constance de la valeur des unités primes. C'est pourquoi, il est dangereux de tirer de ces chiffres des conclusions trop absolues, surtout lorsqu'il s'agit de comparer des ateliers entre eux et pendant des périodes de quelques mois. A la longue et pour l'ensemble des ateliers il se dégage de ces données des conclusions beaucoup plus certaines.

Ces réserves faites, ces chiffres ne font pas ressortir un avantage en faveur de la prime collective, au sujet de laquelle, d'ailleurs, les dirigeants des ateliers centraux, sauf un, celui de Cuesmes, avaient émis un avis défavorable.

Télégraphes. Téléphones. — Seuls les électriciens-jointeurs des téléphones bénéficient de primes à l'Administration des télégraphes et téléphones. Ces agents travaillent isolément ; le système collectif ne pourrait leur être appliqué.

Le personnel des ateliers des services des télégraphes et des téléphones n'a pas de primes.

Office de l'Electricité. — Un projet de prime collective au personnel du service des travaux de montagne des installations est soumis à la commission paritaire du Département.

* *

La question de prime collective n'intéresse pas les autres administrations du Département.



ANNEXE A LA DERNIERE RÉPONSE.

ATELIERS.	Unités prévues de production.	Heures de main- d'œuvre.	Nombre d'unités par 1000 heures de main-d'œuvre.	Unités primes de production.	Heures de main-d'œuvre.	Nombre d'unités par 1000 heures de main-d'œuvre.	Pourcentage de majoration moyen.
1 ^{re} période : trois mois de 1922 ayant précédé l'instauration de la prime collective.				2 ^e période : de septembre 1922 au 31 décembre 1923 (40 mois).			
A. — 1 ^o Ateliers soumis à la prime collective.							
Louvain . . .	3.022,80	354.000	8,6 (1)	58.926,93	4.847.240	12,1	41
Salzinnes . . .	11.851,29	834.455	14,2	186.477,43	10.948.412	17 »	20
	14.874,09	1.188.455	12,5	245.404,36	15.795.652	15,5	24
2 ^o Ateliers soumis à la prime individuelle.							
Malines. . . .	12.672,75	997.839	12,7	190.864,37	12.349.699	16,2	27
Gentbrugge . . .	3.692,46	444.648	8,3	75.857,19	5.913.234	12,8	54
Guesmes . . .	3.434,23	529.677	6,5	60.351,08	6.002.803	10 »	54
Luttre. . . .	7.942,10	796.123	10 »	141.537 »	10.714.812	13,2	32
	27.741,54	2.768.287	10 »	468.609,64	34.950.548	13,4	34
B. — Comparaison d'un trimestre de 1922 et d'un trimestre de 1924.							
Même trimestre de 1922 précédant l'instauration de la prime collective.				2 ^e trimestre de 1924 précédant immédiatement l'instauration d'une réorganisation du travail à Salzinnes, laquelle a augmenté la production.			
1 ^o Ateliers à prime collective.							
Louvain . . .	3.022,80	354.000	8,6	5.335,37	370.874	14,3	66
Salzinnes . . .	11.851,29	834.455	14,2	13.085,53	806.718	16,2	15
	14.874,09	1.188.455	12,5	18.420,40	1.177.592	15 »	25
2 ^o Ateliers à prime individuelle.							
Malines. . . .	12.672,75	997.839	12,7	16.203,91	901.548	18 »	41
Gentbrugge . . .	3.692,46	444.648	8,3	6.320,40	442.701	14,2	72
Guesmes . . .	3.434,23	529.677	6,5	4.633,95	455.927	10,2	57
Luttre	7.942,10	796.123	10 »	10.330 »	306.088	12,8	28
	27.741,54	2.768.287	10 »	37.488,26	2.606.264	14,4	44
C. — Comparaison durant un trimestre de 1922 et un trimestre de 1925.							
Trimestre juin-juillet-août (1922) précédant l'instauration de la prime individuelle.				Dernier trimestre de 1925.			
1 ^o Ateliers à prime collective.							
Louvain . . .	3.022,80	354.000	8,6	4.118,40	377.800	10,9	27
Salzinnes . . .	11.851,29	834.455	14,2	16.425,63	859.986	19,2	35
	14.874,09	1.188.455	12,5	20.544,03	1.237.786	16,6	33
2 ^o Ateliers à prime individuelle.							
Malines. . . .	12.672,75	997.839	12,7	16.086,60	893.342	18 »	41
Gentbrugge . . .	3.692,46	444.648	8,3	5.451 »	441.904	12,6	52
Guesmes . . .	3.434,23	529.677	6,5	5.633 »	425.653	13,1	100
Luttre	7.942,10	796.123	10 »	12.598,40	822.837	15,2	52
	27.741,54	2.768.287	10 »	39.769 »	2.583.736	15,4	54

(1) REMARQUE. — La production de Louvain durant ce trimestre de 1922 fut influencée défavorablement par le manque de matières (tôles et barres de cuivre) et par la réorganisation pour la réparation des locomotives type 81 en remplacement des locomotives type 25; normalement le rendement 8,6 est inférieur à la normale.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 2 JUNI 1926.

Begrooting

van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,
Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart
VOOR HET DIENSTJAAR 1926 (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER VAN ISACKER.

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart voor het dienstjaar 1926, aan den Senaat voorgelegd sloot, wat de gewone begrooting betreft, met een tekort van fr. 16.670.308,19.

Het beliep in uitgaven fr.	2.344.704.480,19
en in ontvangsten	2.328.034.172,00

Ter vergadering van 19 Januari 1926, diende de Regeering in den Senaat een reeks amendementen in die uitliepen op eene vermindering van uitgaven tot een bedrag van 1.343,200 frank en eene vermeerdering der ontvangsten tot een bedrag van 15.392.921 frank; en ter vergadering van 3 Februari 1926, bij de bespreking van de artikelen der begrooting in den Senaat, stelde de Minister van Spoorwegen voor, het crediet voorzien bij artikel 52 der ontvangsten, met 57,220 frank te vermeerderen; deze vermeerdering werd gerechtvaardigd door het deelnemen van België aan de werken van het hydrographisch en biologisch onderzoek, tot uitvoering van het programma van den internationalen Raad voor het onderzoeken der zee (3).

(1) Begrooting door den Senaat overgemaakt, n^o 4xviii.

(2) De Commissie, voorgezeten dor den heer Hallet was samengesteld als volgt:

- 1^o Leden van de Commissie voor Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en Openbare Werken: de heeren Bologne, Brunfaut, Brassinne, Debruyne (René), De Bruyn (Prosper), de Selys-Longchamps, Duchatel, Goetgebuer, Goffaux, Golenvaux, Lambrechts, Libbrecht, Lemonnier, Mailien, Mernier, Neujean, Pepin, Petit, Van Belle, Van Isacker, Vinderogel.
- 2^o Zes leden aangeduid door de Commissie voor Scheepvaart, de heeren Baelis, Boens, Buyt, Van Caeuighem, Gelders, Van den Broeck, Samyn.
- 3^o Zes leden aangeduid door de Afdeelingen, de heeren Fischer, Lepage, Petit, Marck, Vergels, Eekelers.

Dit verslag, n^o 317, werd rondgedeeid op 7 Juni 1926.
(Art. 4 des Beslissing van de Kamer betreffende het onderzoek der Begrootingen.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 2 JUNI 1926.

Begrooting

van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,
Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart
VOOR HET DIENSTJAAR 1926 (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER VAN ISACKER.

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart voor het dienstjaar 1926, aan den Senaat voorgelegd sloot, wat de gewone begrooting betreft, met een tekort van fr. 16.670.308,19.

Het beliep in uitgaven . . . fr. 2.344.704.480,19
en in ontvangsten 2.328.034.172,00

Ter vergadering van 19 Januari 1926, diende de Regeering in den Senaat een reeks amendementen in die uitliepen op eene vermindering van uitgaven tot een bedrag van 1.343,200 frank en eene vermeerdering der ontvangsten tot een bedrag van 15.392.921 frank; en ter vergadering van 3 Februari 1926, bij de bespreking van de artikelen der begrooting in den Senaat, stelde de Minister van Spoorwegen voor, het crediet voorzien bij artikel 52 der ontvangsten, met 57,220 frank te vermeerderen; deze vermeerdering werd gerechtvaardigd door het deelnemen van België aan de werken van het hydrographisch en biologisch onderzoek, tot uitvoering van het programma van den internationalen Raad voor het onderzoeken der zee (3).

(1) Begrooting door den Senaat overgemaakt, nr 4xviii.

(2) De Commissie, voorgezeten door den heer Hallet was samengesteld als volgt:

1° Leden van de Commissie voor Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en Openbare Werken: de heeren Bologne, Brunfaut, Brassinne, Debruyne (René), De Bruyn (Prosper), de Selys-Longchamps, Duchatel, Goetgebuer, Goffaux, Golenvaux, Lambrechts, Libbrecht, Lemonnier, Mailien, Mernier, Neujean, Pepin, Petit, Van Belle, Van Isacker, Vindevogel.

2° Zes leden aangeduid door de Commissie voor Scheepvaart, de heeren Baels, Boens, Buyl, Van Caeneghem, Gelders, Van den Broeck, Samyn.

3° Zes leden aangeduid door de Afdelingen, de heeren Fischer, Lepage, Petit, Marek, Vergels, Eekelers.

(3) *Hand. Senaat, 1925-1926*, bl. 390. Tot staving van de amendementen ingediend op 19 Januari 1926 zie stuk 59 van den Senaat, jaar 1925-1926.

De Senaat keurde deze verscheidene amendementen goed. Het aan de Kamer overgemaakte begrootingsontwerp sluit aldus wat de gewone begrooting betreft met een overschot van fr. 8.592,81 en beloopt

in ontvangsten	fr. 2.343.427.093,00
en in uitgaven	2.343.418.500,19

Deze ontvangsten en uitgaven worden over de verschillende besturen van het Departement verdeeld als volgt :

Spoorwegen	ontvangsten	fr. 1.839.200.000,00;
	uitgaven	fr. 1.837.399.133,19;
	boni	fr. 1.800.866,81.
Zeewezen	uitgaven	fr. 57.263.583,00;
	ontvangsten	fr. 44.749.500,00;
	mali	fr. 12.514.083,00.
Posterijen	uitgaven	fr. 203.688.043,00;
	ontvangsten	fr. 203.644.261,00;
	mali	fr. 43.782,00.
Telegrafen en Telefonen.	ontvangsten	fr. 180.767.600,00;
	uitgaven	fr. 162.213.048,00;
	boni	fr. 18.554.552,00.
Electriciteit	ontvangsten	fr. 47.205.673,00;
	uitgaven	fr. 47.205.673,00.
Bureel der Drukwerken .	ontvangsten	fr. 27.710.059,00;
	uitgaven	fr. 27.710.059,00.
Luchtvaart.	uitgaven	fr. 7.938.961,00;
	ontvangsten	fr. 150.000,00;
	mali	fr. 7.788.961,00.

De vooruitzichten der begrooting van het Beheer der Spoorwegen voor 1926 zijn gunstiger dan die van 1925. Niet alleen sloot de begrooting voor 1925 met een tekort van fr. 45.103.038,42, maar de ontoereikendheid van de voor 1925 gevraagde credieten voor het Beheer der Spoorwegen en van die voor Telegrafen en Telefonen maakte ook eene vermeerdering van credieten noodzakelijk die op 50.700.000 frank mag geschat worden. Anderzijds, maakte het Beheer van de Luchtvaart, vóór 1926, een onderdeel uit van het Ministerie van Landsverdediging, en het heeft, dit jaar, op de begrooting van Spoorwegen een nieuwen last van 7.788.961 frank gebracht; sedert, 1926 betaalt het Departement van Financiën aan dat der Spoorwegen, niet meer de wedden en loonen terug van het personeel van den dienst der postcheeks; daaruit vloeit eene nieuwe uitgave voort van 10.750.000 frank; ten slotte, werden de retributies, uitgekeerd door de andere instellingen voor het vervoer van dienstbrieven, in 1926, verminderd met 2.854.499 frank.

De vooruitgang op de begrooting van 1925, beloopt aldus ongeveer 117.200.000 frank.

Deze vooruitgang is het gevolg van eene aanzienlijke vermeerdering van ontvangsten die overeenkomt met eene minder belangrijke vermeerdering van uitgaven.

Navolgende cijfers vertolken de verhooging der uitgaven :

Spoorwegen	fr. 86.676.700 »
Zeewezen	19,454.500 »
Posterijen	14 934.761 »
Telegrafen en telefonen	45.767.600 »
Te zamen.	fr. 166.833.561 »

De uitgaven zijn geklonnen met :

Bij de Spoorwegen	fr. 79.173.000,77
Bij het Zeewezen.	621.348 »
Bij de Posterijen	11.209.329 »
Bij de Telegrafen en Telefonen.	22.929.291 »
Te zamen.	fr. 113.932.968 »

Het is niet van belang ontbloot omstandig de schommeling na te gaan die zich sedert 1925 heeft voorgedaan in de ontvangsten en uitgaven van het Departement van Spoorwegen.

I. — ONTVANGSTEN.

1. *Spoorwegen.* — Het begrootingsontwerp voorziet slechts ééne vermindering van ontvangsten; maar zij schijnt ons voort te vloeien uit den wil besparingen te doen. De verkoop van materialen en van in onbruik geraakte stoffen zal, in 1926, slechts 47 miljoen opbrengen in plaats van 74.373.300 frank in 1925, hetzij eene vermindering van 27.373.300 frank. Overal elders wijzen de ontvangsten op eene vermeerdering. Behalve eene nieuwe opbrengst van 20 miljoen, als eerste vrucht van de schuldvordering van den Belgischen Staat tegenover de Fransche Regering, uit hoofde van onze betrekkingen voor het vervoer van troepen gedurende den oorlog en in den loop van de demobilisatie, kunnen wij wijzen op eene vermeerdering van ontvangsten, van 1 miljoen onder het artikel van de begrooting betreffende het verhuren van gronden en gebouwen toebehoorend aan het Bestuur van Spoorwegen, en vooral op de vermeerderingen voortvloeiend uit de normale ontwikkeling van het verkeer — 22.203.000 frank — en uit de herziening van de tarieven toepasselijk op de zware goederen — 70 miljoen.

2. *Zeewezen.* — De prijsverhooging van het vervoer van de reizigers op de lijn Oostende-Dover, en de verhooging van het percent op de ontvangsten van de spijs- en drankzalen van denzelfden dienst laten eene vermeerdering van inkomsten voorzien van 2.000.000 frank. Andere nieuwe inkomsten werden ingevoerd. Wijzen wij slechts op de belangrijkste : de verhooging van de loodsgelden verzekeren ons, ten gevolge van eene Overeenkomst met Holland, voor 1926 eene ontvangst van 10 miljoen.

3. *Posterijen.* — De ontvangsten van exploitatie zijn vermeerderd met 26,579,000 frank. Deze vermeerdering vloeit voort uit de verhooging van de internationale tarieven bij toepassing van de Overeenkomst van Stockholm (10,700,000 frank), en vooral uit de verhooging van de belastingen van den inwendigen dienst (16,000,000 frank). Wij kunnen, daarentegen, er op wijzen,

zooals wij reeds deden opmerken, dat het Departement van Financiën de terugbetaling heeft gestaakt aan het Departement van Spoorwegen van de jaarwedden en dagloonen van den dienst der postscheeks (10,750,000 fr.) en dat de onderscheidene Ministerieele Departementen, in 1926, de sommen betaald in 1925, voor het vervoer der briefwisseling van hunnen dienst, met 2,854,499 frank hebben verminderd.

4. *Telegrafen en Telefonen.* — Er is een merkelijke aangroei van de ontvangsten: 33 t. h. op de cijfers van 1925. Het is waar dat de nieuwe ontvangst van 7,890,000 frank, gevolg van de uitkeering der sommen aan België verschuldigd door Nederland uit hoofde van het nieuwe transit « Pays-Bas Eastern », als tegenwicht heeft eene nieuwe uitgave van 6,544,350 frank, som die het Departement van Spoorwegen te betalen heeft aan de Eastern-Compagnie. De verhooging der inkomsten van het bestuur der Telegrafen en Telefonen blijft niettemin zeer aanzienlijk. Zij vloeit vooral voort — voor een bedrag van 19,435,000 frank — uit den doorlopenden aangroei van het getal abonnees, van de binnenlandsche en internationale verbindingen, uit de verhooging van het bedrag der surtaxe toegepast op de telegraaf- en telefoonverbindingen met het buitenland, en voor een bedrag van 18,255,000 frank uit de verhooging der telegraaf- en telefoontaxes voorzien door het amendement van de Regeering in den Senaat, op 19 Januari 1926 ingediend.

II. — UITGAVEN.

1. *Spoorwegen.* — Laten wij de talrijke overdrachten van credieten terzijde en wijzen wij er eerst met voldoening op dat, in 1926, het Beheer der Spoorwegen zeer ernstige besparingen heeft gedaan op het dienstjaar 1925. Zij vormen eene vermindering van uitgaven van 81,140,521 frank, voortvloeiend uit het afschaffen van betrekkingen, vermindering van personeel, prijsverlaging van de brandstoffen en uit de vermindering van het verbruik als gevolg van eene betere organisatie van den dienst (artikelen 7, 8, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 24, 25, 41 en 45).

Voorzeker heeft men eenige uitgaven moeten verhoogen. De bijzonderste verhoogingen zijn toe te schrijven aan de vermeerdering van het crediet voorzien voor den dienst van de interesten en van de amortisatie der schuld van de spoorwegen (29,808,404 frank, art. 43); aan de prijsverhoging van de grondstoffen en van de arbeidsloonen (11,024,732 frank, art. 10 en 21); aan de verbeteringen en uitbreidingen voor de behoeften van den dienst noodzakelijk bevonden (32,667,802 frank, art. 1, 4, 5, 9, 13, 17, 19, 20, 21 en 44); aan de verhoging van de wedden en loonen, aan de ontoereikendheid van de vergoedingen goedgekeurd voor 1925, en aan de verbetering van den toestand van het personeel (98,242,747 frank, art. 1, 2, 4, 11, 12, 17, 26, 27, 30, 31, 32, 34 en 44).

Sommige van deze verhoogingen vergen eene korte verklaring. De verbeteringen en uitbreidingen van dienst hebben, zegden wij, eene credietverhoging van 32.667.802 frank noodzakelijk gemaakt. Wij moeten nochtans doen opmerken dat in deze som eene nieuwe uitgave van 10.000.000 frank vervat is die in de toekomst niet zal moeten behouden worden. Dit nieuwe crediet is noodig voor eene versterking van het tijdelijk personeel dat gebruikt wordt voor de buitengewone vernieuwingen van de spoorweglijnen.

Wat aangaat de nieuwe uitgave van 98.242.747 frank, onder de artikelen die

den toestand van het personeel betreffen, geeft het bestuur daarvan de volgende verklaring :

1. Verbetering van den toestand van het personeel.	fr. 5.118.100
2. Verhooging van de pensioenen	12.940.880
3. Verhooging van de renten wegens werkonbekwaamheid	423.000
4. Raming tot toekenning van eene achtste schijf ten gevolge van de stijging van het index-cijfer	30.000.000
5. Ongenoegzaamheid in de credieten voor 1925	49.760.767

2. *Zeewezen.* — De uitgaven van het beheer van Zeewezen zijn schier niet verhoogd. De verwezenlijkte bezuinigingen brengen een merklijk evenwicht tegenover de geringe noodzakelijk gevonden credietsverhoogingen. Wegens personeel-vermindering, bezuinigingen op brandstoffen en sommige dienstverbeteringen is het mogelijk geweest eene vermindering van 1.297.589 frank (art. 46, 47, 48, 53, 64, 66) op de uitgaven te verwezenlijken. Daarentegen moet men aanstippen eene geringe verhooging in de wedden en loonen (403.500 frank, art. 65), eveneens eene zekere vermeerdering in de financieele lasten (250.312 frank, art. 59), den invloed van de stijging van den gulden (850.371 frank, art. 46), de verhooging der pensioenen (692.500 frank, art. 54, 60, 62, 63) en nieuwe dienstuitbreidingen (470.230 frank, art. 46, 51, 52).

3. *Posterijen.* — Wij zullen ons niet ophouden bij de talrijke en aanzienlijke crediet-overdrachten. Op het stuk van bezuinigingen, vermelden wij eene vermindering van uitgaven van 670.474 frank (art. 67, 70, 73, 74, 77, 81, 93) toe te schrijven aan de personeel-vermindering en de afschaffing van sommige diensten. Anderzijds, wijzen wij op de verschillende verhoogingen in de uitgaven die voortspuiten uit de dienstuitbreiding en de wedde- en loonsverhooging (3.006.462 fr. art. 67, 68, 69, 71, 76, 79, 80, 92), de verbetering van den toestand der gepensioneerden (5.360.180 fr., art. 82, 87), nieuwe financieele lasten (275.300 fr. art. 85), de stijging van den Zwitserschen frank (5.000 fr.)

4. *Telegraphen en telefonen.* — Enkele besparingen konden worden gedaan (253.290 fr., art. 100, 104, 116), doch wegens de verhooging der financieele lasten (7.153.548 fr., art. 108), de stijging van den dollar (2.700.000 fr., art. 114), de verbetering van den toestand der pensioengerechtigden (1.471.467 fr. art. 105, 109), de dienstuitbreiding (1.971.628 fr., art. 98, 99, 106, 115) en de ongenoegzaamheid der credieten van 1925 (ongeveer 1.000.000 fr., art. 95) is in dit beheer de vermeerdering der uitgaven merklijk hooger gestegen dan in de overige beheeren van het Departement van Spoorwegen.

III. — De buitengewone uitgaven voorzien op de begrooting van 1926 bedragen 420.983.700 frank, hetzij ;

Voor de Spoorwegen	fr. 274.074.500
Voor het Zeewezen.	2.672.500
Voor de Posterijen	4.000.000
Voor de Telegraphen en de Telefonen.	121.610.700
Voor den dienst der Electriciteit	15.306.000
Voor de Luchtvaart.	3.320.000

De aanzienlijkheid der aangevraagde credieten voor de buitengewone begrooting was sedert het einde van den oorlog gestegen van jaar tot jaar. Deze credieten bedroegen :

In 1922	fr. 237.829.905 (1)
In 1923	296.685.569 (1)
In 1924	396.519.650
In 1925	581.930.850

Herhaaldelijk hebben de verslaggevers voor de begrooting ter Kamer, met voldoening de vermeerdering in het licht gesteld van de credieten die bestemd zijn voor de verbetering en de uitbreiding van onze nationale toerusting. De vermeerdering van de buitengewone begrooting van de Spoorwegen kon niet volgehouden worden in 1926, om redenen van financiële aard tegen welke wij ons niet kunnen verzetten. Ter Kamervergadering van 4 Mei, deed de Minister van Financiën ons opmerken dat de theorie, volgens welke de Staat tot leeningen kan overgaan als het op de ontwikkeling van de economische toerusting van het land aankomt, geen steek meer houdt. « Inderdaad, zei de heer Janssen, ten gevolge van de verarming van de markt der kapitalen, kon de Staat niet meer voldoende leeningen op langen termijn aangaan, om de uitgaven tot het betalen der economische toerusting te dekken. Toen werd de onvoorzichtigheid begaan op de vlottende schuld beroep te doen voor de beleggingen. Sedert nagenoeg drie jaar, kon de Belgische Staat geene binnenlandsche geconsolideerde leening meer aangaan; en daar juist het stelsel geheel steunde op het aangaan van geconsolideerde leeningen, zal men aan de toepassing daarvan moeten verzaken tot de toestand beter wordt en gedurende enkele jaren aan het begrip van de ééne begrooting vasthouden, zoo men het evenwicht der Staatskas niet wil storen. » Daar de buitengewone begrooting noodzakelijkerwijs moet gedekt worden door de gewone ontvangsten, is het noodzakelijk het op het uiterste onmisbare minimum te verminderen.

IV. — Wij hebben met voldoening in het eerste gedeelte van dit verslag, den vooruitgang van de begrooting voor 1926 op die van 1925, in het licht gesteld. Wij kunnen voorzien dat in 1926, de netto-ontvangst van de exploitatie met ongeveer 120.000.000 frank die van 1925 zal overschrijden. In 1925 had men trouwens een vooruitgang van nagenoeg dezelfde beteekenis verwezenlijkt.

In weerwil van deze belangrijke uitslagen wordt het Beheer van de Spoorwegen in zekere middens op heftige wijze bekibbeld. Is deze critiek gerechtvaardigd? Stellig kan de exploitatie van het spoorwegnet nog verbeterd en zekere uitgaven verminderd worden, alsook zekere diensten waarvan het nut betwistbaar is, tot kleinere afmetingen teruggebracht of afgeschaft worden. Wij hebben niet nagelaten in dit verslag de aandacht te vestigen op den vooruitgang dien het Beheer van de Spoorwegen besloot te verwezenlijken gedurende het dienstjaar 1926. Het Parlement moet zich samen met de Regeering inspannen om de spaarzame en productieve exploitatie van ons spoorwegnet te verzekeren. Elke hervorming, die dien uitslag zal nastreven, zal onze goedkeuring wegdragen. De Middenafdeeling is echter van gevoelen dat men eene verkeerde richting zou inslaan en de economische belangen van het land zwaar zou benadeelen, zoo men uit het oog ging verliezen dat onze spoorwegen niet alleen een nijverheidsbedrijf uitmaken maar ook een openbare dienst zijn. Anderzijds, ware het eene dwaling te gelooven dat men uitslagen kan bereiken door de rechtmatige belangen van het personeel

(1) Vóór 1924 kwamen de toelagen, verleend aan het personeel wegens levensduurte voor op de buitengewone begrooting, hetgeen de vermeerdering van de buitengewone begrooting in 1924 en 1925 nog aanzienlijker maakt.

op te offeren. De ervaring bewijst dat ondernemingen, geleid door een beheer dat aan het personeel een goede bezoldiging en een redelijke vastheid van de bediening verzekert, bij dit personeel eene trouwe en vruchtbare medewerking vinden.

In het gedeelte van dit verslag dat de buitengewone begrooting betreft hebben wij doen opmerken dat de netelige toestand van onze financiën en meer nog de toestand van de kapitalenmarkt, de Regeering verplicht, in hare gewone ontvangsten de noodige geldmiddelen te vinden, niet alleen om hare gewone uitgaven te dekken, maar ook deze die op de buitengewone begrooting zijn gebracht. Moet men voor het bestuur van de spoorwegen eene enkele begrooting invoeren? Sedert den oorlog hebben wij er al onze pogingen naar gericht om aan dit bestuur het karakter van eene zelfstandige regie te geven, die leven zou van hare eigen middelen.

Wij kunnen slechts wenschen dat onze spoorwegen niet meer in de noodzakelijkheid verkeerden te moeten beroep doen op de geldmiddelen van den Staat om hare buitengewone uitgaven te dekken. Daar de Staat inderdaad niet meer de noodige kapitalen kan leenen, zou hij verplicht zijn het tekort, dat zich zou voordoen in de buitengewone begrooting der Spoorwegen, door deszelfs gewone ontvangsten te dekken.

De ééne begrooting, toegepast op de regies van ons land, schijnt zich dus op te dringen. Maar om dit belangrijk resultaat te bereiken, zou men voor den toestand van 1926 eene nieuwe begrotingsverhooging moeten vinden van 420.000.000 frank, wat ongeveer 20 t. h. van de gewone begrooting uitmaakt. Het is slechts wanneer men dien uitslag zal bereikt hebben, dat men zal kunnen denken aan de mogelijkheid van de winsten onzer spoorwegen gebruik te maken om onzen financieelen toestand te verbeteren.

Wil men daartoe geraken, zal er nog veel moeten gedaan worden. Het is eene hersenschim te denken dat enkel besparingen dit kunnen verwezenlijken. Een ernstig onderzoek van den toestand der Belgische spoorwegen heeft bij ons de overtuiging doen ontstaan dat, zoo men in ernst den uitslag wil bereiken waarop wij komen te wijzen, men dien veeleer zal moeten zoeken in een verhooging van de ontvangsten dan in eene vermindering van de uitgaven.

Voorzeker, wordt er over het beheer van onze spoorwegen vaak hevige kritiek uitgebracht, maar deze verraadt eene volstrekte onkunde van den werkelijken toestand. Men vergelijkt telkens de uitslagen na den oorlog bereikt, met deze van vóór den oorlog, en men wijst er op dat in andere landen onlangs ingevoerde hervormingen de zuivere ontvangsten van de spoorwegen op merkelijke wijze hebben verhoogd.

Wat is daar van waar?

Het boni van 8,500 frank voorzien voor 1926 is voorzeker onbeduidend, maar men moet niet uit het oog verliezen dat de diensten, die door het Departement van Spoorwegen kosteloos worden verstrekt aan de andere Departementen, kunnen geschat worden op 42,000,000 frank (1). Wat er van zij, men moet toegeven dat de exploitatie van ons spoorwegnet nog niet den toestand van vóór den oorlog bereikt heeft. De coëfficiënt van exploitatie, die 71,98 was in 1913, was in 1924 nog 89,2, en zoo het schijnt dat men hem, sedert 1924, met enkele eenheden heeft kunnen verminderen (2), blijft hij toch nog veel hooger dan die van 1913.

(1) In die sommen zijn begrepen al de prijsverminderingen aan de militairen, oorlogsinvaliden, leden van groote gezinnen, handelsreizigers, enz.

(2) De coëfficiënt van exploitatie voor het eerste kwartaal van 1926 is 88,8. Daar het

Wij moeten nochtans doen opmerken dat hetzelfde verschijnsel zich voordoet in de private maatschappijen en in het meerendeel der landen die ons omringen. Als voorbeeld willen wij aanhalen.

	Coëfficiënt in 1913.	Coëfficiënt in 1924.
France Nord.	61,32	79,5
France Est	61,4	78,77
France P. L. M.	57,0	79,94
Fédéraux suisses	66,9	67,2
Belgische Staat	71,98	89,2

Zwitserland alleen is ongeveer tot den toestand van vóór den oorlog teruggekomen. Maar wij zullen de gelegenheid hebben, verder, aan te toonen in welke mate de tarieven van dit land — de hoogste in Europa — de onze overschrijden.

Het verschijnsel dat wij aantreffen in de ons omgevende landen, komt ook voor in de enkele private maatschappijen die stand hielden in België. Dit blijkt uit volgende tabel :

	Coëfficiënt in 1923.	Coëfficiënt in 1922.
Chimay	54,03	84,67
Gent-Terneuzen	68,10	81,84
Mechelen-Terneuzen	62,86	79,20
Nord-Belge	39,41	75,83

De verhooging van den coëfficiënt van de exploitatie der spoorwegen sedert den oorlog is vooral te wijten aan de vermindering der tarieven. De noodzakelijkheid onzen handel en onze nijverheid op te beuren, verplichtte ons gedurende de eerste jaren die volgden op de Duitsche bezetting, ons tevreden te stellen met tarieven die, in goudwaarde berekend, aanzienlijk minder beliepen dan die van 1914. Weliswaar heeft het Beheer herhaaldelijk de tarieven herzien; men kan zich echter afvragen of de prijsverhoogingen, in papierenfranks, wel zoo aanzienlijk waren als de ontwaarding van onze munt en of de herziene tarieven, in goudwaarde berekend, eene wezenlijke verhooging aanwijzen. Wat er ook van zij, in de naburige landen was de verhooging der tarieven veel belangrijker dan in België; onzes inziens zou men zelfs het tariefbeloop van zekere dezer landen niet hoeven te bereiken om aan ons spoorwegnet eene opbrengst te geven, die naar verhouding zoo belangrijk zou wezen als die der buitenlandsche spoorwegen.

Vergeeten wij niet dat in al de landen, met welke men ons gewoonlijk vergelijkt, België zijne reizigers en zijne waren vervoert onder de gunstigste voorwaarden (1).

Het Beheer van de Spoorwegen heeft eene uitgebreide documentatie ter beschikking gesteld van uwe Middenafdeeling. Dit liet ons toe eene zeer nauwkeurige vergelijkende studie te doen van onze tarieven en van die van het

eerste kwartaal altijd het minst gunstige van het jaar is, kan men voor het geheel dienstjaar 1926 een coëfficiënt voorzien die merklijk lager zal zijn dan die van 1924.

(1) De hiernavolgende cijfers geven den toestand aan op 1 Januari 1926 met den volgende wisselkoers :

100 Franche franks	=	85 Belgische franks.
1 reichsmark	=	5.20 »
1 gulden	=	8.80 »
100 liras	=	88 »
100 Zwitsersche franks	=	420 »

meerendeel der Europeesche landen. Ten einde aan dit verslag niet eene uitbreiding te geven die wij wenschen te vermijden, zullen wij er ons toe beperken enkele feiten in het licht te stellen waardoor men zich op voldoende wijze reken-schap kan geven van den toestand.

Zoo, in zake reizigerstarieven, de prijs der enkele reiskaarten, in Frankrijk gemiddeld 15 t. h. minder bedraagt dan in België, dan dient toch aangestipt te worden dat de prijs der abonnements, onze tarieven met 25 tot 50 t. h. overschrijdt;

De arbeidersabonnements voor grootere afstanden, 60 kilometer bijv., overschrijden ons tarief met 125 t. h.

In Nederland beloopt de prijzen van de enkele reiskaarten 100 t. h. meer dan de Belgische, die van de gewone abonnements — behalve voor de kleine afstanden — 100 à 200 t. h. meer en de arbeidersabonnements, volgens de afstanden, 200 à 600 t. h. meer.

In Duitschland kost het reizigersvervoer, met enkele reiskaarten, gemiddeld 100 t. h. meer dan in België; de prijzen der abonnements overschrijden er de onze soms met 900 t. h. Ziehier trouwens de vergelijkende tabel met aangifte van de prijzen der abonnements in de derde klasse, in de twee landen, voor een afstand van 250 kilometer :

	Belgische prijzen.	Duitsche prijzen.
3 maanden	385 fr.	3,622.50 fr.
6 » 	690 »	7,245.— »
9 » 	920 »	10,867.50 »
12 » 	1,150 »	14,490.— »

Wat betreft de tarieven voor het vervoer, die het voornaamste gedeelte der ontvangsten van alle spoorwegen uitmaken en die in België meer dan de twee derden der ontvangsten van ons spoorwegnet vertegenwoordigen, is de vergelijking nog meer afdoende.

Ons vergelijkend onderzoek, aangaande de tarieven, gold de voornaamste producten waarvan het vervoer het binnenlandsch en buitenlandsch verkeer aanbelangt : cement, timmerhout, kolen, afgewerkte producten, ijzererst, graange-wassen, gietijzer, beetwortelen. Voor het vervoer op afstanden van 250 kilo-meter worden onze tarieven overschreden door de Fransche met 20 à 100 t. h., door de Italiaansche met 25 à 175 t. h., de Duitsche met 60 à 200 t. h., de Nederlandsche met 60 à 260 t. h. en de Zwitsersche met 180 à 900 t. h.

Zoo wij het noodig achtten deze enkele inlichtingen in dit verslag op te nemen, dan is het uitsluitelijk om den minder gunstigen toestand uit te leggen van onze Belgische Spoorwegen ten aanzien der begrooting, als men ze vergelijkt met die der naburige landen; het was geenszins ons inzicht de Regeering uit te noodigen op het vervoer onzer waren en onzer reizigers sommige van vorenvermelde tarieven toe te passen, die de economische toestand van ons land stellig niet in staat is te dragen. Eene herziening van onze tarieven schijnt ons echter onmisbaar, zoo men wil dat de opbrengst van ons spoorwegnet toereikend weze om den last van de buitengewone begrooting die onze Belgische financiën nog zullen moeten dragen in 1926, te verlichten of op te heffen. De herziening is vooral noodzakelijk zoo men wil dat de hulpbronnen van onze regies bijdragen tot de opbeuring van onze financiën. Zij zal met voorzichtigheid moeten plaats grijpen ten einde een nadce-ligen terugslag op onzen algemeenen economischen toestand te vermijden en de normale ontwikkeling van ons spoorwegnet niet te belemmeren.

De Middenafdeeling drukt den wensch uit dat men tot deze herziening zou overgaan met al de omzichtigheid die door het vraagstuk vereischt wordt.

De Middenafdeeling heeft de begrooting goedgekeurd met eenparigheid van de aanwezige leden.

De Verslaggever,

PH. VAN ISACKER.

De Voorzitter,

M. HALLET.

Vragen en antwoorden

VRAAG I.

Arr. 58. — Teruggaven van de loodsgelden ten onrechte door het Beheer van het Zeewezen geïnd : 2.000 frank. Moet deze uitgaven worden gehandhaafd? Sommige leden der afdeeling meenen te weten, dat eene overeenkomst om de zaak uit den weg te ruimen, tusschenbeide is gekomen.

ANTWOORD.

Het geldt hier de terugbetaling van de teveel betaalde loodsgelden aan de makelaars.

Daar deze taxes moeten geregistreerd worden in de comptabiliteit op het oogenblik van de inning, is er een betaalbevel noodig om de terruggave daarvan te bekomen. De uitgave moet dus worden gehandhaafd, en men ziet de mogelijkheid niet in, op dat stuk tot een vergelijk te geraken.

VRAAG II.

Arr. 7. — Zou het niet wenschelijk zijn den nachtdienst weder in te voeren op de lijn Oostende-Dover, een boot des avonds te laten vertrekken van uit Oostende naar Dover en omgekeerd? Langs de Harwich-lijn kunnen de reizigers in België terugkeeren, wanneer zij Londen des avonds verlaten. De lijn van Kales biedt hetzelfde voordeel.

ANTWOORD.

Of de nachtdienst die tusschen Oostende en Dover vóór den oorlog bestond, terug kan ingevoerd worden, werd herhaaldelijk grondig onderzocht.

Telkens echter heeft men, wegens de aanzienlijke uitgaven, dit ontwerp moeten verwerpen.

Het Beheer van het Zeewezen bezit trouwens de vereischte booten niet om den derden dienst terug in te richten. Desgevallend, zou het Beheer dus twee pakketbooten moeten huren, welke men wellicht moeilijk zal vinden, ofwel zou men twee nieuwe booten moeten bouwen die waarschijnlijk ieder niet minder dan 20.000.000 frank zouden kosten en de begrooting zouden bezwaren, wegens interest van het aangewende kapitaal (8 t. h.) en wegens aflossing (5 t. h.), met een jaarlijkschen last van 13 t. h. op de som van 40.000.000 frank, dat is

5.200.000 frank; daaraan zou nog moeten toegevoegd worden 4.000.000 frank wegens kosten van brandstof, personeel, enz.

Nu, vóór den oorlog, kon de nachtdienst slechts ongeveer een vijfde van het reizigersverkeer vermelden. Daaruit blijkt dat deze dienst niet erg op de gunst van het publiek mocht bogen, en vooral des Winters moesten onze groote en weelderig ingerichte pakketbooten met een bespottelijk getal reizigers vertrekken. Misschien zou men wel eene lichte verhooging in het verkeer mogen hopen wat betreft de posterijen en de kleine colli, doch in verhouding tot de nieuwe uitgaven zou de ontvangst zeer gering wezen.

Met de Harwich-booten kunnen inderdaad de reizigers, die Londen des avonds verlaten, in België nog aanlanden, doch deze booten zijn speciaal voor de nachtreizen ingericht. Bovendien moet men opmerken, dat terwijl al de Engelsche lijnen naar het vasteland op aanzienlijke wijze zijn vooruitgegaan, de Harwich-lijn slechts 54 487 reizigers heeft vervoerd in 1923, tegen 59.062 in 1924.

In tegenstelling met wat er in de vraag gezegd wordt, kunnen de reizigers 's nachts niet, met de lijn van Kales, van Londen naar Brussel terugkeeren.

VRAAG III.

Denkt de heer Minister niet dat het noodig is eene grootere overeenstemming tot stand te brengen tusschen de uurtabellen van de spoorwegen en deze van de buurtspoorwegen?

ANTWOORD.

Het bestuur van de Spoorwegen onderzoekt altijd met de grootste aandacht de vragen die het ontvangt van particulieren of van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen tot het verbeteren van de aansluitingen met de buurtspoorwegen.

Maar men mag niet uit het oog verliezen dat de uurtabellen van de treinen van den grooten spoorweg zijn opgelegd door de belangen van het publiek in de streken die door dezen spoorweg bediend worden, evenals door de noodzakelijkheid aan de verbindingspunten de aansluitingen te regelen met de treinen van de verschillende lijnen.

Het is slechts wanneer deze voorwaarden zijn vervuld, dat men er kan aan denken de aansluitingen met de buurttreinen te verbeteren; dienvolgens is het de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die moet trachten hare uurtabellen zoo te regelen dat hare verbindingen met den grooten spoorweg gemakkelijker zijn, wat zij trouwens ook tracht te doen.

VRAAG IV.

Een lid is van oordeel dat het stelsel van de gemeenschappelijke premie, zooals deze in zwang is in sommige werkhuizen van het Departement, voordeliger is dat dit van de individueele premie. Hij vraagt aan den Minister welke de redenen zijn waarom de gemeenschappelijke premiën niet in alle werkhuizen werden ingevoerd.

De afdeling vraagt aan den Minister eene vergelijkende tabel over de uitslagen opgeleverd door de toepassing van de gemeenschappelijke premie en deze opgeleverd door de toepassing van de individueele premie.

ANTWOORD.

Spoorwegen. — De bijgevoegde tabel vergelijkt de gegevens die wij bezitten,

wat betreft de vermeerdering van de opbrengst, eenerzijds in de werkhuizen onderworpen aan de gemeenschappelijke premie, en anderzijds in de werkhuizen onderworpen aan de individueele premie, en dit voor vier tijdstippen :

1° het trimester van 1922, die de invoering van de gemeenschappelijke premie voorafging ;

2° het trimester van 1924, die de invoering voorafging van eene nieuwe organisatie in het centraal werkhuis van Salzinnes, welke organisatie voor gevolg had de opbrengst aanzienlijk te verhoogen ;

3° het laatste trimester van 1925 ;

4° het geheele tijdperk van September 1922 tot December 1925 ;

Deze vergelijking van de opbrengst in de verschillende werkhuizen is zeer wisselvallig. Zij berust op de bestendigheid van de waarde der premie-eenheden. Daarom is het gevaarlijk op grond van deze cijfers al te absolute gevolgtrekkingen te maken, vooral wanneer het geldt werkhuizen onder elkander te vergelijken en gedurende tijdperken van enkele maanden. Op den duur en voor het geheel van de werkhuizen zal men uit deze gegevens veel vastere besluiten kunnen trekken.

Dit voorbehoud gemaakt zijnde, spreken deze cijfers niet ten gunste van de gemeenschappelijke premie, waarover, ten andere, de bestuurders van de centrale werkhuizen een ongunstig advies hadden uitgebracht, behalve een enkel, deze van Cuesmes.

Telegrafen. Telefonen. — Alleen de lasschers-electrickwerkers bij de telefonen genieten premiën bij het Bestuur van de telegrafen en de telefonen. Deze agenten werken afzonderlijk ; het gemeenschappelijk stelsel zou op hen niet kunnen toegepast worden.

Het personeel van de werkhuizen der diensten van de telegrafen en van de telefonen heeft geene premiën.

Dienst van de Electriciteit. — Een ontwerp van gemeenschappelijke premie voor het personeel van de diensten der bergwerken van de instellingen is onderworpen aan de paritaire commissie van het Departement.

. * .

Het vraagstuk van de gemeenschappelijke premie heeft geen belang voor de andere besturen van het Departement,

BIJLAGE VAN HET LAATSTE ANTWOORD.

WERKHUIZEN.	Voorziene eenheden van voort- brengst.	Uren gewerkt.	Getal eenheden per 1000 uren gewerkt.	Eenheden premiën van voortbrengst.	Uren gewerkt.	Getal eenheden per 1000 uren gewerkt.	Percentage van gemiddelde verhooging.
1 ^o tijdsverloop : drie maanden van 1922 die de invoering van de gemeenschappelijke premie voorafgingen.				2 ^{de} tijdsverloop : van September 1922 tot 31 December 1925 (40 maanden).			
A. — 1 ^o Werkhuizen waar de gemeenschappelijke premie van toepassing is.							
Leuven . . .	3.022,80	354.000	8,6 (1)	58.926,93	4.847.240	12,1	41
Salzianes . . .	11.851,29	834.455	14,2	186.477,43	10.943.112	17 »	20
	14.874,09	1.188.455	12,5	245.404,36	15.795.352	15,5	24
2 ^o Werkhuizen waar de individueele premie van toepassing is.							
Mechelen . . .	12.672,75	997.839	12,7	190.864,37	12.319.699	16,2	27
Gentbrugge . . .	3.692,46	444.648	8,3	75.857,19	5.913.234	12,8	54
Cuesmes . . .	3.434,23	529.677	6,5	60.351,08	6.002.803	10 »	54
Luttre . . .	7.942,10	796.123	10 »	141.537 »	10.714.812	13,2	32
	27.741,54	2.768.287	10 »	468.609,64	34.950.548	13,4	34
B. — Vergelijking van een kwartaal van 1922 met een kwartaal van 1924.							
Zelfde kwartaal van 1922 dat de invoering der gemeenschappelijke premie voorafgaat.				Tweede kwartaal van 1924 dat onmiddellijk de invoering voorafgaat van eene herinrichting van den arbeid te Salzinnes, waardoor de voortbrenging werd verhoogd.			
1 ^o Werkhuizen met gemeenschappelijke premie.							
Leuven . . .	3.022,80	354.000	8,6	5.335,37	370.874	14,3	66
Salzinnes . . .	11.851,29	834.455	14,2	13.085,53	806.718	16,2	15
	14.874,09	1.188.455	12,5	18.420,40	1.177.592	15 »	25
2 ^o Werkhuizen met individueele premie.							
Mechelen . . .	12.672,75	997.839	12,7	16.203,91	901.548	18 »	41
Gentbrugge . . .	3.692,46	444.648	8,3	6.320,40	442.701	14,2	72
Cuesmes . . .	3.434,23	529.677	6,5	4.633,95	455.927	10,2	57
Luttre . . .	7.942,10	796.123	10 »	10.330 »	806.088	12,8	28
	27.741,54	2.768.287	10 »	37.488,26	2.606.264	14,4	44
C. — Vergelijking van een kwartaal van 1922 met een kwartaal van 1925.							
Kwartaal Juni-Juli-Augustus (1922) dat de invoering van de individueele premie voorafgaat.				Laatste kwartaal van 1925.			
1 ^o Werkhuizen met gemeenschappelijke premie.							
Leuven . . .	3.022,80	354.000	8,6	4.118,40	377.800	10,9	27
Salzinnes . . .	11.851,29	834.455	14,2	16.425,63	859.986	19,2	35
	14.874,09	1.188.455	12,5	20.544,03	1.237.786	16,6	33
2 ^o Werkhuizen met individueele premie.							
Mechelen . . .	12.672,75	997.839	12,7	16.086,60	893.342	18 »	41
Gentbrugge . . .	3.692,46	444.648	8,3	5.451 »	441.904	12,6	52
Cuesmes . . .	3.434,23	529.677	6,5	5.633 »	425.653	13,1	100
Luttre . . .	7.942,10	796.123	10 »	12.598,40	822.837	15,2	52
	27.741,54	2.768.287	10 »	39.769 »	2.583.736	15,4	54

(1) AANMERKING. — De voortbrenging onderging te Leuven, tijdens het kwartaal van 1922, den ongunstigen invloed door het gebrek aan grondstoffen (koperen platen en staven) en door de herinrichting wegens het herstellen der locomotieven, type 81, ter vervanging der locomotieven, type 25; feitelijk staat de voortbrenging 8,6 beneden het gewone peil.