

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 4 MAART 1910.

Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen
voor het dienstjaar 1910 (1).

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

I.

ONDERZOEK VAN DE BEGROOTING.

Het ontwerp van Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, voor het dienstjaar 1910, bedraagt 222 miljoen 551,431 frank, onderverdeeld als volgt :

Gewone uitgaven, eerste afdeeling, 222,401,431 frank ;

Buitengewone uitgaven, tweede afdeeling, 150,000 frank.

Onder de buitengewone uitgaven zijn begrepen het noodige krediet om de stoomketels te hernieuwen van de stoomboot « Princesse Henriette » van de lijn Oostende-Dover.

Door de onderstaande tabel, opgemaakt naar dezelfde onderverdelingen als die van de Begrooting, zal men de verschillen tusschen de Begrooting voor 1910 en die voor 1909 gemakkelijker kunnen nagaan.

(1) Begrooting, n° 4^{IX}.

(2) De Middenafdeeling bestond uit de heeren Harmignie, voorzitter, Polet, Lemonnier, Victor Delporte, Fléchet, Visart de Bocarmé en Colfs.

HOOFDSTUKKEN.	BEGROOTING		VERSCHIL	
	voor 1909.	voor 1910.	Meer.	Minder.
I. Hoofdbestuur	316,530	451,960	135,430	»
II. Spoorweg	178,386,115	180,443,057	2,056,942	»
III. Posterijen, telegraaf en tele- phoon.	29,103,699	30,057,055	953,356	»
IV. Zeewezen	7,724,534	7,829,534	105,000	»
V, VI, VII, VIII en X, Verschillende diensten	320,000	320,000	»	»
IX. Toelagen. Werkliedenkas . .	3,120,750	3,299,825	179,075	»
Geheel bedrag van de vermeerdering . . fr.			3,429,803	»

Maar deze vermeerdering duidt niet met juistheid de veranderingen aan, door de Begrooting ondergaan. Er bestaan nog andere vermeerderingen welke door verminderingen vergoed werden.

Verleden jaar had de verslaggever, M. Hubert, eene tabel der onderwerpen van uitgaaf naar benaming opgesteld, waarin alle veranderingen duidelijk te voorschijn kwamen. Van deze ophelderende tabel zullen wij ook dit jaar gebruik maken.

(3)

Opgave der kredieten.

Hoofds. III. — Posterijen, Telegraaf en Telefoon.				Hoofds. IV.	Hoofds. IX.	TOTALEN.		Opmerkingen.
1 ^e sectie. Gemeenschap- pelijkedienst.	2 ^e sectie. Posterijen.	3 ^e sectie. Telegraaf en Telefoon.		Zeewezen.	Werkli- denkas.	Verhooging.	Vermindering.	
Verhooging	Verhooging	Verhooging	Vermindering.	Verhooging.	Verhooging.			
1,900	229,441	193,770	»	25,000	»	820,861	»	(1) Artikel 14 en artikel 16, litt. a.
»	385,620	»	»	»	»	385,620	»	(2) Artikel 18 en artikel 21, litt. b en c.
11,070	»	194,555	»	10,000	»	4,027,348	»	
»	»	»	»	»	»	7,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	6,000	
»	»	»	»	»	»	»	23,330	
»	»	»	»	»	»	11,000	»	
»	»	»	»	»	»	360,420	»	
»	»	»	»	»	»	348,639	»	
»	»	»	»	»	»	34,862	»	
»	»	»	»	»	»	»	3,457,400	
»	»	»	»	»	»	583,840	»	
»	»	»	»	»	»	25,868	»	
»	»	»	»	»	»	60,000	»	
»	»	»	»	»	»	65,000	»	
»	38,000	»	»	»	»	38,000	»	
»	»	2,000	»	»	»	2,000	»	
»	»	»	103,000	»	»	»	103,000	
»	»	»	»	70,000	»	70,000	»	
»	»	»	»	»	179,075	179,075	»	
						7,019,533	3,589,730	
Algemeen saldo.						+ 3,429,803		

Uit het ontwerp van Begrooting voor 1910, uit het onderzoek van deze tabel, blijkt dat de vermoedelijke verhooging van uitgaven eigenlijk 7 miljoen 019,555 frank bereikt, maar dat men ook eene vermoedelijke vermindering van uitgaven voorziet van 3,589.750 frank; dus blijft er eene verhooging van uitgaven, bedragende 5,429,805 frank.

VERHOOGING VAN UITGAVEN.

Deze verhooging is voornamelijk toe te schrijven aan verbeteringen der jaarwedden en vooral der loonen van het werkvolk, in uitvoering van de beloften door den achtbaren Minister gedaan. Men dient hem voor deze maatregelen te danken en wij raden hem aan de gerechtvaardigde hervormingen voort te zetten.

De vermoedelijke verhoogingen betreffende de artikelen : (werktuigen, gereedschap, dwarsliggers en spoorstaven, onderhoud van het rollend materieel) staan in evenredigheid met het drukker verkeer.

VERMINDERING DER UITGAVEN.

Tot de vermindering van 3,589,750 frank op de uitgaven behooren 3 miljoen 475,400 frank voor de brandstoffen en 126,330 frank voor de artikelen : « Onderhoud der lijnen, drukwerk en tarieven. »

Brandstoffen zijn in prijs verminderd, en er worden er minder gebruikt; maar, aangezien de nijverheidszaken over het algemeen weer schijnen toe te nemen, moet men niet te veel op dit boni rekenen.

Niet zonder begrijpelijke verbazing vinden wij eene vermindering in het artikel : « drukwerk, tarieven ». Indien dit het voorteeken is van eene vereenvoudiging van den administratieven loop van zaken, moeten wij den Minister gelukwenschen. Hij is overigens, zooals gij weet, vast besloten in dezen weg te volharden.

Wij stelden met genoegen vast, dat de opbrengsten van 1909 voor den spoorweg 11,112,000 frank hooger zijn dan in 1908.

Het dienstjaar 1910 begint onder zeer gunstige omstandigheden. De nijverheid neemt weer toe en de Wereldtentoonstelling van Brussel geeft ons goede hoop op aanzienlijke opbrengsten, welke het Ministerie van Spoorwegen de onkosten zullen vergoeden die het voor het algemeen belang besteedde.

TOESTAND VAN HET PERSONEEL.

Het is ontegensprekelijk dat vele verbeteringen in den toestand en de jaarwedden van het personeel verwezenlijkt werden. Naar de verzoekschriften te oordeelen die wij ontvingen, blijft er nog veel te doen.

De toestand van de oud-werklieden die maar na een zeker getal jaren het minimum salaris ontvangen, is terecht belangwekkend : gij weet dat verscheidenen hunner reeds voldoening kregen ; nochtans denkt de Middenaf-

deeling ze nogmaals aan de welwillendheid van den achtbaren Minister te moeten aanbevelen.

De Minister had, in zitting van 29 Juli 1909, beloofd op het verzoekschrift acht te slaan van de boden der bureelen in de provincie, welke beschouwd worden als werklieden, terwijl de boden van het Hoofdbestuur bij Ministerieel besluit benoemd worden. Het zou belangrijk zijn te weten welk gevolg aan dit verzoekschrift werd gegeven.

Vol vertrouwen in de toegenegenheid en rechtvaardigheid van den heer Minister voor zijn personeel in 't algemeen, verzoekt de Middenafdeeling hem de volgende eischen van de heeren commiezen en teekenaars te willen onderzoeken.

De commiezen, die de bestendige bestanddeelen van allen administratieven dienst bij de spoorwegen uitmaken, zien geene verbetering van toestand aanbreken. Al zijn zij talrijk, is dit geen reden om ze op te offeren.

In geen ander openbaar bestuur is het programma van het aannemingsexamen zóó uitgebreid als dat, voorzien bij het Departement van Spoorwegen en, anderzijds, worden de commiezen in andere spoorwegmaatschappijen en zelfs in andere Staatsbesturen veel beter behandeld. Weliswaar hebben zij toegang tot hoogere ambten; maar, in afwachting, leven zij gedurende twintig jaren in een bekrompen staat, die niet in evenredigheid is met hunnen rang en de diensten die zij bewijzen. De commies wordt bijzonderlijk door den hooger prijs der levensbehoeften getroffen, vooral in de groote steden waar de voornaamste diensten gevestigd zijn waaraan de meeste commiezen verbonden zijn.

Hun voornaamste wensch is de herziening van den maatstaf der jaarwedden, eene verhooging van elke jaarwedde medebrengende, ten einde aan allen en eenieder eene rechtvaardige verbetering van toestand te verschaffen.

EISCHEN DER TEEKENAARS.

De teekenaars klagen te recht, dat zij, in vergelijking met de commiezen, in eenen minderen gunstigen toestand verkeerden met het oog op het bekomen van hoogere ambten.

Onder het administratief personeel vindt men 58 t. h. ambtenaren, terwijl er onder de teekenaars maar 7 t. h. zijn. Deze ondergeschiktheid wordt door niets gerechtvaardigd, vooral wanneer men let op de techniesche en administratieve kennis welke geëischt wordt bij de prijskampen voor de plaatsen van hoofd-teekenaar of teeken-bureeloverste. Deze bezwaren dienen met de grootste welwillendheid onderzocht te worden.

TIJDELIJKE TEEKENAARS.

Onder het personeel der teekenaars bestaan er nog een zeker getal tijdelijke teekenaars, wier loon van 4 tot fr. 4.50 daags beloopt en die op Zondag niet betaald worden.

Deze agenten tellen tien, vijf-en-twintig en zelfs nog meer dienstjaren bij het Beheer. Zij hebben eene lange praktijk verkregen, die er uitstekende agenten van maakte maar ze zijn niet meer in staat examens te ondergaan die eene kennis vragen welke buiten hun dagelijksch werk ligt. Men zou hun eene vaste aanstelling moeten geven, na een examen doorstaan te hebben dat zich alleen zou uitstrekken over dat gedeelte van den dienst waarmede zij belast zijn.

Herhaalde malen hebben verscheidene leden der Kamer, onder anderen de heer De Becker-Remy, tijdens de bespreking der Begrooting van Spoorwegen voor 1909, de aandacht van den achtbaren Minister getrokken op den toestand van de hoofden en opzichters bij de werkplaatsen van den Staat. Deze agenten van toezicht vragen dat men voor hen een bijzonder kader zou maken. Deze wensch is gerechtvaardigd en wij dragen dien nogmaals op aan de welwillendheid van den Minister van Spoorwegen.

Den Minister dient dank gezegd voor het inrichten van den raad van beroep, voor welken elke agent, die denkt ten onrechte streng gestraft te zijn, zijne middelen van verdediging mag doen gelden.

II.

ONDERZOEK IN DE AFDEELINGEN.

1^{ste} Afdeling. — Verslaggever, de heer POLET.

Een lid vraagt dat er te Koekelberg een postkantoor zou opgericht worden. Een ander lid wenscht het baanvak tusschen de statien Turn-en-Taxis en Brussel-West te zien afschaffen.

Een lid vraagt dat een spoorweg zou gemaakt worden tusschen Sint-Gillis-Waas en Beveren-Waas.

2^{de} Afdeling. — Verslaggever, de heer LEMONNIER.

Een lid wijst met nadruk op de noodzakelijkheid in de statien boekerijen in te richten.

Een ander lid vraagt dat de verbinding tusschen Brussel en West-Vlaanderen zou verbeterd worden.

3^{de} Afdeling. — Verslaggever, de heer Victor DELPORTE.

Men vraagt de herziening van het tarief der telephonen.

De aandacht wordt getrokken op de verkeerde wijze waarop de werken aan de spoorwegen verricht worden; men haalt het geval aan van Borgworm, waar men fundeeringen aanbesteedt waarop niet gebouwd wordt, daar de plannen niet goedgekeurd werden.

Een lid komt op tegen de inrichting van eenen overweg over den weg van Gent naar Sint-Denijs-Westrem.

Een ander lid vraagt doorgangen — ten minste voor voetgangers — over de spoorlijn waar deze door de Belliardstraat te Brussel en de Koninginne-laan te Laken loopt.

Men vraagt de spoedige voltooiing van de werken tusschen Bergen en Sint-Ghislain en onderaardsche doorgangen in de statien Doornijk, Ath, Mechelen, Braine-l'Alleud, enz.

4^e Afdeling. — Verslaggever, de heer FLÉCHET.

Een lid klaagt dat men zich zoo weinig bekommert om de visschers onzer kust.

5^e Afdeling. — Verslaggever, de heer VISART DE BOCARMÉ.

Men vraagt de voltooiing der werken in de statien Kortrijk, Iseghem en Roeselaere.

Men vraagt ook betere verbindingen tusschen de steden van West-Vlaanderen — bijzonderlijk Moescroen — en de plaatsen verder dan Brussel gelegen.

6^e Afdeling. — Verslaggever, de heer COLFS.

Een lid vraagt dat de postzegels, die men zonder twijfel ter gelegenheid van de Tentoonstelling zal uitgeven, meer artistiek zouden zijn dan die welke tegenwoordig in gebruik zijn en, bij voorbeeld, mooie Belgische landschappen zouden voorstellen. Hetzelfde lid vraagt dat het abonnement op de telefoon vermindert zou worden en dat werklieden, die blind zijn, voor halven prijs zouden mogen reizen. Hij spreekt voor de hoofdwachters en wachters die, niettegenstaande hunne verantwoordelijkheid, dertien uren achtereen moeten werken.

III.

ONDERZOEK IN DE MIDDENAFDEELING.

De algemeene toestand van het net vraagde, sinds eenige jaren, groote opofferingen, welker goede uitkomsten zich nu beginnen te doen voelen. Nochtans blijft er nog veel te doen.

Wij zouden de aandacht van den Minister willen trekken op de traagheid die men vast kan stellen in den algemeenen gang der werken en het onderbreken ervan, en hopen dat dit verholpen zal worden.

De hierna uiteengezette beschouwingen rechtvaardigen inderdaad bijzondere maatregelen, ten einde werken te toltooiën, bestemd om te vermijden dat zich voortaan nog betreurenswaardige belemmeringen zouden voordoen, zooals er op onze lijnen plaats hadden.

De ontwikkeling der ijzerenwegen en der nijverheid is ons land en in de naburige landen, voor welke onze haven van Antwerpen eenen belangrijken uitweg opent, heeft op ons spoorwegnet een bijzonder druk verkeer veroorzaakt.

De buurtlijnen, welke zich over meer dan vier duizend kilometer uitstrekken, hebben aan de algemeene vermeerdering van het verkeer aanzienlijk medegewerkt.

Eene steeds meer voorspoedige toekomst is zonder twijfel aan onze economische macht voorbehouden. Onze nieuwe Koning, op dit punt de ruime inzichten van den overleden Koning Leopold II deelende, heeft den vooruitgang van onze koopvaardijvaart en van onze koloniale uitbreiding ter harte genomen.

Deze zoo edelmoedige en vaderlandslievende gevoelens moeten ons aansporen om zonder oponthoud te werken ten einde zoo spoedig mogelijk de leemten aan te vullen van ons spoorwegnet.

Door het aankopen van talrijke terreinen, waarvan de kosten voor groote sommen voorkomen in de kredieten aan de Kamers gevraagd, heeft het Bestuur wijselijk gehandeld ten einde de mogelijkheid voor te behouden van latere uitbreiding en het voor de Schatkist noodlottig winstbejag te beletten.

Aanzienlijke kredieten, waarvan onze nationale nijverheid voordeel trok, werden besteed voor de verbetering van het rollend materieel en voor de versterking der wegen door het plaatsen van zwaardere rails.

Het aanleggen van nieuwe lijnen, het verdubbelen van zekere lijnen, met name die van Brussel naar Antwerpen en van Brussel naar Gent, het leggen van dubbel spoor voor andere lijnen, de vergrooting van talrijke statien, het plaatsen van verbeterde seinen, het afschaffen van overwegen, enz., enz., zijn alle gunstige maatregelen welker voltooiing men zoo spoedig mogelijk moet bewerken.

Wij roepen meer bepaald de aandacht van den heer Minister op de lijn van Leuven naar Duitschland, waar het verkeer al te druk is en belemmering zich weer kan voordoen. Het zou ook tijd zijn eene bepaalde oplossing te geven betreffende de nieuwe internationale lijn die Leuven met de duitsehe grens moet verbinden.

Zooals reeds gezegd werd, gaat men niet genoeg onafgebroken voort met de uitvoering der werken.

De voorbereidende studiën, de formaliteiten betreffende den aankoop van terreinen, het maken van plannen en ramingen, enz., vragen zeker veel tijd, maar het is niettemin waar dat in de private nijverheid zelfs minder belangrijke werken met meer spoed worden uitgevoerd. Daaruit moet men besluiten dat men in dit opzicht beter kon doen.

Kunnen de diensten van uitvoering van wegen en werken, belast met het toezicht op en het onderhoud van de spoorwegen, zich gestadig bezighouden met de studiën van ontwerpen, de opneming van plannen, enz., die hun buiten hunne gewone werkzaamheden gevraagd worden? Dat is natuurlijk niet mogelijk.

Dit is misschien een zwak punt in de inrichting van de diensten van uitvoering, waardoor gedeeltelijk de traagheid en het onderbreken der werken wordt uitgelegd.

Gedurende deze laatste jaren heeft de Staat zijne financieele lasten aanzienlijk verzwwaard ten einde het lot te verbeteren van het lagere personeel van spoorwegen, posterijen en telegraphen. Daarvoor voorziet de Begroting van 1910 nog eene verhooging van 4,000,000 frank.

Ten einde het evenwicht van de Begroting te behouden zonder over te

gaan tot de verhooging van de vervoertarieven, moet het personeel door zijne bekwaamheden zijnen ijver noodzakelijk zooveel mogelijk bijdragen tot eene vermindering in de uitgaven van exploitatie. Het is van dien kant, en niet van den kant der loonen, dat de overheid moet trachten bezuinigingen te maken.

* * *

Een zeker aantal vragen werden door de Middenafdeeling aan de Regeering gedaan. Hier volgen zij, met de antwoorden daarop gegeven:

IV.

ANTWOORDEN OP DE VRAGEN DOOR DE MIDDENAFDEELING GESTELD.

VRAAG.

Welken uitslag levert de bloktrein op met het oog op het verkeer?

ANTWOORD.

Reizigersverkeer tusschen Brussel-Noorden en Antwerpen (M. S.) en omgekeerd.

	Tijdperk vóór de inrichting van de bloktreinen.			Eerste jaar van de bloktreinen.
	Van 1 Aug. 1905 tot 31 Juli 1906.	Van 1 Aug. 1905 tot 31 Juli 1907.	Van 1 Aug. 1905 tot 31 Juli 1908.	Van 1 Augustus 1908 tot 31 Juli 1909.
Getal reizen :				
A. Gewone kaartjes en gezelschapshil-jetten	942,072	971,267	966,463	1,211,535
B. Gewone en schoolabonnementen. . .	143,124	147,782	167,480	226,332
C. Abonnementen voor werklieden. . .	87,860	92,246	95,966	92,316
TOTALEN	1,173,056	1,211,295	1,229,911	1,530,203
	+ 38,259	+ 18,616	+ 300,292	

1) Om het getal reizen vast te stellen, heeft men gerekend :

1 ^o) Voor de abonnementen met beperkte reis (afstand van 31 tot 75 kilometer).	van 3 maanden pr 27 verplaat., of 54 reizen.			
	van 6 — 54 — 108 —			
	van 9 — 81 — 162 —			
	van 12 — 108 — 216 —			

Voor de schoolabonnementen :		1 jaar	6 maanden	3 maanden
1 verplaatsing (1 reis H. T.)	45 verpl. of 86 reizen	26 verpl. of 52 reizen	13 verpl. of 26 reizen.	
2 of 3 verplaatsingen	129 — 258 —	78 — 156 —	39 — 78 —	
4 of 6 —	216 — 430 —	130 — 260 —	65 — 130 —	
7 —	301 — 602 —	180 — 360 —	90 — 180 —	
8 of 12 —	450 — 860 —	260 — 520 —	130 — 260 —	

VRAAG.

Men vraagt den minister zoo spoedig mogelijk het reglement betreffende het recht van vereeniging uit te vaardigen.

ANTWOORD.

Aan dezen wensch van de Middenafdeeling zal voldaan worden.

VRAAG.

De blinden worden voor halven prijs vervoerd. Men wenscht dezen maatregel tot hunne geleiders te zien uitbreiden.

ANTWOORD.

De blinden genieten op de Belgische spoorwegen geen enkele vermindering van tarief.

Het toepassen van verminderde tarieven, zelfs van kosteloos vervoer voor blinde lieden en hunne geleiders, werd herhaaldelijk opgeworpen. Onder andere in 1906 werd eene dergelijke vraag gedaan door de Middenafdeeling belast met het onderzoek van de Begrooting van het Departement.

Men antwoordde dat het ten laste van den dienst der liefdadigheid kwam de reizen der blinden te begunstigen, daar het Departement van Spoorwegen de lasten niet kon aannemen welke andere departementen moesten dragen door zoodanige vrijstellingen. Deze gunsten zouden overigens aanleiding geven tot talrijk en niet te voorkomen bedrog.

Eindelijk, het tarief voor het personenvervoer is buitengewoon laag in België en het is niet mogelijk, indien men niet ernstige misrekeningen te gemoet wil gaan, zonder wel bepaalde noodzakelijkheid nieuwe verminderingen voor te stellen.

VRAAG.

Men wenscht postzegels met en zonder bandje te zien maken.

ANTWOORD.

Het bestaan van een dubbele reeks postzegels met en zonder bandje voor den zondagsdienst zou eene groote verwarring veroorzaken en eene uitgave medebrengen die door niets gerechtvaardigd zou zijn.

VRAAG.

Hoever staat het met de studien betreffende de afschaffing van den tunnel te 's Gravenbrakel?

ANTWOORD.

Deze zaak staat in verband met het ontwerp van aanleg van eene rechtstreeksche lijn tusschen Brussel-Zuid en Hennuyères, welke thans ter studie ligt.

VRAAG.

Men wenscht den toestand der zaalwachters en kaartjesafnemers te zien verbeteren.

ANTWOORD.

Op 1 Januari laatstleden werd het loon van de zaalwachters en kaartjesafnemers dat beneden 3 frank stond, op dit cijfer gebracht. Verder hebben zij, die sedert min dan drie jaar een lager loon ontvingen dan het maximum voor hun ambt voorzien — zooals overigens de werklieden in 't algemeen van den exploitatiedienst, die zich in dezelfde omstandigheden bevonden — eene verbetering van toestand bekomen.

Nog andere maatregelen liggen ter studie.

VRAAG.

In vergelijking met andere landen komt de Belgische telefoondienst een van de laatste wat prijs en inrichting betreft.

Het nieuw voorgestelde stelsel zou vooral voor de handelaars en nijveraars zeer kostbaar zijn.

ANTWOORD.

In antwoord op eene vraag gesteld door de Middenafdeeling welke het ontwerp van Begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven onderzocht voor het dienstjaar 1909 (zie Kamerst. n^o 202, bl. 39 en 40), heeft de Regeering verklaard dat de vergelijking van de abonnementen op de telefoon, in de verschillende landen, niet kunnen berekend worden naar een gemeenen maatstaf, daar zij niet alleen zeer verschillende voorwaarden van inrichting en exploitatie beoogen, maar ook diensten bewijzen die in aard en uitgebreidheid zeer verschillen.

De algemeene ervaring leert ons dat het zelfs niet wettig is vergelijkingen te maken tusschen de verschillende netten van een zelfde land.

Wat de inrichting van den dienst betreft, kunnen wij zeggen dat de vreemdelingen die naar België komen om onze inrichtingen en hare werking te bestudeeren, ze altijd zeer geprezen hebben.

De Regeering verstaat het laatste lid van de vraag niet heel goed. Van welk stelsel is er hier sprake?

Ingeval de Middenafdeeling de vraag nauwkeuriger wil stellen, zal de Regeering met genoegen alle inlichtingen geven die in haar bezit zijn.

VRAAG.

Niet lang geleden heeft men voorgesteld de verzenders de gedrukte vrachtbrieven te doen betalen, die de administratie tot hiertoe kosteloos ter beschikking van het publiek stelde.

Deze maatregel heeft de kleine nijveraars en handelaars ontroerd.

Wil de achtbare heer Minister ons den waren toestand doen kennen?

ANTWOORD.

Het kosteloos verstrekken van gedrukte vrachtbrieven heeft aanleiding gegeven tot eene ware verspilling.

Onder het nieuwe stelsel van aanneming van waren, zal men een gewijzigd formulier gebruiken.

Na eenigen tijd zal het bestuur kunnen nagaan wat de invloed van die verandering zal zijn op de uitgaven in drukwerk die het heden bekostigt.

Intusschen blijft het *statu quo* behouden.

VRAAG.

Men vindt dat de benoeming van de boventallige brievenbestellers zeer laat geschiedt.

ANTWOORD.

De voorloopige agenten worden boventallige brievenbestellers benoemd na een proeftijd van zes maanden, in hoedanigheid van candidaat-brievenbestellers.

De duur van dien proeftijd schijnt niet overdreven te zijn.

VRAAG.

Hoever staat het, zoowel wat betreft de overeenkomst als het ontwerp, met de lijn naar Duitschland?

ANTWOORD.

De definitieve studiën zijn begonnen en worden met ijver voortgezet op de afdeling Leuven-Tongeren.

Wat het gedeelte betreft van Tongeren naar de grens, is de toestand niet veranderd sedert de laatste mededeelingen door de Regeering aan het Parlement gedaan.

VRAAG.

Men beklaagt zich over de traagheid van het werk in het aanleggen van buurtspoorweggen.

ANTWOORD.

Voor het aanleggen van buurtspoorwegen staat de Maatschappij maar den volstrekt noodigen tijd toe.

Nochtans gebeurt het dat, op aandringen van de belanghebbende gemeenten, deze maatschappij soms aanbestedingen doet eer zij in het bezit is van alle terreinen.

In deze gevallen, wordt den ondernemer veroorloofd het werk te beginnen op eigen risico; en de termijn begint maar te rekenen van het oogenblik af dat hij over de geheele benoodigde plaats kan beschikken.

Het gebeurt ook dat, nadat klachten opgerezen zijn, een gedeelte van de lijn wordt voorbehouden om later nauwkeuriger bestudeerd te worden, en dan is voornoemde Nationale maatschappij genoodzaakt tot achtereen-

volgende aanbestedingen over te gaan voor het aanleggen van eene zelfde lijn.

Zoo was waarschijnlijk de staat van zaken, die deze klacht uitlokte.

VRAAG.

Men wenscht dat de diensturen voor de wissel- en seinwachters ingekort worden.

ANTWOORD.

De duur van den dienst voor de seinhuiswachters, seingevers en wisselwachters, wordt bepaald volgens de moeilijkheid van den dienst; maar men heeft eene algemeene studie begonnen ten einde de langste diensten in te korten.

Reeds werden sommige diensten ingekort.

VRAAG.

Heeft het Bestuur een besluit genomen aangaande de automatische postzegel-uitdeelters?

Men heeft proeven genomen, en wij wenschen er den uitslag van te kennen.

ANTWOORD.

De ondervinding heeft geleerd dat het uitgeven van postzegels aan de winketten practischer en goedkooper is dan het automatische uitgeven.

De automatische uitdeelters ontlasten de winketten maar weinig of niet.

Nochtans kunnen zij zekere diensten bewijzen in de groote steden naast de winketten der telegraafbureelen die gedurende den nacht openblijven, wanneer, de postkantoren gesloten zijnde, het verkoopen van postzegels aan die winketten geschiedt.

Men heeft proefnemingen gedaen met deze uitdeelters in de open lucht, maar telkens waren zij in de war'tengevolge van de vochtige luchtgesteldheid. Daarenboven trachten oneerlijke lieden ze te doen werken door middel van metalen schijfjes, doorboorde twee centiemen stukken, enz.

Men moet ook in acht nemen dat deze uitdeelters zeer duur kosten en dat de onderhouds- en aanvullingskosten nog al hoog schijnen te zijn.

Kortom, het Bestuur is niet van meening het algemeen gebruik van deze uitdeelters voor te stellen, maar het onderzoekt of het wenschelijk is ze te gebruiken onder de omstandigheden hierboven aangehaald in lid 3.

VRAAG.

Geeft de inrichting van den dienst van chèques over de post goede uitslagen?

ANTWOORD.

Er bestaat in België geen dienst voor chèques over de post.

Bovengestelde vraag betreft waarschijnlijk den dienst van stortingen en betalingen (door overdracht) in loopende rekening, door tussenkomst van

de Nationale Bank van België, en die ingericht werd bij Koninklijk besluit van 20 Maart 1909.

In 1909 (van 20 April tot 31 December) werden 24,638 stortingen gedaan voor eene globale som van fr. 51,610,056.02 en 12,264 betalingen, tot een totaal bedrag van fr. 5,807,078.95.

Deze cijfers zullen verre overtroffen worden in 1910.

Inderdaad, de laatste maand waarvan de uitslagen heden bekend zijn, geeft de volgende cijfers :

Stortingen :

4,282 voor 5,548,048 frank.

Betalingen :

2,499 voor 975,155 frank.

De post gelast zich ook, op aanvraag der belanghebbenden, in loopende rekening aan de Nationale Bank te storten alle sommen die zij voor kwijtbrieven of wissels bij haar, tot inkasseering neergelegd, ontvangt.

Deze wijze van vereffening werd in 1901 ingesteld en laat den rechthebbenden ook toe de sommen in te schrijven, gestort ten voordeele van een derden persoon, welke maatregel vroeger alleen toepasselijk was op neerleggingen die waarden bevatten voor ten minste 1000 frank.

Dit minimum werd verlaagd tot op 50 frank, krachtens bovenbedoeld koninklijk besluit.

De gedane stortingen bedroegen in 1909 :

a) Neerlegging van wissels, fr. 82,191,368.34, waarvan ongeveer 14,000,000 ten bate van derden.

b) Neerlegging van kwijtbrieven, fr. 60,264,047, waarvan 22,526,963.87 ten bate van derden.

Het verlagen van het minimum en de openbaarheid, aan de nieuwe maatregelen gegeven, hebben een merkwaardigen vooruitgang van die diensten sedert de maand Mei laatstleden ten gevolge gehad.

Daarover kan men oordeelen door de volgende uitslagen :

	Getal neerleggingen.	Totaal bedrag der inkasseeringen.	Sommen ten bate van derden gestort.
Handelseffecten:			
December 1908	847	4,784,686.89	954,834.24
— 1909	2,611	10,485,627.96	1,696,729.12
Kwijtbrieven :			
December 1908	604	4,363,760.18	1,085,211.40
— 1909	2,207	6,477,800.79	2,934,011.85

Het geheel van de diensten in loopende rekening bedroeg dus, voor de maand December 1909, fr. 25,486,629.75.

VRAAG.

Is het waar dat een Duitsch agentschap zich voorstelt in ons land een

officieelen Reisgids uit te geven met bijzondere reclames voor Duitsche nijveraars en handelaars? Heeft het daartoe recht?

ANTWOORD.

Duitsche nijveraars hebben zich inderdaad een zeker getal beknopte reisgidsen aangeschaft.

Deze werden met reclames bedekt, op bijzondere wijze ingebonden, en kosteloos rondgedeeld.

VRAAG.

Denkt het Bestuur niet, dat het voordeelig zou zijn de tegenwoordige hallen van onze statiën te vervangen door afdaken in den aard van die welke te Gent en te Brussel-Noord werden geplaatst?

ANTWOORD.

De tegenwoordige hallen leveren, onder andere, de volgende bezwaren op :

1^o Zij maken het moeilijk, zoo niet onmogelijk, de gewenschte veranderingen aan de statiën te doen ondergaan.

2^o Zij laten maar lastig den rook uit, en dit hindert de reizigers.

3^o Hun bouw kost zeer duur.

Ten einde dezen toestand te verbeteren, heeft het Bestuur deze hallen door afdaken willen vervangen.

Verschillende typen werden bestudeerd en toepassingen ervan werden gedaan te Gent (Zuid), Antwerpen (Zuid), Oostende (Kaai) en thans te Brussel (Noord).

Daar de proefnemingen goede uitslagen gaven, stelt het Bestuur zich voor, het gebruik ervan algemeen te maken.

VRAAG.

Men wenscht artistieke postzegels (zooals die van Congo). De onze zijn grof, vergeleken met die van andere landen.

ANTWOORD.

De postzegels van Congo zijn in metaal gegraveerd. Deze kopersnee is zeer duur in het gebruik en de meeste europeesche besturen hebben er van afgezien voor alle waarden van ruimen verkoop.

Het Bestuur tracht trapsgewijze haar typographisch (materieel te verbeteren.

VRAAG.

Men wenscht de herinrichting van de werkplaatsen van Saint-Ghislain, Warquignies en Quaregnon. De bestaande werkplaatsen zijn niet in verhouding met de drukte van den dienst.

ANTWOORD.

De vergrooting van de gebouwen, te Saint-Ghislain gebruikt voor het bergen en herstellen van locomotieven, ligt ter studie.

De bergplaats voor locomotieven te Quaregnon is voor den tegenwoordigen dienst voldoende.

Het plan van de toekomstige inrichting der statie Warquignies voorziet het bouwen van eene werkplaats voor lichting. In afwachting daarvan, zal de bestaande werkplaats vergroot worden.

Het bouwen van eene werkplaats voor het maken van wagons te Quaregnon-Central is insgelijks besloten.

VRAAG.

Men wenscht de vermindering van dienstduur voor de hoofdwachters en de wachters.

ANTWOORD.

De toestand van de hoofdwachters en de wachters wordt nu in zijn geheel onderzocht, niet alleen wat den duur van het werk betreft, maar ook de vergoedingen voor overnachten, het stelsel der premien, de verwisseling en de jaarwedden.

Zulk eene studie is van zelf van zeer langen duur, maar de Regeering hoopt binnen kort tot een uitslag te geraken.

VRAAG.

Waarom, zoo vraagt men, worden er geene kaartjes van eerste klasse ter beschikking gesteld van de beampten, ten einde het tijdverlies te vermijden, voortspruitende uit het vervaardigen van geschreven plaatsbewijzen?

ANTWOORD.

Moest men de geschrevene kaartjes geheel afschaffen, dan zou dit meer bezwaar dan voordeel opleveren.

Dan zou men aan ieder winket van al de statien en halten van het spoorwegnet moeten uitdeelen biljetten voor enkele reis en voor heen en terug van de drie klassen voor alle localiteiten met geregeld tarief; daardoor zouden al de te kleine loketkasten vervangen, ja, zelfs de lokalen moeten vergroot worden.

Ten gevolge daarvan zou de uitdeeling der biljetten vertraagd, in plaats van bespoedigd worden, want door het aanzienlijk uitbreiden der loketkasten, zouden de beampten niet meer, zooals nu, al hunne biljetten dicht bij het winket hebben en zouden zij eene tabel moeten raadplegen om te weten in welk hokje de coupons zich bevinden, eer zij de reizigers konden bedienen.

Het gebruik van coupons voor verschillende bestemmingen heeft in zekere mate het aantal geschreven biljetten verminderd.

Ten einde zooveel mogelijk het aantal geschrevene biljetten en de bezwaren aan het gebruik ervan te verminderen, werd, in 1902, voorgeschreven gedrukte biljetten te doen dienen voor het verkeer, dat, jaarlijks, eene plaatsing gaf van 36 coupons van eenzelfde soort en eenzelfde klasse, terwijl vroegere voorschriften dit getal op 72 bepaalden.

Daarenboven, indien voor nog al druk verkeer, het getal jaarlijks in eene statie uitgedeelde biljetten niet tot dit cijfer 36 komt, moeten er toch biljetten worden gedrukt, wanneer daardoor de loketkasten niet te vol worden noch de dienst der agenten bemoeilijkt.

Het gebruik der geschrevene kaartjes wordt overigens te allen tijde streng nagegaan.

VRAAG.

Men vraagt de verbetering der perrons van de voornaamste statien, derwijze dat de reizigers gelijksgronds in de treinwagens kunnen stappen, en dat de perrons van de kleine statien ook aldus zouden worden verbeterd, naar gelang er daar werken worden uitgevoerd.

ANTWOORD.

Deze vraag werd herhaalde malen in België onderzocht en bekwam telkens eene ontkennende oplossing.

Zeker maken de verhoogde perrons het in- en uitstappen der rijtuigen veel gemakkelijker, vooral voor bejaarde personen en voor dames; maar de ongelukken die zij veroorzaken zijn zoo talrijk en zoo ernstig, dat, daar de veiligheid der reizigers den voorrang moet hebben boven het gemak van enkelen, het spoorwegbestuur dit stelsel niet kan aanprijzen.

Volgens de door den *Board of Trade* aan het bestuur van Staatsspoorwegen verstrekte inlichtingen, bedraagt het aantal ongelukken, veroorzaakt door het bestaan van verhoogde perrons, in Engeland, 40 dooden en 1,642 gekwetsten op 1,200,000,000 reizigers, terwijl in België soortgelijke ongelukken voor hetzelfde aantal reizigers slechts 14 dooden en 74 gekwetsten bedraagt. En deze laatste cijfers zullen afnemen naarmate de ondergrondse tunnels in een grooter getal statien zullen worden ingevoerd.

Trouwens, de verhoogde voetpaden in Engeland hebben, behalve het blijvend gevaar bewezen door de jaarlijksche statistiek van dooden en gekwetsten, tot wezenlijke rampen aanleiding gegeven, bij te grooten toevloed van reizigers. Het is gebeurd, dat talrijke personen gelijktijdig werden verdrongen en in de kuilen gegooid, daarna vertreden, gewond en zelfs gedood door de menigte, zóó zelfs dat men in Engeland zelf heeft afgevraagd of het niet beter ware terug te gaan tot de lage perrons van het vasteland.

Enkele spoorwegbesturen van het vasteland hebben een half hoog perron aangenomen, 65 centimeter boven de rail, en de voetpaden zijn daardoor eene trede lager dan de vloer van de rijtuigen. De ondervinding heeft nog niet de waarde bewezen van dit stelsel, dat minder gevaar, maar ook minder gemak oplevert dan de engelsche voetpaden.

VRAAG.

Men vraagt opheldering omtrent de spoorweglijn van Houthaelen naar Asch en, in 't algemeen, omtrent de ontworpen lijnen in het bekken van Limburg.

ANTWOORD.

Het plan van eene lijn gaande van Houthaelen naar Asch is vastgesteld. Van laatstgenoemde statie, waar zij aansluit bij de lijn van Hasselt naar Maeseyck, richt zij zich naar de Maas, dicht langs Stockheim.

Ten slotte, van Houthaelen af, zal zij worden verlengd naar de lijn van Diest naar Moll. Vele plannen liggen ter studie om deze lijn te verbinden met de lijn van Antwerpen-Gladbach en met die van Hasselt-Maastricht.

VRAAG.

Dank zij eene zeer krachtdadige doorweeking, worden sommige harsrijke houtsoorten en meer bijzonder de noordsche den, met voordeel gebruikt voor het maken van telegraaf- en telefoonpalen, in Duitschland, in Zwitserland en in Italië; in België echter zijn zij van de aanbestedingen uitgesloten.

Is de Minister van Spoorwegen niet vanzins ernstige en overtuigende proeven te nemen met het gebruik van den noordschen den, die op groote schaal in België wordt gekweekt?

ANTWOORD.

Eene levering van 1,200 palen in dennenhout van Belgische afkomst is in aanbesteding gegeven ten einde den handel der inlandsche houtsoorten te begunstigen.

Het leveren van eene zekere hoeveelheid van noordsche dennen van Belgischen afkomst zal binnen kort ook aanbesteed worden, bij wijze van proefneming.

*
* *

Onze collega's, dikwijls overlast met werk, hebben veel moeite om alle wenschelijke statistische inlichtingen te bekomen. De verslaggever van verleden jaar, de heer Hubert, heeft deze inlichtingen samengevat in zeer nuttige tabellen en diagrammen.

Daar wij wenschen dat men de belangrijke inlichtingen gemakkelijk zou kunnen bekomen, hebben wij het Bestuur verzocht deze bescheiden tot den loopenden dag aan te vullen. Zij zijn bij dit verslag gevoegd.

*
* * *

VRAAG.

In welke verhouding wordt het getal plaatsen begeven?

1^o Aan de aspiranten, in dienst van den Staat?

2^o Aan de gewezen militairen?

ANTWOORD.

Beambten.

Bestuur van Spoorwegen, Posterijen en Zeewezen.

Ordeklerk.

Daar, bij het eigenlijk gezegde bureelwerk, de betrekking van ordeklerek het begin is der postbediening, wordt de plaats verkregen

door een vergelijkend examen van hen, die buiten het Departement staan.

Deze plaatsen werden aangeboden, per helft, aan de onderofficieren, brigadiers en korporalen die ten minste acht jaren dienst telden en gunstig stonden aangeschreven bij het Departement van Oorlog, alsmede aan de oud-onderofficieren, brigadiers en korporalen die dezelfde vereischten bezitten.

Doeh, in werkelijkheid, boden zich, in 1909, voor de 64 plaatsen, den militairen aangeboden, 10 kandidaten aan voor het examen en 6 daarvan werden aanneembaar verklaard.

Bestuur van Spoorwegen.

Klerk.

Tot voor korten tijd geleden werden de plaatsen van klerk voorbehouden, per helft, aan de ordeklerken die vier jaren dienst telden en aan de kandidaten die buiten het Bestuur stonden. In 1909, werden 30 soortgelijke plaatsen begeven aan vreemde kandidaten en 96 aan de commiezen van orde.

Aangestelde en toegevoegde goederenbeambte.

Deze plaatsen worden uitsluitend voorbehouden aan de agenten die reeds tot het bestuur behooren.

Wachter.

Bij het begeven van de plaats van wachter genieten de agenten van den Staat volstrekt geen voorkeur.

De betrekkingen, waarvoor een vergelijkend examen plaats heeft, worden verdeeld, per helft, tusschen de burgers en de militaire kandidaten (vrijwilligers en oud-vrijwilligers, onderofficieren en oud-onderofficieren miliciens).

In 1909, had er, voor 140 betrekkingen, een vergelijkend examen plaats; 581 militairen en 2,234 vreemden meldden zich daarvoor aan; 70 militairen en 70 vreemden werden aanneembaar verklaard.

Bestuur van posterijen.

Klerk.

In 1909, werden 70 plaatsen van klerk begeven aan de ordeklerken die ten minste vier jaren dienst telden en 7 werden aan vreemden geschonken.

Candidaat-brievenbesteller.

Op de 1,031 plaatsen, in 1909 begeven, werden er 59 voorbehouden aan de agenten van den Staat, dus in de verhouding van 5,72 t. h., en 127 aan de oud-militairen, dus in de verhouding van 12,31 t. h.

Bestuur van telegraphen.

Leerling.

In 1909, hebben 131 agenten van den Staat en 186 vreemden deelgenomen aan het examen. (De hoogste leeftijd om tot dit vergelijkend examen te worden toegelaten is bepaald op 18 jaar.)

Hulptelegrafist.

In beginsel worden de plaatsen van hulptelegrafist voorbehouden aan de lagere agenten van het bestuur van telegrafen. Slechts als er geen kandidaten van die soort opkomen, doet men een beroep op de vreemde kandidaten. In dit geval gaan de onderofficieren, brigadiers en korporalen die ten minste acht jaren dienst tellen vóór de andere kandidaten.

In 1909 werden, op de 24 begeben plaatsen, 20 voorbehouden aan agenten van den Staat en 4 aan vreemden.

In 1909, hebben 87 agenten van den Staat, 33 vreemden en 3 militairen aan de proef deelgenomen.

Ordeklerk.

De plaatsen van die soort — in 1909 ten getale van 53 — worden uitsluitend, na vergelijkend examen, voorbehouden aan de lagere agenten die deel uitmaken van het bestuur van telegrafen.

Klerk.

Op de 31 plaatsen, in 1909 begeben, werden er 16 voorbehouden aan commiezen van orde en 15 aan vreemde kandidaten.

Werklieden.

Bij de werving van dit personeel, wordt de voorkeur gegeven eerst aan de onderofficieren, brigadiers en korporalen, die ten minste acht jaren werkelijken dienst tellen.

Daarna, aan de vrijwilligers en oud-vrijwilligers.

Eindelijk, aan de overige kandidaten.

*
* *

Er bestaat geen statistiek waardoor men juist kan zeggen in welke verhouding het aantal werklieden-plaatsen wordt geschonken aan oud-militairen.

Het bestuur tracht de voorwaarden van toelating in overeenstemming te brengen met de bepalingen der wet van 14 December 1909.

VRAAG.

Welke beschikking denkt de heer Minister te nemen tot verleening van dienstbiljetten aan de gepensioneerden van zijn Departement?

ANTWOORD.

Het reizen met dienstbiljetten wordt toegestaan aan agenten, die, nadat zij op pensioen zijn gesteld, nog zekere dienstverrichtingen of zendingen vervullen, bij voorbeeld als lid van den onlangs ingestelden Raad van beroep.

Tot nu toe was het niet mogelijk eene oplossing te vinden, waardoor de bepalingen van de wet in overeenstemming konden worden gebracht met de wenschen van de gepensioneerde agenten.

VRAAG.

Ware het niet mogelijk de werklieden, hunne weduwen en weezen op denzelfden voet te stellen als de beambten en bedienden wat aangaat het bedrag van het pensioen, en vooral het maximum? Welke zouden de financiële lasten zijn door dien maatregel veroorzaakt?

ANTWOORD.

De pensioenen der werklieden worden vastgesteld naar de volgende grondslagen :

1^o Werklieden, gepensionneerd ten gevolge van ziekte of ouderdomsgrens (70 jaar): voor de eerste tien dienstjaren, 20 t. h. van het gemiddeld loon dat zij trokken gedurende de drie laatste jaren, en daarenboven 1 1/2 t. h. voor elk dienstjaar boven tien, met maximum van 50 t. h. van dit loon.

2^o Werklieden, gepensionneerd ten gevolge van gebreken, voortspuitende uit een ongeval bij den dienst : 50 t. h. van het loon dat zij trokken op het oogenblik dat zij op pensioen werden gesteld, en daarenboven 1 1/2 t. h. van hetzelfde loon, voor elk dienstjaar boven de 15 tot 25, dan nog 1 t. h. voor elk dienstjaar boven 25, met maximum van 75 t. h. van dit loon.

Stelt men tegenover elkander de voorwaarden waarin worden verleend en berekend de pensioenen der aangestelde agenten en die der werklieden, dan ziet men (zie bijlage : vergelijkende tabel van de zooveelsten per honderd toegepast op de berekening van de pensioenen der aangestelde agenten en van die der werklieden) dat, tot 50 jaren dienst, de zooveelsten voor de pensioenen der gebrekkige werklieden voordeeliger zijn dan die voorzien bij de wet van 1844 voor de pensioenen der aangestelde agenten, in dezelfde voorwaarden op pensioen gesteld.

Na dien termijn van dienst, is het stelsel, toegepast op de aangestelde agenten voordeeliger dan dat toepasselijk op de werklieden. Inderdaad, het bedrag van het pensioen (wegens gebrekkigheid of ouderdom), dat, voor dezen bepaald blijft op 50 t. h., klimt, wat genen betreft, op tot een maximum van 75 t. h.

Ook verschillen de beide stelsels nog hierin, dat het pensioen der aangestelde agenten wordt bepaald naar gelang van het gemiddeld loon der laatste vijf jaren, terwijl dat der werklieden wordt berekend naar gelang van het gemiddeld loon der laatste drie jaren, wat voordeeliger is.

Daarenboven gelden, voor de werklieden, de diensten van af 18 jaren, terwijl, volgens de wet van 1844, zij, voor de beambten en werklieden die geen militairen dienst hebben, slechts van af 21 jaren mogen geteld worden. De militaire diensten worden geteld van 19 jaren af.

Men ziet dat op die laatste twee punten, de vergelijking ten gunste is van het gevolgd stelsel, wat de werklieden betreft.

* * *

Het bestuur is niet bij machte nauwkeurig te bepalen welke financiële lasten zouden veroorzaakt worden door de toepassing, vóór het berekenen

van het pensioen der werklieden, van de grondslagen vastgesteld door de voornoemde wet van 1844; het bezit niet al de daartoe benoodigde inlichtingen.

Echter kan, volgens in 1903 gemaakte ramingen, de vermeerdering van uitgaven, door dergelijken maatregel te weeg gebracht, worden geschat op ongeveer 25 t. h.

Deze verhouding, toegepast op het cijfer der pensioenen *verleend* in 1909, dat 419,000 bedraagt, geeft $\frac{419,00 \times 25}{100} = 104,750$ frank.

Zooals de Regcering heeft betoogd, met name in de vergaderingen der Kamer, van 9 Maart 1904, 3 April 1906 en 30 Juli 1907, betalen de werklieden geene enkele bijdrage voor hunne persoonlijke pensioenen. Deze komen geheel voor rekening van de Schatkist. Het daarvoor aangevraagd krediet op het ontwerp van Begrooting voor 1910 (artikel 56) bedraagt 2,200,000 frank.

Pensioenen der weduwen en weezen.

De pensioenen van de weduwen en weezen der benoemde beambten en agenten en die van de weduwen en weezen der werklieden van het Departement worden uitbetaald door twee afzonderlijke kassen; elke dezer kassen wordt, wat haar betreft, gestijfd door de afhoudingen gedaan op de jaarwedden en loonen der bij haar aangeslotenen.

Voor de kas van de weduwen en weezen der benoemde beambten en agenten zijn deze afhoudingen, behalve het bedrag van de eerste maand jaarwedde, de korting van de eerste twee maanden van elke latere verhooging en van de sommen die, volgens de wetten en reglementen aan de kas vervallen voor verlof, afwezigheid of tuchtstraf:

3 t. h. op de jaarwedden van minder dan 3,000 frank; 3 1/2 t. h. op de jaarwedden van 3,000 frank en daarboven, en dan nog eene bijkomende afhouding van 2 t. h. voor de agenten, gehuwd gedurende een tijdsverloop van 10 jaren, en 1 t. h. voor de volgende jaren; nog andere bijkomende afhoudingen wanneer de man minstens 10 jaar ouder is dan zijne vrouw, of wanneer men in aanmerking wil nemen het tijdperk van surnumerariaat of de aanneembare werkelijke militaire diensten.

BIJLAGE.

Vergelijkende tabel der zooveelsten per honderd toegepast op de berckening van de pensioenen der aangestelde agenten en van die der werklieden.

DUUR der DIENSTEN.	Beambten en agenten op pensioen gesteld, in gewone omstandigheden.		Beambten en agenten op pen- sioen gesteld ten gevolge van in dienst bekomen wonden.		Opmerkingen.	
	Beambten en bedienden.		Werklieden zooveelste per honderd.	Beambten en bedienden zooveelste (2) per honderd.		Werklieden zooveelste per honderd.
	Sedentaire diensten zooveelste per honderd.	Werkelijke diensten zooveelste per honderd (1).				
1						
2						
3				25,000		
4						
5						
6				26,666		
7				28,333		
8				29,999		
9				31,666	50.00 (*)	
10	16,666	20	20 „	33,333		
11	18,333	22	21.50	34,999		
12	19,999	24	23 „	36,666		
13	21,666	26	24.50	38,333		
14	23,333	28	26 „	39,999		
15	24,999	30	27.50	41,666		
16	26,666	32	29 „	43,333	51.50	
17	28,333	34	30.50	44,999	53 „	
18	29,999	36	32 „	46,666	54.50	
19	31,666	38	33.50	48,333	56 „	
20	33,333	40	35 „	49,999	57.50	
21	34,999	42	36.50	51,666	59 „	
22	36,666	44	38 „	53,333	60.50	
23	38,333	46	39.50	54,999	62 „	
24	39,999	48	41 „	56,666	63.50	
25	41,666	50	42.50	58,333	65 „	
26	43,333	52	44 „	59,999	66 „	
27	44,999	54	45.50	61,666	67 „	
28	46,666	56	47 „	63,333	68 „	
29	48,333	58	48.50	64,999	69 „	
30	49,999	60	50 „	66,666	70 „	
31	51,666	62	„	68,333	71 „	
32	53,333	64	„	69,999	72 „	
33	54,999	66	„	71,666	73 „	
34	56,666	68	„	73,333	74 „	
35	58,333	70	„	74,999	75 „	
36	59,999	72	„	75,000	„	
37	61,666	74	„	„	„	
38	63,333	75	„	„	„	
39	64,999	„	„	„	„	
40	66,666	„	„	„	„	
41	68,333	„	„	„	„	
42	69,999	„	„	„	„	
43	71,666	„	„	„	„	
44	73,333	„	„	„	„	
45	74,999	„	„	„	„	
46	75	„	„	„	„	

(*) Bedrag bepaald door de ongevallenwet voor de gevallen van volledige en bestendige arbeidsongekwaamheid.

1^o De diensten rekenen voor de beambten en bedienden van 21 jaren af en voor de werklieden van 18 jaren af.

2^o Voor de gevallen van pensionneering in gewone omstandigheden wordt het pensioen berekend naar gelang van het gemiddeld loon der laatste vijf jaren voor de beambten en bedienden, terwijl voor de werklieden het gemiddeld loon der laatste drie jaren tot grondslag der berekening dient.

(1) Deze berekening wordt enkel toegepast voor de bewezen diensten als wachter, hoofdwachter en eerste hoofdwachter.

(2) Die niet vallen onder toepassing van de wet op de arbeidsongevallen.

Merken wij op dat deze kortingen en afhoudingen uitsluitend besteed worden voor den dienst van gezegde pensioenen.

Hetzelfde is niet het geval met de kas der werklieden welke inhoud, saamgebracht uit eene afhouding op het loon van de bij haar aangeslotenen en uit toelagen van den Staat, verzekert, behalve den dienst der pensioenen, de betaling van hulp in geval van ziekte en van de kosten van geneeskundige behandeling aan de bij haar aangeslotenen (daarin begrepen de levering der geneesmiddelen).

De geneeskundige behandeling wordt daarenboven verstrekt aan de gepensioneerde werklieden.

De afhouding ten bate van de kas der werklieden wordt berekend tegen 5 t. h. op de loonen van fr. 2.40 en minder, en tegen 4 t. h. op de loonen van meer dan fr. 2.40.

Thans zijn er onder de deelnemers maar weinigen wier loon fr. 2.40 niet te boven gaat (vrouwelijke baanwachters, leergasten, enz.), zoodat het gemiddeld bedrag der afhouding, op weinig na, 4 t. h. is.

Na aftrek der uitgaven voor dokter en apotheker, die 1 t. h. bedragen van de loonen, blijft er 3 t. h. over tot bestrijding der overige kosten. Nu, de ondersteuning bij ziekte en de begrafeniskosten komen overeen met 2 t. h. der loonen, en de pensioenen van de weduwen, weezen en aanverwanten in opklimmende lijn, met 2.50 t. h.

De bovengenoemde lasten komen dus op $1 + 2 + 2.50 = 5.50$ t. h. van de loonen.

Het zooveelste, overeenkomende met de ouderdomspensioenen (door de Schatkist betaald) is 4 t. h.

De statuten van de Kas der weduwen en weezen, van de benoemde ambtenaren en agenten eischen slechts één jaar huwelijk en vijf jaren storting om recht te geven op weduwpensioen, terwijl voor de Kas der werklieden deze termijnen zijn : drie jaren huwelijk en tien jaren storting.

De termijn voor huwelijk, eertijds vijf jaren, werd bij de herziening van de statuten der instelling in 1907, op drie jaren gebracht.

Wat de eigenlijke pensioenen betreft, deze werden vastgesteld naar de volgende grondslagen :

A. — Kas der weduwen en weezen van de benoemde beambten en agenten :

20 t. h. van de gemiddelde jaarwedde die de overleden genoot gedurende de laatste vijf jaren, daarenboven 1 t. h. voor elk jaar storting boven tien, zonder hooger te gaan dan de helft van de laatste jaarwedde van den overledene, welke tot grondslag diende voor de afhoudingen, noch een maximum van 4.000 frank.

B. — Kas der weduwen en weezen van de werklieden :

20 t. h. van het gemiddeld loon, naar gelang waarvan de overledene bijdroeg in de Kas der werklieden gedurende de laatste drie jaren, voor ten minste tien jaren aangenomen storting, daarenboven 1 t. h. voor elk jaar storting boven vijftien, met maximum van 55 t. h. van het loon dat tot grondslag diende.

In de eene zoowel als in de andere Kas, wordt het pensioen van de weduwe verhoogd met 2 t. h. van de gemiddelde jaarwedde of het gemiddeld loon, naar gelang van elk kind beneden de 18 jaar voor de eerste van gezegde kassen, en beneden de 16 jaar voor de tweede.

De pensioenen der weezen zijn ook volgens dezelfde grondslagen vastgesteld in de twee kassen, te weten :

3/5 van het pensioen der moeder voor één wees,

4/5 — — — — — twee weezen,

en het geheel van gezegd pensioen voor drie weezen.

Voor de pensioenen der weduwen van arbeiders, verleend gedurende de eerste drie maanden van 1908, zou de bijkomende financieele last, voortspuitende uit de toepassing op die pensioenen van de grondslagen, aangenomen voor de berekening van de pensioenen der weduwen van benoemde beambten en agenten, voor hetzelfde tijdsverloop, bedragen 12,731 frank, wat eene jaarlijksche verhooging zou uitmaken van 50,924 frank, of 29 t. h.

Nog dient te worden opgemerkt, dat de vermeerdering uit hoofde van kinderen, in de gegeven drie maanden, 2,599 frank zou zijn, dus eene jaarlijksche som van 9,596 frank, als bijkomende uitgave toe te voegen; want, in het stelsel van de pensioenen der weduwen van benoemde beambten en agenten, wordt die vermeerdering gerekend tot den leeftijd van 18 jaar, dat is twee annuïteiten meer dan door de Kas der werklieden.

Ten slotte, volgens dezelfde orde van berekening, zou de jaarlijksche toegevoegde last, voortspuitende uit het verschil van den duur van huwelijk en storting, rechtgevend op weduwpensioen, 11,068 frank bedragen, dus in het geheel eene vermeerdering van last van ongeveer 71,600 frank.

VRAAG.

Zou men de werklieden der spoorwegen geen jaarlijksch verlof kunnen verleenē zooals het geval is voor de beambten? Welken invloed zou deze maatregel op de Begrooting hebben?

ANTWOORD.

De werklieden bekomen verlof met loon in verschillende omstandigheden, twintig in getal, door de onderrichtingen voorzien en, onder andere, wanneer zij een huwelijk of de begrafenis moeten bijwonen van bloed- of aanverwanten van den eersten of den tweeden graad, of den doop, de eerste communie of het vormsel van een kind, enz.

Verder, in de diensten waar op Zon- en feestdagen geene onderbreking bestaat, genieten de werklieden het voordeel van acht en twintig dagen verlof ieder en mogen zij daarover volgens hun eigen zin beschikken.

Wat de gelijkstelling betreft tusschen de werklieden met de ambtenaren en beambten op 't gebied van verlof, deze bestaat niet meer in de nijverheid dan in ons bestuur.

De reden is te vinden in de dubbele omstandigheid, eerst, dat het den

beambte mogelijk is, ten minste over 't algemeen, den tijd, verloren gedurende een verlof, in te halen, daar zeker werk kan worden uitgesteld of door hunne collega's verricht, die daarvoor geene extra-vergoeding ontvangen, wijl dit niet het geval is voor den werkmans; zijne taak moet inderdaad, om zoo te zeggen, dag aan dag verricht worden; verder bereidt de ambtenaar zijn intellectueel werk of zet hij het voort, vóór of na den kantoortijd, zonder daarvoor meer betaald te worden, wijl het loon des werkmans nauwkeurig uitgerekend wordt volgens den duur van het werk en het werk zelve.

De uitgave, die zou voortspuiten uit het toestaan aan de werklieden van vijftien dagen jaarlijksch verlof, mag geraamd worden op bijna drie miljoen frank.

VRAAG.

Men wenscht te weten wat de voornemens der Regeering zijn betreffende de tarieven voor het vervoer van suiker. Deze vraag werd in de Kamer en in den Senaat behandeld; de Minister van Spoorwegen heeft er zich niet volkomen tegen verzet; zou het niet mogelijk zijn, binnen kort tot eenen gunstigen uitslag te komen? Wij bevelen deze zaak aan des Ministers welwillendheid zeer bijzonderlijk aan.

ANTWOORD.

De quaestie of men aan suiker verlaagde tarieven moet toestaan, werd herhaaldelijk nauwkeurig onderzocht.

Onder andere, had men op een gegeven oogenblik besloten, de ruwe suiker, bij uitvoer over zee, van de 2^{de} tot de 3^{de} klasse te brengen. Maar dadelijk ontstonden merkwaardige geschillen onder de belanghebbenden. Zekere suikerfabrikanten vragen tariefverminderingen ten bate van ruw suiker bestemd voor uitvoer over zee. Daartegen verzetten zich de suiker-raffinadeurs en zij doen gelden dat het in werking treden van dezen maatregel de buitenlandsche nijverheid zou begunstigen ten nadeele van de Belgische raffinaderij en kandisuikerfabrieken.

Onlangs werd voorgesteld, de tarieven te herzien voor het vervoer van suiker en van zekere stoffen, die te gelijker tijd de landbouwers en de suikerfabrikanten betreffen. Deze zaak wordt thans bestudeerd.

VRAAG.

Men vraagt verbetering van den toestand der brievenbestellers in verhouding tot de gemeenten die zij bewonen.

ANTWOORD.

Thans reeds zijn de kantoren ingedeeld in vier klassen volgens de duurte der levensmiddelen in de gemeente waar zij gevestigd zijn. De wedden der brievenbestellers zijn verschillend volgens die klassen.

Het Bestuur verliest niet uit het oog de wijzigingen, die de levensvoorwaarden ondergaan, en verbetert bijgevolg die indeeling door jaarlijksche verhoogingen.

Ik breng in herinnering dat de minimum-wedde der brieversorteerders, die, in 1883, 1,500 frank bedroeg, in 1907 werd gebracht tot op 1,600 frank en de maximumwedde die, in 1883, 1,700 bedroeg, werd gebracht in 1896 tot op 1,800 frank en in 1905 op 2.000 frank.

De maximum-wedde der taal mannen werd in 1903 gebracht van 1,600 op 1,800 frank.

Voor de plaatselijke brievenbestellers werd de maximum-wedde van de beampten der 3^{de} klasse, die, in 1883, 1,200 frank bedroeg, gebracht in 1896 op 1,500 frank; voor de beampten der 2^{de} klasse werden de minimum- en de maximum-wedden, die 1000 en 1,300 frank bedroegen, onderscheidenlijk gebracht op 1,100 en 1,400 frank in 1896.

De minimum-wedde van de brievenbestellers der 1^e klasse, die, in 1883, 1,000 frank bedroeg, werd achtereenvolgens gebracht op 1,100 frank in 1896 en op 1,200 frank in 1906; de maximum-wedde werd, onder dezelfde omstandigheden, op 1,500 frank gebracht in 1896.

Voor diezelfde beampten werd in 1907 eene bijzondere klasse tot stand gebracht: daarin zijn opgenomen voor de beampten te Brussel en Antwerpen met eene minimum-wedde van 1,200 frank en eene maximum-wedde van 1,600 frank; dit maximum kan na 6 jaar worden gebracht op 1,700 frank.

Voor de landelijke brievenbestellers werd de minimum-wedde van de beampten der 3^{de} klasse onlangs gebracht op 950 frank, daar de maximum-wedde die, in 1883, 1000 frank bedroeg, in 1905 werd gebracht op 1,100 frank.

De minimum-wedde en de maximum-wedde van de beampten der 2^{de} klasse, die in 1883 onderscheidenlijk 900 en 1,000 frank bedroegen, werden achtereenvolgens gebracht, de 1^e in 1896 op 950 en in 1906 op 1,000 frank, de 2^{de} in 1896 op 1,050, in 1902 op 1,100 en in 1906 op 1,200 frank.

Ten slotte werd, voor de plaatselijke brievenbestellers der 1^e klasse, de minimum-wedde, die in 1883 950 frank bedroeg, gebracht op 1,000 in 1896 en op 1,100 frank in 1909; aldus werd ook het maximum gebracht van 1,000 tot op 1,100 frank in 1896, op 1,200 frank in 1902 en op 1,500 frank in 1909.

Overigens, in bovenstaande opgaven wordt geen rekening gehouden met het verleenen van eene onmiddellijk hogere wedde, mits zekere vereischten van leeftijd, aan beampten wier wedde sedert 6 jaar niet verhoogd werd, wanneer zij uit hoofde van den stand der kaders geen bevordering kunnen bekomen.

Voor het overige, verwijs ik naar mijne verschillende vroegere verklaringen betreffende den toestand van het personeel.

VRAAG.

Aan welke vereischten moeten de remmers voldoen om wachters te worden? Evenzoo de aangestelden om ordeklerken te worden?

ANTWOORD.

De remmers kunnen tot wachters worden benoemd, wanneer zij slagen in de burgerlijke of militaire wedstrijden tot het bekomen van die betrekking.

Thans wordt onderzocht hoe men het voor de remmers gemakkelijker zou kunnen maken om te worden benoemd tot die bediening.

De aangestelden mogen deelnemen aan de wedstrijden voor de betrekking van ordeklerek.

Wanneer zij echter reeds houder zijn van eene benoemingsakte, mogen zij aan de wedstrijden der ordeklerken deelnemen, welke ook hun leeftijd zij, terwijl de aan het bestuur vreemde kandidaten, die geen militaire diensten vervulden, buitengesloten worden wanneer zij meer dan 24 jaar oud zijn.

De vreemde kandidaten met militaire diensten kunnen tot den leeftijd van 32 jaar benoemd worden, zoo zij onderofficier zijn geweest en 8 jaren gediend hebben, en tot den leeftijd van 29 jaar in de andere gevallen.

De aangestelden, wier wedden meer bedragen dan de aanvangwedde der ordeklerken (1,000 frank), bekomen als bijwedde het verschil tusschen deze wedde en degene die zij trekken.

Die bijwedde, welke men ten persoonlijken titel verleent, wordt, bij de definitieve aanneming, verminderd tot 1,200 frank en, bij elke bevordering, tot het bedrag van de helft der normale verhooging die deze bevordering meebrengt.

*
* * *

VRAAG.

Welke wijzigingen werden door den Minister gebracht in den toestand van zijn personeel om gevolg te geven aan de verzoekschriften, die tot de leden van de Kamer werden gericht, namelijk door :

- 1° de klerken ;
- 2° de ordeklerken ;
- 3° de wachters en hoofdwachters ;
- 4° de goederenbeambten en de goederen-hoofdbeambten ;
- 5° de aangestelden ;
- 6° de machinisten ;
- 7° de stokers ;
- 8° de remmers ;
- 9° de ambachtslieden ;
- 10° de werklieden bij den dienst van weg en werken ;
- 11° de brievenbestellers ;
- 12° de werklieden van telegraaf en telefoon ;
- 13° de opzichters.

ANTWOORD.

Ziehier de opgave van sommige ingevoerde hervormingen :

1° *Klerken.*

De klerken der eerste klasse van verdienste, die na drie en een half jaar

(in plaats van drie jaar) hunne laatste bevordering bekwamen, omdat zij behoorden tot de tweede helft van de klasse der te bevorderen beambten, worden, na drie jaar, bij keuze benoemd, zoo zij nog deel uitmaken van de tweede helft der klasse voor de volgende benoeming.

2^o Ordeklerken.

De loonstandaard voor de ordeklerken werd verhoogd zooals is vermeld in het antwoord op de vraag der Middenafdeeling waarbij wordt gevraagd « eene tabel van het getal bedieningen der verscheidene klassen van het personeel, met de wedden en loonen van den nieuwen loonstandaard benevens die van den vroegeren ».

Daarbij krijgen de ordeklerken met 1,200 frank wedde, die gunstig aangeteekend staan, thans 1,400 frank wedde na twee jaar. Vroeger werd die bevordering slechts toegestaan na twee of twee en een half jaar aan de beambten der eerste klasse van verdienste en na twee en een half jaar aan de beambten der tweede klasse.

Daarbij worden de ordeklerken der eerste klasse van verdienste, die na drie en een half jaar (in plaats van drie jaar) hunne laatste bevordering bekwamen, omdat zij behoorden tot de tweede helft van de klasse der te bevorderen beambten, na drie jaar bij keuze benoemd, zoo zij nog deel uitmaken van de tweede helft der klasse voor de volgende benoeming.

3^o Hoofdwachters en wachters.

A. — De maximum-wedde der wachters (2,000 frank) is normaal geworden. Bijgevolg kunnen de naar diensttijd te bevorderen wachters met 1,800 frank, die vroeger de wedde van 2,000 frank slechts als eindwedde bekwamen (leeftijd van 50 jaar, 50 jaren dienst en 6 jaren ouderdomsvoorrang met 1,800 frank), tot die wedde bevorderd worden na 4 jaren ouderdomsvoorrang met 1,800 frank, zonder andere voorwaarde.

B. — De gunstig aangeteekende wachters met 1,200 frank bekomen na twee jaar 1,400 frank. Vroeger werd deze bevordering slechts na 2 jaar of 2 1/2 jaar toegestaan aan de beambten der 1^e klasse en na 3 jaar aan die der 2^{de} klasse.

C. — De wachters en hoofdwachters der eerste klasse van verdienste, die na 3 1/2 jaar (in plaats van 3 jaar) hunne laatste bevordering bekwamen, omdat zij tot de tweede helft van de klasse der te bevorderen beambten behoorden, worden na 3 jaar bij keuze benoemd, zoo zij nog deel uitmaken van de tweede helft der klasse voor de volgende bevordering.

D. — Diensturen, rusttijd, enz. Het getal diensten langer dan 12 uren, dat 668 bedroeg in 1905, werd tot 507 verminderd.

Het stelsel van beurtwisseling tusschen de ploegen hoofdwachters en wachters, tot het beloop van 5 ploegen ten hoogste per klasse, werd daarbij opnieuw ingevoerd.

E. — Tijdelijke wachters. — De tijdelijke wachters, die ten minste twee jaar werkelijken dienst hebben en volkomen genoeg schenken, kunnen

wachters worden benoemd met 1,200 frank buiten het bestendig dienst-kader.

Zooals ik reeds zegde, wordt de toestand der hoofdwachters en wachters grondig onderzocht, niet alleen met het oog op den dienstdag, maar ook met het oog op de vergoedingen voor overnachten, op het premiënstelsel, de beurtwisseling en de wedden.

Zulk onderzoek is noodzakelijk lang; de Regeering hoopt nochtans eerlang klaar te zijn.

4^o Goederenbeambten en goederen-hoofdbeambten.

A. — De maximum-wedde (2,000 frank) der goederenbeambten is normaal geworden; bijgevolg worden de naar dienstdag te bevorderen goederenbeambten met 1,800 frank, die vroeger slechts 2,000 frank wedde bekwamen, mits den leeftijd van 30 jaar, 30 jaren dienst en 6 jaren ouderdomsvorrang met 1,800 frank, tot 2,000 frank bevorderd na 4 jaren ouderdomsvorrang met 1,800 frank, zonder andere voorwaarde.

B. — De gunstig aangeteekende goederenbeambten met 1,200 frank wedde krijgen na 2 jaar 1,400 frank. Vroeger werd deze bevordering slechts na 2 jaar of 2 1/2 jaar toegestaan aan de beambten der 1^{ste} klasse en na 3 jaar aan die der 2^{de} klasse.

C. — De goederenbeambten der eerste klasse, die na 3 1/2 jaar (in plaats van 3 jaar) hunne laatste bevordering bekwamen, omdat zij tot de tweede helft van de klasse der bij keuze te bevorderen beambten behoorden, worden na drie jaar bij keuze benoemd, zoo zij nog deel uitmaken van de tweede helft der klasse voor de volgende bevordering.

D. — De jaarwedde van 2,200 frank, aan eersaanzende goederenbeambten en goederen-hoofdbeambten toegekend, wordt gebracht tot op 2,250 frank.

De goederenbeambten met 2,000 frank, opgenomen in de eerste klasse van verdienste, worden voortaan, na de gewone bevorderingstermijnen en zonder verdere beperking of voorwaarde van huisvesting, benoemd tot den graad van eersaanzenden goederenbeambte met 2,250 frank.

Vroeger konden zij dien graad slechts bekomen, mits zij bekwaam werden bevonden om de bediening van goederen-hoofdbeambte waar te nemen, werkzaam waren in eene nog al belangrijke statie en voor zooveel er, in het kader, genoeg openstaande plaatsen waren.

De goederenbeambten met 2,000 frank, die tot de tweede klasse behooren, kunnen den graad van eersaanzenden goederenbeambte, met 2,250 frank, bekomen op den leeftijd van 50 jaren en na 50 jaren dienst waarvan 6 met 2,000 frank. Eertijds konden zij geen hogere bediening bekomen dan die van goederenbeambte met 2,000 frank.

Politie-officieren en eersaanzende politie-officieren.

Dezelfde maatregelen, hierboven vermeld voor de eersaanzende

goederenbeambten, werden ook getroffen ten bate van de politie-officiëren en eerstaanwezende politie-officiëren.

5° *Aangestelden.*

A. — Na een termijn van twee jaren wordt de jaarwedde van 1,200 frank verleend aan al de aangestelden, met 1,050 frank, die gunstig aangeschreven staan.

Vroeger werd die bevordering verleend « bij keuze » alleen aan de helft der reeks beambten die van 2 tot 2 1/2 jaren dienst tellen, met 1,050 frank, en naar den dienstitjd aan al wie 2 1/2 jaren dienst had uitgedaan.

B. — De aangestelden, die tot de eerste klasse van verdienste behooren en hunne vorige bevordering bekwamen na 3 1/2 jaren (institute van 3 jaren), omdat zij behoorden tot de tweede helft der ter bevordering aangewezen, kunnen, indien zij nog behooren tot de tweede helft der reeks voor hunne aanstaande benoeming, die benoeming buiten reeks en na drie jaren bekomen.

C. — De maximum-jaarwedde der aangestelden werd verhoogd zooals is aanguid in het antwoord op de vraag van de Middenafdeeling, waarbij wordt gevraagd eene « tabel van het getal bedieningen der verscheidene klassen van het personeel, met de jaarwedden en loonen van den nieuwen loonstandaard tegenover de jaarwedden en loonen overeenstemmende met den vroegeren loonstandaard » : onder de jaarwedden, die bedroegen 900 frank (proef), 1,050, 1,200, 1,500, 1,650, 1,800 en 2,000 frank, komt deze laatste jaarwedde van 2,000 frank niet meer voor; zij werd vervangen door de jaarwedden van 1,950, 2,100, 2,250 en 2,400 frank.

6° en 7° *Machinisten en stokers.*

Het loon van de machinisten bedroeg 120, 140, 160, 180 en 200 frank.

In het begin van 1909 werden twee nieuwe graden, met terugwerkende kracht, ingevoerd, namelijk die van 220 en 240 frank.

De toestand van die bedienenden werd, sedert 1907, over 't algemeen merkelijk verbeterd.

Zóó bekwamen 53 machinisten de nieuwe jaarwedde van 220 frank; anderzijds, begrijpt het kader, dat op 31 December 1907, slechts 101 machinisten met 200 frank telde, 210 machinisten met dezelfde jaarwedde op 31 December 1909; eindelijk, in plaats van 937 machinisten met 120 frank, zijn er nu nog slechts 707.

Wat de stokers betreft, het getal bedienenden met 130, 120 en 110 frank jaarwedde, dat vroeger 8, 526 en 1,327 beliep, is nu geklommen tot 52, 596 en 1,650, terwijl het getal stokers, die slechts 100 frank verdienen, is gedaald van 1,878 op 1,562.

Verscheidene verbeteringen liggen daarenboven ter studie.

8° *Remmers.*

Om aan de remmers bevorderingen te kunnen toestaan binnen de vroeger

aangenomen termijnen, werden, in 1909, bijkredieten tot beloop van 44,180 frank verleend ten laste van de Begrooting.

De toestand van het kader der remmers werd, sedert 1907, over 't algemeen verbeterd. Het getal bedienden met 100 en 110 frank jaarwedde is nagenoeg hetzelfde gebleven; op 31 December 1909 waren er echter 263 bedienden met 120 frank en 620 met 90 frank jaarwedde, tegen 152 met 120 frank en 764 met 90 frank op 31 December 1907.

Andere verbeteringen liggen thans ter studie.

9^o *Ambachtslieden.*

Op 1 Januari 1910 werden aanzienlijke verbeteringen gebracht in den toestand der ambachtslieden bij den trekdienst : verleenning van 3 frank als minimum-loon; aanneming van een nieuwen loonstandaard, waarbij verscheidene verhoogingen zijn bepaald; toevoeging, bij het loon, van de premiën die de taakwerkers in de werkhuizen te Mechelen genieten, en daarbij nog nieuwe premiën volgens een ander stelsel.

De maatregelen, genomen ten bate van de werklieden der hoofdwerkhuizen te Mechelen, zullen beurtelings worden ingevoerd in al de andere hoofdwerkhuizen.

Andere verbeteringen liggen ter studie.

10. *Werklieden bij weg en werken.*

De toestand der werklieden bij weg en werken werd merkelijk verbeterd door het aannemen, op 1 Januari 1910, van het minimum-loon van 3 frank en het invoeren van een nieuwen loonstandaard, krachtens welken worden verleend maximum-loonen, die de vroegere te boven gaan; de cijfers komen omstandig voor in het antwoord op de vraag van de Middenafdeeling, waarbij wordt gevraagd « eene tabel van het getal bedieningen der verscheidene klassen van het personeel, met de jaarwedden en loonen overeenstemmende met den nieuwen loonstandaard tegenover de jaarwedden en loonen overeenstemmende met den vroegeren loonstandaard » : zoo werd het maximum-loon van het meerendeel der klassen verhoogd van fr. 0.20 tot fr. 0.60: ploegbazen, spoorleggersbazen, overwegwachters, wisselwachters, seinwachters, magazijnwachters, vuuraanstokers en ambachtslieden.

Andere verbeteringen nog liggen ter studie, namelijk aangaande het beperken van den arbeidsduur.

10bis. Werklieden bij den exploitatiedienst.

DATUM te rekenen van welken de maatregel werd toegepast.	GENOMEN MAATREGEL.
Mei 1907 . . .	Verhooging van het minimum-dagloon der arbeiders (3 fr. in stede van fr. 2.80), der laders en met dezen gelijkgestelde werklieden (fr. 2.80 in plaats van fr. 2.60), ter statien van de groep Luik, die, betreffende het loontarief, in de klasse A werden opgenomen. Verhooging van klasse, wat aangaat het loontarief, van twaalf statien tot de groep Luik behorende
Juli 1907 . . .	Gelijkstelling met arbeiders aan locomotieven, wat betreft den loonstandaard, van de werklieden bij den rangeerdienst met paarden, alsmede van de kaapstandermannen.
1 October 1907 . . .	Eerste herziening van het loontarief der werklieden bij de exploitatie. Wat aangaat dit tarief, zijn de statien van het net slechts nog in twee klassen gerangschikt (A en B). De vroeger onder klasse C gerangschikte statien zijn nu in de klasse B opgenomen.
—	Verhooging van het <i>minimum</i> loon voor de laders, overladers, inpakkers, wakers, schoonmakers, bewaarders en deurwachters, klasseerders van plaatsbewijzen, arbeiders, renwachters, voerlieden, kaapstandermannen, kaartjesafnemers en zaalwachters, aantekenaars en wegers. Verhooging van het maximum-loon van de laders en met hen gelijkgestelde werklieden (overladers en inpakkers).
—	Loonsverhooging van 20 centiemen per dag aan al de werklieden bij den exploitatiedienst, die minder dan 3 frank trokken.
—	Instelling van reizende werkmansbrigades in de belangrijkste statien, brigades bestaande uit werklieden die ofwel lader of arbeider zijn en die men bestendig bezigen kan in de statien waaraan zij zijn gehecht, alsmede in de naburige statien, ter vervanging van beambten, welke tijdelijk van hun dienst verwijderd zijn, of om voorloopig het personeel aan te vullen. Voor de werklieden van die brigades wordt het loon niet verminderd, wanneer zij worden aangewezen om in ondergeschikte statien tijdelijk te arbeiden; hun dienst moet derwijze worden geregeld dat zij, zooveel mogelijk, elken dag naar huis kunnen terugkeeren.
—	Vrij verkeer op den spoorweg, verleend aan de werklieden die tot bedoelde reizende brigades behooren, alsmede aan al de tijdelijke werklieden, opdat zij naar huis zouden kunnen gaan, indien de vereischten van den dienst er zich niet tegen verzetten.
Januari 1908 . . .	Instelling van bewakersbedieningen, op te dragen aan half-kranke werklieden, om in de belangrijkste statien te waken ten einde er diefstallen te voorkomen.
30 Juni 1908 . . .	Verhooging van loon aan de werklieden die van de spoorwegmaatschappij van West-Vlaanderen werden overgenomen en wier loon minder bedroeg dan het minimum, door den Staat voor hunne bediening bepaald.
1 Januari 1910 . . .	Verhooging, tot 3 frank, van alle dagloonen die minder bedroegen.
—	Herziening van de rangschikking der statien, wat aangaat de loontarieven, ten einde de loonen in den exploitatiedienst en bij weg en werken in overeenstemming te brengen voor elken dienstkring. Naar aanleiding daarvan werden 281 statien opgenomen in eene hoogere klasse.
—	Wijzigingen van sommige loonen bepaald door het tarief dat vóór 1-1-10 van kracht was, onverminderd de verhooging der loonen die minder dan 3 frank bedroegen.
—	Verhooging van fr. 0.20 aan de werklieden van den exploitatiedienst, wier loon sedert ten minste drie jaren gelijkstond met of hooger was dan het minimum, doch lager dan het maximum bepaald door het nieuw tarief.

N. B. — Van af 1 Januari 1910 werd het laagste minimum-loon bepaald op 3 frank

11. — Brieven-hoofdbestellers.

Het maximum hunner gewone jaarwedde is van 2,400 tot op 2,600 frank gebracht.

Brieversorteerders.

De minimum-jaarwedde werd met 100 frank en de maximum-jaarwedde met 200 frank verhoogd.

Plaatselijke brievenbestellers.

Instelling van eene bijzondere klasse voor Brussel en Antwerpen, met verhooging van 100 frank voor de maximum-jaarwedde.

Opneming van de kantoren in hoogere klassen met het oog op de bevordering.

Landelijke brievenbestellers.

De minimum-jaarwedde der landelijke brievenbestellers van de 3^{de} klasse werd van 900 tot op 950 frank gebracht.

Het maximum voor elke der drie klassen werd, in 1905, met 100 frank verhoogd.

Boventallige brievenbestellers.

Hun dagloon werd gebracht van fr. 2.40 tot op fr. 2.60 voor de kantoren van de 3^{de} klasse, en van fr. 2.60 tot op fr. 2.80 voor de kantoren van de 2^{de} klasse.

Toekenning, aan de boventallige brievenbestellers behorende tot den reizenden dienst, van de verblijfkosten die, volgens het reglement, aan de werkelijke brievenbestellers worden betaald.

12. — Werklieden bij telefoon en telegrafen.

Hier volgen de bedoelde hervormingen :

1907. — Verhooging van het bedrag der vergoeding wegens overnachten, ten behoeve van de hulplijnleggers en van andere werklieden bij den technischen dienst.

1908. — Toekenning van een bijloon van 0 fr. 40 daags aan de hulplijnleggers der telefoonnetten van Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi en Verviers.

1909. — a) Vervanging, wat de hulplijnleggers betreft, van de vooraf bepaalde vergoeding van 7 fr. 50 per week door het betalen van een vaste tegemoetkoming — 1 fr. 50 — voor elken nacht dien zij buiten hunne verblijfplaats moeten doorbrengen.

b) Toekenning van een bijloon van 0 fr. 20 daags aan de hulplijnleggers van het Gentsche telefoonnet.

c) Bepaling op 5 frank per dag, van af 1 Januari 1910, van het minimum-dagloon van al de werklieden.

13° Bewakers.

De toestand van de bewakers bij weg en werken werd verbeterd, wat aangaat de vergoedingen voor verandering van woonplaats.

De toestand van de bewakers wordt nog verder onderzocht.

Daarenboven werd aan al de beambten van het Departement, die minder dan 1,100 frank per jaar trekken en kinderen hebben, eene jaarlijksche vergoeding toegekend van 40 frank voor elk kind, boven drie, dat den leeftijd van 14 jaar niet heeft bereikt.

VRAAG.

De Afdeeling vraagt mededeeling van eene tabel vermeldende al de bedieningen van de verscheidene klassen van het personeel, met de jaarwedden en loonen voortspuitende uit de toepassing van de nieuwe loontarieven, benevens de jaarwedden en loonen volgens de vroegere loontarieven.

ANTWOORD.

In de hierbijgevoegde tabel zijn de gevraagde inlichtingen vermeld, wat betreft de op 1 Januari 1910 goedgekeurde verbeteringen.

Andere verbeteringen ten behoeve van verscheidene klassen van beambten, namelijk voor remmers, machinisten, wachters, hoofdwachters, enz., liggen ter studie.

Bedieningen waarvan de jaarwedde of het loon werd gewijzigd.

(Beambten).

Vorige loonstandaard.		Nieuwe loonstandaard.		Totaal bedieningen.
Bedieningen.	Jaarwedden.	Bedieningen.	Jaarwedden.	

Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en Zeewezen.

Hulpklerk.	2,200 + 200 (op 't einde der loopbaan)	Ordeklerk	3,000 (op 't einde der loopbaan)	2,937
	2,200		1 ^e klasse. { 2,800	
	2,000		2,600	
	1,800		2,400	
	1,600		2,400 (op 't einde der loopbaan)	
	1,400		2,200	
	1,200		2,000	
	1,000		1,800	
	900 (op proef).		2 ^e klasse. { 1,600	
			1,400	
			1,200	
			1,000 (op proef).	

Spoorwegen.

Goederen-hoofdbeambte. {	2,600	Goederen-hoofdbeambte. {	2,600	111
	2,400		2,400	
	2,200		2,250	
Eerstaanwezende goederen- hoofdbeambte {	2,400	Eerstaanwezende goederen- hoofdbeambte {	2,400	63
	2,200		2,250	
	2,000			
Eerstaanwezende politie- officier {	2,400	Eerstaanwezende politie- officier {	2,400	17
	2,200		2,250	
	2,000			
Teekenaar-expeditionair . {	2,400 + 200 (op 't einde der loopbaan)	Teekenaar- expeditionair. {	3,000 (op 't einde der loopbaan)	129
	2,400		1 ^e klasse. { 2,800	
	2,200		2,600	
	2,000		2,400	
	1,800		2,400 (op 't einde der loopbaan)	
	1,600		2,200	
	1,400		2,000	
	1,200		1,800	
	1,100 (op proef).		2 ^e klasse. { 1,600	
			1,400	
			1,200	
			1,100 (op proef).	

Vorige loonstandaard.		Nieuwe loonstandaard.		Getal bedieningen.
Bedieningen.	Jaarwedden.	Bedieningen.	Jaarwedden.	
Traceerder (gerangschikt onder de werklieden).	{ 200 per maand. 190 » 180 » 170 » 160 » 150 » 140 » 130 (tijdelijk). »	Teekenaar- traceerder (gerangschikt onder de beambten).	{ 3,000 (op't einde der loopbaan) 2,800 2,600 2,400 2,400 (op't einde der loopbaan) 2,200 2,000 1,800 1,600 (tijdelijk).	15
Aangestelde	{ 2,000 1,800 1,650 1,500 1,350 1,200 1,050 900 (op proef).	Aangestelde	{ 2,400 (op't einde der loopbaan) 2,250 2,100 1,950 1,800 1,650 1,500 1,350 1,200 1,050 900 (op proef).	2,845
Kaartjesafgever op de Rijks- pakethooten.	{ 1,300 1,200	Kaartjesafgever op de Rijks- pakethooten.	{ 1,500 1,400 1,300 1,200	6

Werklieden.**1^o Weg en werken.**

KLASSEN VAN BEDIENINGEN.		Vorig bedrag.		Nieuw bedrag.		Getal werklieden.	
		Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.		
Wegwerkers, baan- wachters, overweg- wachters op de volle baan, nachtwakers, arbeiders.	A (*)	3 "	"	3 "	"	5,700	
	B (*)	2.80	"	3 "	"		
	C (*)	2.60	"	3 "	"		
Ploegbazen . . .	A	3.20	3.60	Voornamen posten, met inbegrip van de werkbazen	A 3.40	4 "	1,080
	B	3 "	3.40		B 3.20	3.80	
	C	2.80	3.40		C 3 "	3.60	
	Gemakkelijke posten.	A 3.20	3.80	C 3 "	3.40		
		B 3 "	3.60				
		C 3 "	3.40				
Spoorleggersbazen .	A	3.20	3.80	3.60	4.20	34	
	B	3.20	3.80	3.40	4 "		
	C	3.20	3.80	3.20	3.80		
Overwegwachters, wissel- en seinwach- ters, blokwachters, brugdraaiers, over- wegwachters op voor- name posten in de na- bijheid van de groote station, schoonma- kers, lampenisten.	A	3.20	"	3.20	3.60	1,350	
	B	3 "	"	3 "	3.40		
	C	2.80	3 "	3 "	3.20		
Wisselwachters, seingevers, seinhul- wachters, brugwachters, seingevers van electrische seinhuizen.	Post A	A	3.20	4 "	3.40	4.40	4,000
		B	3 "	3.60	3.20	4.20	
		C	2.80	3.60	3 "	4 "	
	Post B	A	3.20	3.60	3.20	4 "	
		B	3 "	3.20	3 "	3.80	
		C	2.80	3.20	3 "	3.60	
	Post C	A	3.20	"	3.20	3.60	
		B	3 "	"	3 "	3.40	
		C	2.80	3 "	3 "	3.20	

(*) A. — Belangrijke centra. — Nijverheidsstreken.

(*) B. — Voornamen steden. — Streken waar ten deele nijverheid en ten deele landbouw wordt gedreven.

(*) C. — Streken waar uitsluitend landbouw wordt gedreven.

KLASSEN VAN BEDIENINGEN.		VORIG BEDRAG.		NIEUW BEDRAG.		Getal werklieden.
		Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	
Magazijnwachters . . .	A	3.20	3.60	3.40	4 »	40
	B	3 »	3.40	3.20	3.80	
	C	2.80	3.40	3 »	3.60	
Vuurverzorgers . . .	A	3 »	3.20	3 »	3.60	17
	B	2.80	3 »	3 »	3.40	
	C	2.80	3 »	3 »	3.20	
Paswerkers-meu- belma- kers	A	3.60	5 »	3.80	5.20	80
	B	3.40	4.60	3.60	5 »	
	C	3.40	4.60	3.40	4.60	
Smeden, schrijnwerkers, timmerlieden, met- sers, soorteerders .	A	3.40	4.60	3.60	4.80	240
	B	3.20	4.20	3.40	4.60	
	C	3.20	4.20	3.20	4.20	
Kasseiers, schilders, lood- gieters - zinkleggers, dakleggers, enz. . .	A	3.20	4.20	3.40	4.40	100
	B	3 »	3.80	3.20	4.20	
	C	3 »	3.80	3 »	3.80	
Hulppaswerkers. . .	A	3.20	3.40	3.20	3.80	21
	B	3 »	3.20	3 »	3.60	
	C	2.80	3.20	3 »	3.40	
Voorslagers	A	3.20	»	3.20	3.60	50
	B	3 »	»	3 »	3.40	
	C	2.80	3 »	3 »	3.20	
Hulpschrijnwerkers, metserdienders, hulp- kasseiers	A	3 »	»	3 »	3.20	16
	B	2.80	»	3 »	»	
	C	2.60	»	3 »	»	

2^o Trekdienst en materieel.

KLASSEN VAN BEDIENINGEN.	BEDRAG.				Getal bedieningen.
	Vroeger.		Thans.		
	van fr.	tot fr.	van fr.	tot fr.	
Machinisten.	120 per maand	200 per maand	120 per maand	240 per maand	3,640
Locomotieven-schoonmakers.	2.60	3.00	3.00	3.20	1,271
	2.60	3.20	3.00	3.40	
Rijtuigen-schoonmakers.	2.60	3.00	3.00	3.20	797
	2.60	3.20	3.00	3.40	
Arbeiders.	2.60	3.00	3.00	3.20	4,027
	2.60	3.20	3.00	3.40	
Lampenisten.	2.80	3.40	3.00	3.40	631
	2.80	3.60	3.00	3.60	
Voorslagers.	a) zonder taakwerk.				
	2.60	3.20	3.00	3.20	
	2.80	3.40	3.00	3.40	
	b) met taakwerk.				
	3.00	3.75	3.25	3.75	Namen
	3.00	4.00	3.25	4.00	Brussel
	3.00	3.75	3.25	ou	Leopoldswijk.
			3.50 naar de belang- rijkheid van de pre- mien wegens het taak- werk tot	3.75	Leuven
	2.70	3.30	3.40	à 3.30	Mechelen
	a) zonder taakwerk.				
	2.60	3.20	3.00	3.20	
	2.80	3.40	3.00	3.40	
Ketelmakersgasten.	b) met taakwerk.				
	3.00	3.75	3.25	3.75	Namen
	3.00	4.00	3.25	4.00	Brussel
	3.00	3.75	3.25	ou	Leopoldswijk.
			3.50 naar de belang- rijkheid van de pre- mien wegens het taak- werk tot	3.75	Leuven
	2.70	3.30	3.40	3.30	Mechelen

724

536

KLASSEN VAN BEDIENINGEN.	BEDRAG				Getal bedieningen.
	Vroeger.		Thans.		
Schilders (wagens).	Zonder taakwerk.				89
	van fr.	tot fr.	van fr.	tot fr.	
	2.60	3.20	3 »	3.20	
	2.60	3.80	3 »	3.80	
	2.80	3.40	3 »	3.40	
Zeilmakers.	Zonder taakwerk.				113
	2.60	3.20	3 »	3.20	
	2.80	3.40	3 »	3.40	
	2.80	4 »	3 »	4 »	
	a) Zonder taakwerk.				
Werklieden bij de arbeidsmachines.	2.60	3.80	3 »	3.80	862
	2.80	4 »	3 »	4 »	
	b) Zonder taakwerk.				
	3 »	4.50	3.25	4.50	
	3 »	4.55	3.25	4.55	
Smeden.	3 »	4.25	3.25 ou		Leuven Mechelen (rijtuig.) Mechelen (loc.)
			3.50 naar de belangrijkheid van de premien wegens het taakwerk tot	4.25	
	2.96	4.16	3.16	4.16	
	2.96	3.76	3.16	3.76	
	3 »	4.40	3.20	4.60	
	3.20	4.40	3.40	4.60	
	3.20	4.60			
	3.20	4.60	3.40	4.80	
	3.40	4.80	3.60	5 »	
	Ketelmakers.	3 »	4.40	3.20	
3.20		4.60	3.40	4.80	
4.40		4.80	3.60	5 »	
Koperslagers.					
Bergen, Haine-Saint-Pierre, Manage, Saint-Ghislain, Doornik, Pié- ton.	3.40	4.80	3.60	5 »	7

KLASSEN VAN BEDIENINGEN.	BEDRAG				Getal bedieningen.
	vroeger.		thans.		
	van fr.	tot fr.	van fr.	tot fr.	
PASWERKERS :					
Cuesmes (loc. en wag.), Ans (wag.); wag. : Luik, Renory, Liers, Ver- viers, Visé, Angleur, Bergen, Haine- Saint-Pierre (loc. en wag.), Manage, Saint-Ghislain, Doornik (loc. en wag.), Piéton (loc. en wag.). Pe- pinster (rijtuig).	3 »	4.20	3.20	4.40	570
	3 »	4.40	3.20	4.60	
	3.20	4.60	3.40	4.60	
			3.40	4.80	
DRAAIERS.					
Cuesmes (loc. en wag.), Ans (wag.); wag. : Luik, Renory, Liers, Ver- viers, Visé, Angleur.	3 »	4.20	3.20	4.40	80
Bergen, Haine-Saint-Pierre (loc. en wag.), Manage, Saint-Ghislain, Doornik (loc. en wag.), Piéton (loc. en wag.).	3 »	4.40	3.20	4.60	
	3.20	4.60	3.40	4.60	
			3.40	4.83	
SCHRIJNWERKERS.					
Cuesmes (loc. en wag.), Ans (wag.); loc. en wag.) : Luik, Renory, Ver- viers, Visé.	3 »	4.20	3.20	4.40	143
Angleur (wag.), Bergen, Haine- Saint-Pierre (loc. en wag.), Ma- nage, Saint-Ghislain, Doornik (loc. en wag.), Piéton (loc. en wag.), Pepinster (rijtuig).	3 »	4.40	3.20	4.60	
			3.40	4.40	

3^e Exploitation.

KLASSEN VAN BEDIENINGEN.		VROEGER BEDRAG.				NIEUW BEDRAG.				Getal bedieningen.
		Rangschikking der statien per klasse.				Rangschikking der statien per klasse.				
		A.		B.		A.		B.		
		mini- mum.	maxi- mum.	mini- mum.	maxi- mum.	mini- mum.	maxi- mum.	mini- mum.	maxi- mum.	
Opzichters	Landbouwstreken	5 »	6 »	—	—	5 »	6 »	—	—	70
	Nijverheidsstreken	5 »	6 »	—	—	5.20	6.20	—	—	
Arbeidersbazen	Landbouwstreken	3.60	5 »	3.40	4.20	3.60	5 »	3.40	4.20	582
	Nijverheidsstreken	3.60	5 »	3.40	4.20	3.80	5.20	3.60	4.40	
Kaapstanderman-meester	Landbouwstreken	3.60	5 »	3.40	4.20	3.60	5 »	3.40	4.20	5
	Nijverheidsstreken	3.60	5 »	3.40	4.20	3.80	5.20	3.60	4.40	
Ladingmeesters	Landbouwstreken	3.40	5 »	3.20	4.20	3.40	5 »	3.20	4.20	318
	Nijverheidsstreken	3.40	5 »	3.20	4.20	3.60	5.20	3.40	4.40	
Voerlieden	Landbouwstreken	3 »	3.60	2.80	3.40	3 »	3.60	3 »	3.40	169
	Nijverheidsstreken	3.20	3.60	3 »	3.40	3.20	3.80	3 »	3.60	
Kaapstanderman	Landbouwstreken	3 »	3.60	2.80	3.40	3 »	3.60	3 »	3.40	62
	Nijverheidsstreken	3.20	3.60	3 »	3.40	3.20	3.80	3 »	3.60	
Arbeiders	Landbouwstreken	3 »	3.60	2.80	3.40	3 »	3.60	3 »	3.40	1,824
	Nijverheidsstreken	3.20	3.60	3 »	3.40	3.20	3.80	3 »	3.60	
Kaartjesafnemers en zaalwachters	Landbouwstreken	3 »	3.60	2.80	3.40	3 »	3.60	3 »	3.40	414
	Nijverheidsstreken	3 »	3.60	2.80	3.40	3 »	3.60	3 »	3.40	
Aanteekenaars	Landbouwstreken	3 »	4 »	2.80	3.20	3 »	4 »	3 »	3.40	275
	Nijverheidsstreken	3 »	4 »	2.80	3.20	3 »	4 »	3 »	3.40	
Laders	Landbouwstreken	2.80	3.20	2.60	3 »	3 »	3.40	3 »	3.20	3,101
	Nijverheidsstreken	3 »	3.20	2.80	3 »	3 »	3.60	3 »	3.40	
Overladers	Landbouwstreken	2.80	3.20	2.60	3 »	3 »	3.40	3 »	3.20	167
	Nijverheidsstreken	3 »	3.20	2.80	3 »	3 »	3.60	3 »	3.40	
Wakers	Landbouwstreken	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	131
	Nijverheidsstreken	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	
Schoonmakers	Landbouwstreken	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	61
	Nijverheidsstreken	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	
Bewaarders en deurwachters	Landbouwstreken	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	175
	Nijverheidsstreken	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	
Klasseerders van plaatsbewijzen	Landbouwstreken	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	18
	Nijverheidsstreken	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	

Postarijen.

Eerste brieven-hoofdbestellers, brieven-hoofdbestellers en brievenbestellers (1).

GRAAD.	Kader van 1909.		Kader van 1910.	
	Jaarwedden volgens het reglement.	Getal bedieningen.	Jaarwedden volgens het reglement.	Getal bedieningen.
Eerste brieven-hoofdbestellers	3,200 2,900 2,600	15	3,200 2,900 2,600	16
Brieven-hoofdbestellers	2,400 2,200 2,200	33	2,600 2,400 2,200 2,000	34
Brievensorteerders	2,000 1,800 1,700 1,600	254	2,000 1,800 1,700 1,600	271
Plaatselijke brieven- bestellers.	Bijzondere klasse	861	1,600 1,500 1,400 1,300 1,200	901
			1,600 1,500 1,400 1,300 1,200	
			1,600 1,500 1,400 1,300 1,200	
			1,600 1,500 1,400 1,300 1,200	
			1,600 1,500 1,400 1,300 1,200	
	1 ^e klasse	797	1,300 1,400 1,500 1,200	995
			1,300 1,400 1,500 1,200	
			1,300 1,400 1,500 1,200	
			1,300 1,400 1,500 1,200	
	2 ^e klasse	1 249	1,400 1,500 1,200 1,100	1,192
			1,400 1,500 1,200 1,100	
			1,400 1,500 1,200 1,100	
			1,400 1,500 1,200 1,100	
	3 ^e klasse	612	1,300 1,200 1,100 1,000	639
			1,300 1,200 1,100 1,000	
			1,300 1,200 1,100 1,000	
			1,300 1,200 1,100 1,000	
	1 ^e klasse	56	1,300 1,200 1,100	76
			1,300 1,200 1,100	
			1,300 1,200 1,100	
	2 ^e klasse	693	1,200 1,100 1,000	753
			1,200 1,100 1,000	
			1,200 1,100 1,000	
	3 ^e klasse	1,294	1,100 1,000	1,274
			1,100 1,000	
		900	950	

(1) In de tabel is niet vermeld de hoogere wedde, die wordt verleend na zes jaren dienstouderdom met de onmiddellijk lagere wedde.

Telegrafen.*Werklieden.*

KLASSEN VAN BEDIENINGEN.	Bedrag.				Getal bedieningen.
	Vroeger.		Thans.		
	van fr.	tot fr.	van fr.	tot fr.	
Hulplijnleggers (1)	2.60	3.30	3 »	3.30	1,061
Arbeiders .					80
Toestelpoetsers. }	2.60	4.20	3 »	4.20	9
Voormannen-telegrambestellers . . .	2 »	4.20	3 »	4.20	23
Huisbewaarders. }					3
Nachtwakers. }	2.60	3.60	3 »	3.60	1

Zeewezen.*Beambten benoemd bij besluiten.*

GRAAD.	Jaarwedden.		Getal bedieningen.
	Vroeger.	Thans.	
Bevelhebber der 1 ^e klasse	5,000	5,500	3
1 ^{ste} onderwijzer } Scholen }	2,800	3,400	1
Onderwijzer } voor }			
} scheepsjongens. }	2,300	2,600	1

(1) De hulplijnleggers trekken, wegens overnachten, 15 frank voor 12 arbeidsdagen. Vroeger trokken zij fr. 1.50 voor elk overnachten.

Werklieden

A. — Verhooging van het bedrag.

KLASSEN VAN BEDIENINGEN.	HOOGSTE BEDRAG.		Getal bedieningen.
	Vroeger.	Thans.	
Werkplaats-machinist	per dag 3.40	140 per maand	1
Voorslager	— 3.20	3.40 per dag	9
Schroefsnijder	— 3.60	3.80 —	2
Boorder	— 4.00	4.20 —	1
Smid.	— 4.80	5.00 —	8
Timmerman of schrijnwerker	— 4.20	4.60 —	19
Ketelmaker	— 5.00	5.20 —	25

B. — Loonsverhoogingen door middel van wijziging in de bedieningen.

BEDIENINGEN.	LOON.	BEDIENINGEN.	LOON.	Getal bedieningen.
Vroeger.		Thans.		
Smid	4.80	Smidbaas	5.40	8
Ketelmaker.	5. »	Ketelmakersbaas	5.60	25
Paswerker	4.80	Paswerkersbaas	5.20	14
Draaijer.	5. »	Draaijersbaas	5.40	6
Timmerman of schrijn- werker	4.20	Timmermans- of schrijnwerkersbaas.	5. »	15

De aanwezige leden van de Middenafdeeling hebben de Begroting eenparig aangenomen; zij onderwerpt ze, op hare beurt, aan de goedkeuring der Kamer.

De Verslaggever,
HYAC. POLET.

De Voorzitter,
HARMIGNIE.

(λ)

(N° 107.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MARS 1910.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1910 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

I.

EXAMEN DU BUDGET.

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1910, s'élève à 222,551,431, se subdivisant

Dépenses ordinaires, 1^{re} section, 222,401,431 francs;

Dépenses exceptionnelles, 2^e section, 150,000 francs.

Les dépenses exceptionnelles comprennent le crédit nécessaire au renouvellement des générateurs du steamer « Princesse Henriette » de la ligne Ostende-Douvres.

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

(1) Budget, n° 41X.

(2) La section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. Polet, Lemonnier, Victor Delporte, Fléchet, Visart de Bocarmé, Colfs.

CHAPITRES.	BUDGET		DIFFÉRENCES	
	de 1909.	de 1910.	Augmentation.	Diminution.
I. Administration centrale . . .	316,530	451,960	135,430	»
II. Chemin de fer	178,386,115	180,443,057	2,056,942	»
III. Postes, télégraphes et téléphones	29,103,699	30,057,055	953,356	»
IV. Marine	7,724,534	7,829,534	105,000	»
V, VI, VII, VIII et X, services divers.	320,000	320,000	»	»
IX. Subsidés. Caisse des ouvriers.	3,120,750	3,299,825	179,075	»
Total de l'augmentation . . . fr.			3,429,803	»

Mais cette augmentation n'est pas l'indication exacte des changements qui ont eu lieu dans le Budget. Il y a d'autres augmentations qui ont été compensées par les diminutions.

L'an dernier, le rapporteur, M. Hubert, avait établi un tableau par libellé des crédits qui mettent tous les changements en évidence. Nous l'appliquons pour la plus grande clarté à cette année.

(3)

Libellé des crédits

CHAP. III.— Postes, Télégraphes et Téléphones.				CHAP. IV.	CHAP. IX.	TOTAUX.		Observations.
1 ^{re} section. Services communs.	2 ^e section. Postes.	3 ^e section. Télégraphes et Téléphones.		Marine.	Caisse des ouvriers.	Augmentation.	Diminution.	
Augmentation.	Augmentation.	Augmentation	Diminution.	Augmentation	Augmentation			
1,900	229,441	193,770	»	25,000	»	820,861	»	(1) Article 14 et article 16, litt. a.
»	385,620	»	»	»	»	385,620	»	(2) Article 18 et article 21, litt. b et c.
11,070	»	194,555	»	10,000	»	4,027,348	»	
»	»	»	»	»	»	7,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	6,000	
»	»	»	»	»	»	»	23,330	
»	»	»	»	»	»	11,000	»	
»	»	»	»	»	»	360,420	»	
»	»	»	»	»	»	348,639	»	
»	»	»	»	»	»	34,862	»	
»	»	»	»	»	»	»	3,457,400	
»	»	»	»	»	»	583,840	»	
»	»	»	»	»	»	25,868	»	
»	»	»	»	»	»	60,000	»	
»	»	»	»	»	»	65,000	»	
»	38,000	»	»	»	»	38,000	»	
»	»	2,000	»	»	»	2,000	»	
»	»	»	103,000	»	»	»	103,000	
»	»	»	»	70,000	»	70,000	»	
»	»	»	»	»	179,075	179,075	»	
						7,019,533	3,589,730	
Solde général. . . .						+ 3,429,803		

Il résulte du projet de budget de 1910 et de l'examen de ce tableau, que les prévisions d'augmentation de dépenses s'élèvent en réalité à 7,019,533 francs, mais qu'il y a des prévisions de diminution de dépenses de 3,589,730 francs, ce qui laisse une augmentation de dépenses de 3,429,803 francs.

AUGMENTATION DE DÉPENSES.

Cette augmentation provient principalement des améliorations des traitements et surtout des salaires du personnel ouvrier suivant les promesses faites par M. le Ministre. Il y a lieu de le féliciter de ces mesures et de l'engager à poursuivre l'exécution des réformes dûment justifiées.

Les prévisions d'augmentation qui se rapportent aux articles (outils, ustensiles, billes et rails, entretien du matériel roulant, etc.) sont en rapport avec l'augmentation du trafic.

DIMINUTION DES DÉPENSES.

La diminution des dépenses de 3,589,730 francs porte pour 3,457,400 francs sur le combustible, et pour 126,330 francs sur les articles : « Entretien des lignes, imprimés et tarifs. »

Il s'est produit un fléchissement des prix sur le combustible et une réduction dans la consommation, mais il ne serait pas prudent d'escompter ce boni, en présence de la reprise des affaires industrielles en général.

Ce n'est pas sans une surprise bien légitime que nous relevons une diminution de l'article « Imprimés, tarifs ». Si cette mesure doit être le prélude de simplification dans les errements administratifs, il y a tout lieu d'en féliciter M. le Ministre, qui, d'ailleurs, vous le savez, est décidé à persévérer dans cette voie.

Nous avons constaté avec satisfaction que les recettes de 1909 sont en augmentation pour le chemin de fer de 11,112,000 francs sur 1908.

L'exercice 1910 s'ouvre dans d'excellentes conditions. La reprise des affaires industrielles et l'Exposition universelle de Bruxelles permettent d'augurer des recettes plus considérables, qui dédommageront le Département des chemins de fer des sacrifices qu'il a dû s'imposer dans l'intérêt général.

SITUATION DU PERSONNEL.

Il est incontestable que de nombreuses améliorations ont été réalisées dans les positions et traitements du personnel. A en juger par les requêtes qui nous sont parvenues, il resterait encore beaucoup à faire.

La situation des anciens ouvriers qui n'ont obtenu le taux de salaire minimum qu'au bout d'un certain nombre d'années, a paru, à juste titre, digne d'intérêt : vous savez que plusieurs ont déjà obtenu satisfaction ; la section centrale croit cependant de son devoir de les recommander à la bienveillance de M. le Ministre.

M. le Ministre avait promis, dans la séance du 29 juillet 1909, de prendre en considération la requête des messagers des bureaux de province qui sont classés dans le personnel ouvrier, tandis que ceux de l'Administration centrale sont nommés par arrêté ministériel. Il serait intéressant de connaître la suite qui a été donnée à cette réclamation.

Confiant dans les sentiments de bienveillance et de justice qui animent M. le Ministre à l'égard de son personnel en général, la section centrale le prie de bien vouloir examiner les revendications suivantes de MM. les commis et dessinateurs.

Les commis, qui sont les éléments constitutifs de tous les services administratifs aux chemins de fer, n'ont pas vu leur position améliorée. S'ils sont nombreux, ce n'est pas une raison pour les sacrifier.

Il n'est pas d'administration publique où le programme d'admission des commis soit aussi étendu que celui prévu par le Département des Chemins de fer et, d'autre part, les commis, dans les autres compagnies de chemins de fer et même ceux d'autres départements de l'État, sont bien mieux traités. Il est vrai qu'ils ont accès aux positions supérieures, mais, en attendant, ils végètent pendant près de vingt ans dans une situation qui n'est pas en rapport avec leur grade et les services qu'ils rendent. Le commis est particulièrement atteint par le renchérissement du coût de la vie matérielle, surtout dans les grands centres, sièges des services les plus importants auxquels sont attachés la plupart des commis.

Leur principale revendication consiste dans la revision de l'échelle des traitements comportant une augmentation de chacun des traitements, en vue de donner à tous et à chacun une équitable amélioration de situation.

REVENDICATION DES DESSINATEURS.

Le personnel dessinateur se plaint avec raison d'être en infériorité manifeste au point de vue de l'avancement aux emplois supérieurs comparativement au personnel commis.

On compte 38 p. c. de fonctionnaires dans le personnel administratif, tandis que dans le personnel dessinateur il n'y en a que 7 p. c. Rien ne justifie cette infériorité, surtout si l'on tient compte des connaissances techniques et administratives exigées pour le concours aux emplois de dessinateur-chef et de chef de bureau de dessin. Cette réclamation mérite de faire l'objet d'un examen le plus bienveillant possible.

DESSINATEURS-TEMPORAIRES.

Il existe encore actuellement dans le personnel dessinateur un certain nombre de dessinateurs-temporaires, dont le salaire varie de 4 à fr. 5.50 par jour et qui ne sont pas payés le dimanche.

Ces agents, qui comptent 10, 25 ans et même plus de service à l'Administration, ont acquis une longue pratique qui en fait d'excellents serviteurs, mais qui ne sont plus aptes à subir des épreuves comportant des connais-

sances en dehors de leur besogne journalière. Il serait juste de leur accorder une nomination définitive, après épreuve, se rapportant uniquement à la partie de service dont ils sont chargés.

A diverses reprises, plusieurs membres de la Chambre, notamment M. De Becker Remy, dans la discussion du Budget des chemins de fer de 1909, ont signalé à l'attention de M. le Ministre la situation des chefs d'atelier et des contremaîtres de l'État. Ces agents de surveillance demandent qu'on crée un cadre spécial dans lequel ils seraient versés. Cette demande se justifie et nous la signalons à nouveau à la bienveillance de M. le Ministre des Chemins de fer.

Il y a lieu d'adresser des remerciements à M. le Ministre pour l'institution du conseil d'appel, devant lequel tout agent qui se croit injustement frappé d'une punition grave, peut être admis à faire valoir ses moyens de défense.

II.

EXAMEN EN SECTION.

1^{re} section. — Rapporteur, M. POLET.

Un membre demande la création d'un bureau de postes à Koekelberg. Un autre membre émet un vœu en faveur de la suppression du tronçon de ligne entre la gare de Tour-et-Taxis et celle de Bruxelles-Ouest.

Un membre demande la construction du chemin de fer de Saint-Gilles-Waes à Beveren-Waes.

2^e section. — Rapporteur, M. LEMONNIER.

Un membre attire l'attention sur la nécessité d'établir des bibliothèques dans les gares.

Un autre membre réclame des communications plus faciles entre Bruxelles et la Flandre occidentale.

5^e section. — Rapporteur, M. VICTOR DELPORTE.

On demande la revision du tarif des téléphones.

On appelle l'attention sur la manière défectueuse dont on exécute les travaux aux chemins de fer; on cite le cas de Waremmé où on met en adjudication des fondements sur lesquels on ne construit rien, les plans n'ayant pas été approuvés.

Un membre proteste contre l'installation d'un passage à niveau sur la route de Gand à Saint-Denis-Westrem.

Un autre demande des passages — tout au moins pour piétons — à la traversée du chemin de fer, rue Belliard, à Bruxelles, ainsi qu'à Laeken, à l'avenue de la Reine.

On demande la prompte exécution des travaux de Mons à Saint-Ghislain, ainsi que l'établissement de passages souterrains aux gares de Tournai, Ath, Malines, Braine-l'Alleud, etc.

4^e section. — Rapporteur, M. FLÉCHET.

Un membre se plaint du peu de sollicitude que l'on témoigne aux pêcheurs de la côte.

5^e Section. — Rapporteur, M. VISART DE BOCARMÉ.

On demande l'exécution des travaux des gares de Courtrai, Iseghem et Roulers.

On demande aussi l'établissement de meilleures correspondances entre les villes de la Flandre occidentale — spécialement Mouscron — et les localités situées au-delà de Bruxelles.

6^e Section. — Rapporteur, M. COLFS.

Un membre demande que les timbres que l'on créera sans doute à l'occasion de l'Exposition soient plus artistiques que les timbres actuels et reproduisent, par exemple, de belles vues du pays. Il réclame aussi la réduction du prix d'abonnement au téléphone, le transport des aveugles travailleurs à demi-prix. Il plaide la cause des chefs-gardes et gardes astreints à des prestations de treize heures, malgré leur responsabilité.

III.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La situation générale du réseau a nécessité depuis quelques années de grands sacrifices, dont les heureux effets commencent déjà à se faire sentir. Cependant, il reste encore beaucoup à faire.

Nous voudrions attirer l'attention de M. le Ministre sur les lenteurs et les discontinuités que l'on constate dans la marche générale des travaux, afin qu'il y soit remédié.

Les considérations ci-après justifient, en effet, l'opportunité des mesures spéciales, afin de hâter l'achèvement des travaux destinés à éviter le retour des encombrements regrettables qui se sont produits sur nos lignes.

Le développement des voies ferrées et de l'industrie dans notre pays et dans les pays limitrophes, pour lesquels notre port d'Anvers constitue un débouché important, a provoqué une intensité considérable de trafic sur notre réseau.

Les lignes vicinales, qui comptent plus de quatre mille kilomètres en exploitation, ont contribué, pour une notable part, à l'accroissement général des transports.

Un avenir toujours plus prospère est certainement réservé à notre puissance économique. Notre nouveau Roi, partageant en cela les larges vues de feu le roi Léopold II, a pris à cœur le progrès de notre marine marchande et de notre expansion coloniale.

Ces aspirations si généreuses et si patriotiques doivent nous engager à

travailler sans relâche à combler le plus tôt possible les lacunes de notre réseau de voies ferrées.

En procédant à de nombreuses acquisitions de terrains, dont le coût est entré pour de fortes sommes dans les crédits qu'elle a dû solliciter de la législature, l'Administration a agi sagement, afin de réserver la possibilité d'extensions nouvelles et empêcher des spéculations désastreuses pour le Trésor.

Des crédits considérables, dont notre industrie nationale a profité, ont été affectés à l'amélioration du matériel roulant et au renforcement des voies par la pose de rails plus forts.

La création de lignes nouvelles, le dédoublement de certaines lignes, notamment de celles de Bruxelles à Anvers et de Bruxelles à Gand; la mise à double voie d'autres lignes; l'agrandissement de nombreuses stations, l'établissement de signalisations perfectionnées; la suppression de passages à niveau, etc., etc., sont autant de mesures favorables dont il importe de poursuivre l'achèvement le plus rapide possible.

Nous attirons spécialement l'attention de M. le Ministre sur la ligne de Louvain vers l'Allemagne, qui reste toujours surchargée et exposée à de nouveaux encombrements. Il serait grand temps qu'une solution définitive intervint au sujet de la nouvelle ligne internationale qui doit relier Louvain à la frontière allemande.

Ainsi qu'il a déjà été dit, la continuité dans l'exécution des travaux laisse à désirer.

Les études préliminaires, les formalités relatives aux acquisitions de terrains, la confection des plans et devis, etc., demandent, certes, beaucoup de temps, mais il n'en est pas moins vrai que dans l'industrie privée des travaux, même importants, sont exécutés avec plus de célérité. On doit conclure qu'il y a quelque progrès à retenir sous ce rapport.

Les services d'exécution des voies et travaux chargés de la surveillance et de l'entretien des chemins de fer, peuvent-ils s'occuper d'une façon continue des études de projets, levés de plans, etc., qui leur sont demandés en dehors de leurs attributions ordinaires? Cela n'est évidemment pas possible.

Il y a là peut-être un point faible dans l'organisation des services d'exécution, qui explique en partie les lenteurs et les discontinuités dont on se plaint.

Pendant ces dernières années, l'Etat a augmenté ses charges financières dans des proportions considérables pour améliorer le sort du personnel inférieur des chemins de fer, des postes et télégraphes. Le Budget de 1910 prévoit encore une augmentation de 4,000,000 de francs dans le même but.

Pour maintenir l'équilibre du Budget, sans recourir au relèvement des tarifs de transports, il faut nécessairement que le personnel, par son intelligence et son activité, contribue, dans la plus large mesure possible, à une réduction dans les dépenses d'exploitation. C'est de ce côté et non du côté des salaires que l'autorité doit chercher à faire des économies.

* * *

Un certain nombre de questions ont été posées au Gouvernement par la section centrale. Les voici avec les réponses qui y ont été faites.

IV.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES PAR LA SECTION CENTRALE.

QUESTION.

Quel est le résultat de l'organisation du train-bloc au point de vue du trafic?

RÉPONSE.

Mouvement des voyageurs entre Bruxelles-Nord et Anvers (G. C.) et vice-versa

	Période antérieure à l'organisation des trains-blocs			Première année des trains-blocs
	du 1er août 1905 au 31 juillet 1906	du 1er août 1906 au 31 juillet 1907	du 1er août 1907 au 31 juillet 1908	du 1er août 1908 au 31 juillet 1909
Nombre de voyages :				
A. Billets ordinaires et billets de sociétaires	942,072	971,267	966,463	1,211,535
B. Abonnements ordinaires et scolaires (1).	143,124	147,782	167,480	226,332
C. Abonnements d'ouvriers	87,860	92,246	95,966	92,516
TOTAUX	1,173,056	1,211,295	1,229,911	1,530,205
	+ 38,239 + 18,616 + 300,292			

(1) Pour établir le nombre de voyages, il a été compté :

1 ^o Pour les abonnements à parcours limité (distance de 5 mois par 27 déplacements, soit 54 voyages.	de 5 mois par 27 déplacements, soit 54 voyages.
de 6 — 54 — — — 108 —	de 6 — 54 — — — 108 —
de 9 — 81 — — — 162 —	de 9 — 81 — — — 162 —
de 12 — 108 — — — 216 —	de 12 — 108 — — — 216 —

2^o Pour les abonnements scolaires :

	1 an	6 mois	5 mois
à 1 déplacement (1 voyage A. R.)	43 dépl. ou 86 voyages	26 dépl. ou 52 voyages	15 dépl. ou 30 voyages
à 2 ou 3 déplacements	120 — 238 — 78 — 156 — 39 — 78 —		
à 4 ou 6 —	215 — 430 — 130 — 260 — 65 — 130 —		
à 7 —	301 — 602 — 180 — 360 — 90 — 180 —		
à 8 ou 12 —	450 — 860 — 260 — 520 — 150 — 300 —		

QUESTION.

On demande que le Ministre édicte, le plus tôt possible, le règlement du droit d'association.

RÉPONSE.

Il sera satisfait à ce désir de la section centrale.

QUESTION.

Le transport des aveugles a lieu à moitié prix ; on demande que leurs gardiens jouissent des mêmes avantages

RÉPONSE.

Les aveugles ne bénéficient d'aucune réduction de prix de transport sur les chemins de fer belges.

La question de l'octroi de réduction de taxes, voire de la gratuité complète,

aux personnes aveugles et à leurs guides, a été soulevée à diverses reprises et a fait l'objet, notamment en 1906, de la même question de la part de la section centrale chargée de l'examen du Budget du Département.

Il a été répondu que c'était au service de la bienfaisance qu'incombait le soin de favoriser les voyages des aveugles, le Département des chemins de fer ne pouvant assumer les charges incombant aux autres départements du chef d'immunités de l'espèce. Il ne faut pas se dissimuler, d'ailleurs, que ces faveurs pourraient donner lieu à des fraudes aussi nombreuses que difficiles à éviter.

Enfin, le tarif de transport des voyageurs est exceptionnellement bas en Belgique et il n'est pas possible, sans s'exposer à de sérieux mécomptes, de lui faire subir des réductions nouvelles sans nécessités bien établies.

QUESTION.

On demande qu'il soit fabriqué des timbres avec et sans bandelettes.

RÉPONSE.

L'existence d'une double série de timbres-poste, avec et sans légende dominicale, constituerait une grande complication et occasionnerait une dépense que rien ne justifierait.

QUESTION.

On demande où en sont les études relatives à la suppression du tunnel de Braine-le-Comte ?

RÉPONSE.

Cette question est liée au projet d'établissement d'une ligne directe de Bruxelles-Midi à Hennuyères dont les études sont en cours.

QUESTION.

On demande l'amélioration du sort des gardes-salles et récoleurs de coupons.

RÉPONSE.

Au 1^{er} janvier courant, les gardes-salles et les récoleurs de coupons dont la rétribution était inférieure à 5 francs, ont vu relever leur rétribution à ce taux. D'autre part, ceux qui étaient en possession depuis trois ans au moins d'un salaire inférieur au maximum prévu pour leur emploi ont — comme d'ailleurs les ouvriers en général du service de l'exploitation se trouvant dans les mêmes conditions — obtenu une amélioration de position.

D'autres mesures sont encore à l'étude.

QUESTION.

Pour la comparaison avec les autres pays, le téléphone belge est un des derniers pour le prix, pour l'organisation du service.

Le nouveau système proposé serait onéreux surtout pour les commerçants et les industriels.

RÉPONSE.

En réponse à une question posée par la section centrale ayant examiné le projet de budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice de 1909 (voir doc. parl. Chambre, n° 202, pages 39 et 40), le Gouvernement a déclaré que les comparaisons entre les redevances propres aux abonnements téléphoniques dans les divers pays, manquent d'une commune mesure, attendu qu'elles envisagent non seulement des conditions fort variables d'installation et d'exploitation, mais encore des services rendus d'un caractère et d'une étendue très différents.

L'expérience universelle apprend qu'il n'est même pas légitime de faire des comparaisons entre les divers réseaux d'un même pays.

Quant à l'organisation du service, les étrangers qui viennent en Belgique pour étudier nos installations et leur fonctionnement ne nous ont jamais marchandé leurs félicitations.

Le Gouvernement ne se rend pas bien compte de la portée du paragraphe final de la question. A quel système fait-il allusion ?

Si la section centrale veut bien préciser, le Gouvernement se fera un devoir de lui donner tous les renseignements qui sont en sa possession.

QUESTION.

Il y a quelque temps, il a été question de faire payer aux expéditeurs les lettres de voiture imprimées que l'administration mettait jusqu'ici gratuitement à la disposition du public.

Cette mesure a ému les petits industriels et commerçants.

M. le Ministre est prié de bien vouloir indiquer la situation exacte.

RÉPONSE.

La fourniture gratuite des lettres de voiture imprimées a donné lieu à un véritable gaspillage.

Sous le nouveau régime d'acceptation de marchandises, un formulaire modifié sera utilisé.

L'administration pourra dans quelque temps se rendre compte de l'influence de cette modification sur les dépenses d'imprimés qui lui incombent aujourd'hui.

Le *statu quo* sera maintenu en attendant.

QUESTION.

On considère que la nomination des facteurs surnuméraires se fait tardivement.

RÉPONSE.

Les agents provisoires sont nommés facteurs surnuméraires après un stage de six mois, en qualité de candidats-facteurs.

La durée de ce stage ne paraît pas exagérée.

QUESTION.

On demande où en est la question tant au point de vue de la convention que du tracé de la ligne vers l'Allemagne?

RÉPONSE.

Les études définitives sont entamées et poursuivies activement sur la section Louvain-Tongres.

En ce qui concerne la partie de Tongres à la frontière, la situation ne s'est pas modifiée depuis les dernières communications que le Gouvernement a faites au Parlement.

QUESTION.

On se plaint de la lenteur des travaux dans la construction des chemins de fer vicinaux.

RÉPONSE.

Pour l'exécution des travaux de construction de lignes vicinales, la Société n'accorde que le délai strictement nécessaire.

Toutefois, il arrive que, sur les instances des communes intéressées, ladite Société procède à l'adjudication des travaux avant d'être en possession de toutes les emprises.

Dans les cas de l'espèce, l'entrepreneur est autorisé à mettre la main à l'œuvre à ses risques et périls et le délai ne prend cours qu'à partir du moment où il peut disposer de tout l'emplacement nécessaire.

Il arrive aussi que par suite de réclamations, une partie du tracé doit être réservée pour procéder à des études supplémentaires, et dès lors la Société nationale précitée se voit obligée de procéder à des adjudications successives pour l'exécution des travaux d'une même ligne.

C'est probablement cet état de choses qui aura provoqué la plainte dont il s'agit ci-contre.

QUESTION.

On demande la réduction des temps de service pour les aiguilleurs, signaleurs.

RÉPONSE.

La durée de service des gardes-cabines, signaleurs, gardes-excentriques, est fixée selon les difficultés du poste; mais une étude d'ensemble est entreprise en vue d'arriver à réduire la durée des prestations les plus longues.

Déjà certaines prestations ont été diminuées.

QUESTION.

L'Administration a-t-elle pris une décision quant aux distributeurs automatiques de timbres-poste?

Des expériences ont été faites et on désire connaître leur résultat.

RÉPONSE.

L'expérience a démontré que le débit des timbres-poste aux guichets est plus pratique et moins onéreux que le débit automatique.

Les distributeurs automatiques ne dégagent que peu ou pas les guichets.

Cependant, ils sont susceptibles de rendre certains services dans les grands centres à côté des guichets des bureaux télégraphiques ouverts la nuit, aux heures où les bureaux de poste étant fermés, la vente des timbres est reportée sur ces guichets.

On a fait l'essai de distributeurs en plein air, mais ils ont été sujets à de fréquents dérangements, causés par l'humidité atmosphérique. De plus, des gens indécents s'ingénient à les faire fonctionner au moyen de disques métalliques, de pièces de 2 centimes trouées, etc.

Il importe de considérer aussi que les distributeurs dont on a fait l'essai coûtent cher, et que les frais d'entretien et d'alimentation paraissent devoir être élevés.

En résumé, l'Administration n'est pas d'avis de proposer un emploi généralisé des distributeurs, mais elle examine la question de leur utilisation dans les conditions indiquées ci-dessus au § 3.

QUESTION.

L'organisation du service de chèques par la poste donne-t-elle des résultats ?

RÉPONSE.

Il n'existe pas de service de chèques postaux en Belgique.

La question ci-contre vise, sans doute, le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant, à l'intervention de la Banque Nationale de Belgique, et qui a été créé par arrêté royal en date du 20 mars 1909.

En 1909 (du 20 avril au 31 décembre), il a été effectué 24,656 versements pour une somme globale de fr. 31,610,056.02 et 12,264 paiements, au montant total de fr. 5,807,078.95.

Ces chiffres seront notablement dépassés en 1910. En effet, le dernier mois, dont les résultats sont connus actuellement (décembre 1909), a donné les résultats ci-après :

Versements :

4,282 pour 5,548,046 francs.

Paiements :

2,499 pour 975,155 francs.

La poste se charge également, à la demande des intéressés, de verser en compte courant, à la Banque Nationale, les sommes recouvrées du chef des quittances et des effets de commerce déposés à l'encaissement.

Ce mode de liquidation, qui fut adopté en 1901 et qui permet également :

aux ayants-droit de faire inscrire les sommes versées au crédit du compte d'un tiers, n'était primitivement applicable qu'aux dépôts comprenant des valeurs pour 1000 francs au moins.

Ce minimum a été abaissé à 50 francs en vertu de l'arrêté royal susvisé.

Les versements opérés se sont élevés en 1909 :

a) du chef de dépôts d'effets de commerce, à fr. 82,191,368.34, dont environ 14,000,000 francs au profit de tiers;

b) du chef des quittances, à 60,264,047 francs, dont fr. 22,526,963.87 au profit de tiers.

L'abaissement du minimum et la publicité donnée aux dispositions nouvelles ont amené une progression importante de ces services à partir du mois de mai dernier.

On peut en juger par les résultats ci-après :

	Nombre de dépôts.	Montant total des encaissements.	Sommes versées au profit de tiers.
Effets de commerce :			
Décembre 1908	847	4,784,686.89	954,834.24
— 1909	2,611	10,485,627.96	1,696,729.12
Quittances :			
Décembre 1908	604	4,363,760.18	1,085,211.40
— 1909	2,207	6,477,800.79	2,934,011.85

L'ensemble des services en compte courant s'est donc élevé, pour le mois de décembre 1909, à fr. 23,486,629.75.

QUESTION.

Est-il vrai qu'une agence allemande se propose de lancer dans le pays le Guide officiel pour voyageurs avec des réclames spéciales d'industriels et de commerçants allemands ? Et en a-t-elle le droit ?

RÉPONSE.

Des industriels allemands se sont, en effet, procuré une certaine quantité de guides sommaires.

Ces guides ont été recouverts de réclames et d'une couverture spéciale et distribués gratuitement.

QUESTION.

L'administration ne croit-elle pas qu'il serait avantageux de remplacer les halls actuels de nos gares par des auvents du genre de ceux établis à Gand et à Bruxelles-Nord ?

RÉPONSE.

Les halls actuels présentent notamment les inconvénients suivants :

1° Ils rendent très difficiles, sinon impossibles, les changements qu'on voudrait faire subir aux gares ;

2° Ils ne permettent que difficilement l'évacuation des fumées, ce qui incommode les voyageurs ;

3° Ils sont de construction très coûteuse.

En vue de remédier à cette situation, l'administration s'est préoccupée de substituer des auvents à ces grands halls.

Différents types ont été étudiés et des applications en ont été faites à Gand (Sud), à Anvers (Sud), à Ostende-Quai et actuellement à Bruxelles-Nord).

Les essais tentés ayant donné de bons résultats, l'administration se propose d'en généraliser l'emploi.

QUESTION.

On demande des timbres-poste artistiques (comme ceux du Congo). Les nôtres sont grossiers en comparaison de ceux des autres pays.

RÉPONSE.

Les timbres du Congo sont imprimés en taille douce, procédé d'une application très coûteuse, auquel la généralité des administrations européennes a renoncé pour toutes les valeurs d'un débit important.

L'administration se préoccupe d'améliorer progressivement son outillage typographique.

QUESTION.

On demande la mise en état des ateliers de Saint-Ghislain, Warquignies et Quaregnon. Ceux existant ne sont pas en rapport avec l'intensité du service.

RÉPONSE.

L'agrandissement des installations affectées à Saint-Ghislain au remisage et à la réparation des locomotives est à l'étude.

La remise aux locomotives de Quaregnon est suffisante dans les conditions actuelles du service.

Le plan d'aménagement futur de la gare de Warquignies prévoit la construction d'un atelier de levage. En attendant l'érection de ce nouvel atelier, il a été décidé d'agrandir l'atelier actuel.

La construction d'un atelier de wagons à Quaregnon-Central, est également décidée.

QUESTION.

On demande la réduction du temps de service des chefs-gardes et des gardes.

RÉPONSE.

La situation des chefs-gardes et gardes est en ce moment l'objet d'un examen d'ensemble se rapportant non seulement à la durée des prestations, mais encore aux indemnités de découcher, au régime des primes, à l'alternement et aux traitements.

Parcille étude est nécessairement longue, le Gouvernement espère cependant qu'elle pourra aboutir sans trop tarder.

QUESTION.

On demande quelle est la raison pour laquelle des coupons de 1^{re} classe ne sont pas mis à la disposition des employés, afin d'éviter les pertes de temps qui résultent de la confection de coupons manuscrits?

RÉPONSE.

La suppression radicale des billets manuscrits entraînerait plus d'inconvénients que d'avantages.

Elle nécessiterait la mise en distribution à tous les guichets de toutes les stations et haltes du réseau des billets simples et aller et retour des trois classes pour toutes les localités tarifées, ce qui rendrait indispensable le remplacement de tous les casiers devenus insuffisants, et même l'agrandissement des locaux.

Ces mesures auraient encore pour résultat de retarder, au lieu d'accélérer la distribution des billets, car, par suite du développement considérable des casiers, les préposés n'auraient plus, comme actuellement, tous leurs billets à portée du guichet et devraient recourir à un tableau indiquant l'emplacement des coupons au casier avant de pouvoir servir les voyageurs.

L'usage des coupons à destinations multiples a permis de diminuer dans une certaine mesure le nombre des billets manuscrits.

Pour réduire autant que possible le nombre des billets manuscrits et les inconvénients à résulter de leur emploi, il a été prescrit, en 1902, de faire usage de billets imprimés pour les relations comportant annuellement un débit de 36 coupons de même catégorie et de même classe, alors que les instructions antérieures fixait ce nombre à 72.

De plus, si le nombre des billets distribués annuellement dans une gare pour des relations assez suivies n'atteint pas ce chiffre de 36, il doit cependant y être créé des billets imprimés lorsque cette mesure n'est pas de nature à encombrer les casiers ou à compliquer le service des agents.

L'emploi des billets manuscrits fait d'ailleurs en tout temps l'objet d'une surveillance particulière.

QUESTION.

On demande que les quais des gares principales soient améliorés de manière à permettre aux voyageurs d'entrer de plein pied dans les compartiments et que ceux des petites gares trouvent la même amélioration au fur et à mesure des travaux qui s'y effectuent.

RÉPONSE.

Cette question a été examinée en Belgique à diverses reprises, et elle a chaque fois reçu une solution négative.

Certes, les quais surélevés rendent l'entrée et la sortie des voitures beaucoup plus commode, surtout pour les personnes âgées et pour les dames; mais les accidents auxquels ils donnent lieu sont si nombreux et si graves que la question de sécurité des voyageurs, devant primer celle de la commo-

dité de quelques-uns, l'administration des chemins de fer ne saurait préconiser ce système.

D'après des renseignements fournis par le *Board of Trade* à l'administration des chemins de fer de l'État, en 1905, le nombre d'accidents produits par l'existence des trottoirs surélevés s'élève, en Angleterre, à 40 tués et 1,612 blessés pour 1,200 millions de voyageurs, tandis qu'en Belgique, cette catégorie d'accidents pour le même nombre de voyageurs, ne s'élève qu'à 14 tués et 74 blessés. Et ces derniers chiffres iront en diminuant à mesure que les tunnels sous voies seront adoptés dans un plus grand nombre de stations.

D'ailleurs, les trottoirs surélevés anglais, outre le danger permanent prouvé par les statistiques annuelles de tués et blessés, ont donné lieu à de véritables catastrophes en cas d'affluence de voyageurs. Il est arrivé que de nombreuses personnes ont été poussées à la fois et culbutées dans les fosses, puis piétinées, blessées et même tuées par la foule, à tel point que l'on s'est demandé en Angleterre s'il ne fallait pas revenir aux trottoirs bas du continent.

Certaines administrations du continent ont adopté un quai semi-élevé, à 65 centimètres au-dessus du rail, et les quais se trouvent ainsi à une marche plus bas que le plancher des voitures. L'expérience n'a pas encore prouvé définitivement la valeur de ce système qui présente moins de danger, mais aussi moins de commodité que les trottoirs anglais.

QUESTION.

Des éclaircissements sont demandés au sujet de la ligne de chemin de fer de Houthaelen à Asch, et en général au sujet des lignes projetées en vue de l'exploitation du bassin du Limbourg.

RÉPONSE.

Le tracé d'une ligne allant de Houthaelen vers Asch est arrêté. De cette dernière gare, où elle se raccorde à la ligne de Hasselt à Maeseyck, elle se dirigera vers la Meuse, en passant à proximité de Stockheim.

Enfin, à partir de Houthaelen, elle sera prolongée vers la ligne de Diest à Moll. Divers tracés sont à l'étude pour raccorder cette ligne à celle d'Anvers-Gladbach et à celle de Hasselt-Maastricht.

QUESTION.

Grâce à des procédés d'imprégnation très efficaces, certains bois résineux et en particulier l'épicéa, sont avantageusement employés pour faire des poteaux à télégraphe et à téléphone, en Allemagne, en Suisse et en Italie, quoiqu'ils soient exclus des adjudications en Belgique.

N'entre-t-il pas dans les intentions de M. le Ministre des Chemins de fer d'instituer des expériences sérieuses et concluantes au sujet de l'utilisation de l'épicéa qui est cultivé sur une grande échelle en Belgique ?

RÉPONSE.

Une fourniture de 2,200 poteaux en bois de pin de provenance belge est mise en adjudication, à l'effet de favoriser le commerce des bois indigènes.

La fourniture d'une certaine quantité d'épicéas de provenance belge sera mise également en adjudication, à titre d'essai, très prochainement.

* * *

Nos collègues, souvent surchargés de besogne, ont peine à trouver tous les renseignements statistiques désirables. Le rapporteur de l'an dernier, M. Hubert, a donné à ces renseignements la forme de tableau et diagrammes très utiles.

Désireux de permettre de trouver aisément les renseignements intéressants, nous avons prié l'administration de mettre ces documents à jour. Ils figurent en annexe au présent rapport.

* * *

QUESTION.

Dans quelle proportion le nombre des emplois est-il conféré :

1° Aux aspirants qui sont agents de l'État ;

2° Aux anciens militaires ?

RÉPONSE.

Personnel-employé.

Administrations des chemins de fer, postes et de la marine

Commis d'ordre.

Dans les emplois de bureau proprement dit, celui de commis d'ordre étant le début de la carrière s'obtient par concours entre étrangers au Département.

Ces emplois ont été offerts par moitié aux sous-officiers, brigadiers et caporaux ayant au moins huit années de service et favorablement signalés par le Département de la Guerre, ainsi qu'aux anciens sous-officiers, brigadiers et caporaux réunissant les mêmes conditions.

Mais, en fait, en 1909, sur 64 emplois offerts aux militaires, 10 candidats se sont présentés aux épreuves et 6 d'entre eux ont été reconnus admissibles.

Administration des chemins de fer.

Commis.

Jusque dans ces derniers temps les emplois de commis étaient réservés par moitié aux commis d'ordre comptant quatre années de service et aux candidats étrangers à l'administration. En 1909, 30 emplois de l'espèce ont été conférés à des candidats étrangers et 96 aux commis d'ordre.

Facteur de station agréé et auxiliaire.

Ces emplois sont réservés exclusivement aux agents appartenant déjà à l'administration.

Garde.

Aucune préférence n'est accordée aux agents de l'État pour l'admission à l'emploi de garde.

Les emplois mis au concours sont répartis par moitié entre les candidats civils et militaires (volontaires et anciens volontaires, sous-officiers et anciens sous-officiers miliciens). En 1909, il a été mis 140 emplois au concours; 581 militaires et 2,234 étrangers se sont présentés aux épreuves; 70 militaires et 70 étrangers ont été reconnus admissibles.

*Administration des postes.**Commis.*

En 1909, 70 emplois de commis ont été conférés aux commis d'ordre comptant au moins quatre années de service et 7 ont été réservés aux étrangers.

Candidat facteur.

Sur les 1,031 emplois conférés en 1909, 59 ont été réservés aux agents de l'État, soit dans la proportion de 5.72 p. c., et 127 aux anciens militaires, soit dans la proportion de 12.31 p. c.

*Administration des télégraphes.**Élève masculin.*

En 1909, 131 agents de l'État et 186 étrangers ont pris part aux épreuves. (La limite d'âge extrême pour l'admission audit concours est fixée à 18 ans.)

Auxiliaire.

En principe, les emplois d'auxiliaire sont réservés aux agents inférieurs de l'administration des télégraphes. Ce n'est qu'à défaut de candidats de cette catégorie qu'il est fait appel aux postulants étrangers. Dans ce cas, les sous-officiers, brigadiers et caporaux ayant au moins huit années de service actif et les volontaires et anciens volontaires ont un tour de faveur sur les autres candidats.

En 1909, sur les 24 emplois conférés, 20 ont été réservés à des agents de l'État et 4 à des étrangers.

En 1909, 87 agents de l'État, 33 étrangers et 5 militaires ont pris part aux épreuves.

Commis d'ordre.

Les emplois de l'espèce, au nombre de 55 en 1909, sont exclusivement réservés par voie de concours aux agents inférieurs faisant partie de l'administration des télégraphes.

Commis.

Sur les 31 emplois conférés en 1909, 16 ont été réservés à des commis d'ordre et 15 à des candidats étrangers.

Persomnel-ouvrier.

Au point du vue de recrutement, la préférence est donnée d'abord aux sous-officiers, brigadiers et caporaux comptant au moins huit années de service actif.

Ensuite aux volontaires et anciens volontaires.

Enfin aux autres candidats.

* *
*

Il n'existe pas de statistique permettant de dire exactement dans quelle proportion le nombre des emplois ouvriers est conféré aux anciens militaires.

L'administration s'occupe de mettre les conditions d'admission en harmonie avec les stipulations de la loi du 14 décembre 1909.

QUESTION.

Quelle disposition M. le Ministre compte-t-il prendre pour accorder des coupons de service aux pensionnés de son département?

RÉPONSE.

La faculté de voyager en service est accordée à des agents qui après leur mise à la retraite assument encore certains emplois ou remplissent certaines missions, celles, par exemple, de membre du Conseil d'appel récemment installé.

Jusqu'à présent il n'a pas été possible de trouver une solution qui permette de concilier les stipulations de la loi avec les désirs des agents pensionnés.

QUESTION.

N'est-il pas possible de placer les ouvriers et leurs veuves et orphelins sur le même pied que les fonctionnaires et employés au point de vue du taux de la pension et notamment du maximum? Quelle serait la charge financière résultant de cette mesure?

RÉPONSE.

Les pensions des ouvriers sont établies sur les bases suivantes :

1° Ouvriers retraités par suite de maladie ou par limite d'âge (70 ans); pour les dix premières années de service, 20 p. c. du salaire moyen dont les intéressés ont joui pendant les trois dernières années, plus 1 1/2 p. c. pour chaque année de service au delà de dix, avec maximum de 50 p. c. de ce salaire ;

2° Ouvriers retraités par suite d'infirmités résultant d'un accident de service : 50 p. c. du salaire dont les intéressés jouissaient au moment de leur

mise à la retraite; taux majoré de 1 1/2 p. c. du même salaire pour chaque année de service au delà de 15 jusqu'à 25, puis de 1 p. c. pour chaque année de service au delà de 25, avec maximum de 75 p. c. de ce salaire.

Si l'on met en parallèle les conditions dans lesquelles sont accordées et calculées les pensions des agents commissionnés et celles des ouvriers, on constate (voir annexe : tableau comparatif des tantièmes pour cent appliqués pour le calcul des pensions des agents commissionnés et de celles des ouvriers) que, jusqu'à 30 ans de service, les tantièmes pour les pensions des ouvriers infirmes sont plus favorables que ceux prévus par la loi de 1844 pour les pensions des agents commissionnés retraités dans les mêmes conditions.

Au delà de cette durée, le régime dont bénéficient les agents commissionnés est plus avantageux que celui applicable aux ouvriers. En effet, le taux de la pension (pour infirmité ou vieillesse), qui, pour ceux-ci, reste fixé à 50 p. c., continue à s'accroître, en ce qui concerne ceux-là, jusqu'à concurrence d'un maximum de 75 p. c.

Les régimes diffèrent encore en ce sens que c'est par rapport au traitement moyen des cinq dernières années que la pension des agents commissionnés est déterminée, tandis que celle des ouvriers est calculée sur la base du salaire moyen des trois dernières années, ce qui est plus avantageux.

En outre, pour les ouvriers, les services sont valables à partir de 18 ans, alors que la loi de 1844 ne permet de les compter qu'à partir de 21 ans pour les fonctionnaires et employés qui n'ont pas de services militaires. Ces derniers services sont comptés à partir de 19 ans.

On voit que sur ces deux derniers points le parallèle est à l'avantage du régime suivi en ce qui concerne les ouvriers.

*
* *

L'administration n'est pas en mesure de déterminer exactement la charge financière à résulter de l'application pour le calcul de la pension des ouvriers des bases fixées par ladite loi de 1844, certains éléments faisant défaut.

Toutefois, d'après des supputations faites en 1903, l'augmentation de dépense qu'entraînerait pareille mesure peut être évaluée à environ 25 p. c.

Cette proportion, appliquée au chiffre des pensions accordées en 1909, qui s'élève à 449,000 francs, représente $\frac{449,000 \times 25}{100} = \text{fr. } 112.250$.

Ainsi que le Gouvernement l'a exposé, notamment dans les séances de la Chambre des 9 mars 1904, 3 avril 1906 et 30 juillet 1907, les ouvriers ne payent aucune contribution pour leurs pensions personnelles. Celles-ci sont supportées intégralement par le Trésor. Le crédit pétitionné de ce chef au projet de budget de 1910 (article 56) s'élève à 2,200,000 francs.

Pensions des veuves et orphelins.

Les pensions des veuves et orphelins des fonctionnaires et agents nommés et celles des veuves et orphelins des ouvriers du Département sont servies

par deux caisses distinctes, alimentées, chacune en ce qui la concerne, au moyen des retenues effectuées sur les traitements et salaires des affiliés.

Pour la caisse des veuves et orphelins des fonctionnaires et agents nommés, ces retenues sont, indépendamment du montant du premier mois de traitement, du prélèvement des deux premiers mois de toute augmentation ultérieure et des sommes qui, en vertu des lois et règlements, sont assignées à la caisse pour congés, absences ou punitions disciplinaires, de :

3 p. c. sur les traitements de moins de 3,000 francs ;

3 1/2 p. c. sur les traitements de 3.000 francs et au-dessus, plus une retenue supplémentaire de 2 p. c. pour les agents mariés pendant une période de 10 ans, et de 1 p. c. pour les années subséquentes ; de nouvelles retenues supplémentaires lorsque le mari est plus âgé que sa femme de 10 ans au moins, ou lorsqu'il s'agit de faire entrer en ligne de compte les périodes de surnumérariat ou les services militaires effectifs admissibles.

ANNEXE.

Tableau comparatif des tantièmes pour cent appliqués pour le calcul des pensions des agents commissionnés et de celles des ouvriers.

DURÉE des SERVICES.	Fonctionnaires et agents admis à la retraite dans des conditions normales.			Fonctionnaires et agents admis à la retraite à la suite de blessures en service.		Observations.
	Fonctionnaires et employés.		Ouvriers tantième p. c.	Fonctionnaires et employés (2) tantième p. c.	Ouvriers tantième p. c.	
	Services sédentaires tantième p. c.	Services actifs tantième p. c. (1)				
1						
2						
3	"	"	"	25,000		
4						
5						
6	"	"	"	26,666		
7	"	"	"	28,333		
8	"	"	"	29,999		
9	"	"	"	31,666	50.00 (*)	
10	46,666	20	20 »	33,333		(*) Taux fixé par la loi sur les accidents du travail pour les cas d'incapacité de travail complète et permanente.
11	48,333	22	21.50	34,999		
12	49,999	24	23 »	36,666		
13	21,666	26	24.50	38,333		
14	23,333	28	26 »	39,999		
15	24,999	30	27.50	41,666		
16	26,666	32	29 »	43,333	51.50	
17	28,333	34	30.50	44,999	53 »	
18	29,999	36	32 »	46,666	54.50	
19	31,666	38	33.50	48,333	56 »	
20	33,333	40	35 »	49,999	57.50	
21	34,999	42	36.50	51,666	59 »	
22	36,666	44	38 »	53,333	60.50	
23	38,333	46	39.50	54,999	62 »	
24	39,999	48	41 »	56,666	63.50	
25	41,666	50	42.50	58,333	65 »	
26	43,333	52	44 »	59,999	66 »	
27	44,999	54	45.50	61,666	67 »	
28	46,666	56	47 »	63,333	68 »	
29	48,333	58	48.50	64,999	69 »	
30	49,999	60	50 »	66,666	70 »	
31	51,666	62	"	68,333	71 »	
32	53,333	64	"	69,999	72 »	
33	54,999	66	"	71,666	73 »	
34	56,666	68	"	73,333	74 »	
35	58,333	70	"	74,999	75 »	
36	59,999	72	"	75,000	"	
37	61,666	74	"	"	"	
38	63,333	76	"	"	"	
39	64,999	"	"	"	"	
40	66,666	"	"	"	"	
41	68,333	"	"	"	"	
42	69,999	"	"	"	"	
43	71,666	"	"	"	"	
44	73,333	"	"	"	"	
45	74,999	"	"	"	"	
46	75	"	"	"	"	

1^o Les services comptent pour les fonctionnaires et employés à partir de vingt et un ans et à partir de dix-huit ans pour les ouvriers.

2^o Pour les cas de mise à la retraite dans des conditions normales, la pension est calculée par rapport au salaire moyen des cinq dernières années en ce qui concerne les fonctionnaires et employés, tandis qu'en ce qui concerne les ouvriers c'est le salaire moyen des trois dernières années qui est pris pour base.

(1) Ce barème n'est d'application qu'en ce qui concerne les services rendus, en qualité de garde, chef-garde et premier chef-garde.

(2) Ne tombant pas sous l'application de la loi sur les accidents du travail.

Il est à noter que ces retenues et prélèvements sont exclusivement affectés au service desdites pensions.

Il n'en est pas de même pour ce qui concerne la caisse des ouvriers, dont l'avoir, constitué par une retenue prélevée sur le salaire des affiliés et par des subsides de l'État, assure, outre le service des pensions, celui du paiement de secours pour maladie et des frais de traitement médical aux associés (y compris la fourniture des médicaments). Le traitement médical est, en outre, assuré aux ouvriers pensionnés.

La retenue au profit de la caisse des ouvriers est calculée à raison de 3 p. c. sur les salaires de fr. 2.40 et au-dessous et de 4 p. c. sur les salaires de plus de fr. 2.40.

Actuellement, les affiliés dont le salaire ne dépasse pas fr. 2.40 sont en nombre très limité (gardes-barrières femmes, apprentis, etc.), de sorte que le taux moyen de la retenue est, à très peu de chose près, de 4 p. c.

Après déduction des dépenses pour soins médicaux et pharmaceutiques, qui représentent 1 p.c. des salaires, il reste 3 p. c. pour faire face aux autres dépenses. Or, les secours pour maladie et frais de funérailles correspondent à 2 p. c. des salaires et les pensions de veuves, orphelins et ascendants à 2.50 p. c.

Les charges ci-dessus représentent donc $1 + 2 + 2.50 = 5.50$ p. c. des salaires.

Le tantième correspondant aux pensions de retraite (supportées par le Trésor) est de 4 p. c.

Les statuts de la Caisse des veuves et orphelins des fonctionnaires et agents nommés n'exigent qu'une durée d'un an de mariage et cinq années de contribution pour donner ouverture au droit de pension de veuve, tandis que pour la Caisse des ouvriers ces délais sont : trois ans de mariage et dix années de contribution.

La durée pour mariage, qui était précédemment de cinq ans, a été réduite à trois ans lors de la revision des statuts de l'institution en 1907.

Quant aux pensions proprement dites, elles sont établies d'après les bases ci-après :

A. — Caisse des veuves et orphelins des fonctionnaires et agents nommés :

20 p. c. du traitement moyen dont le défunt a joui pendant les cinq dernières années, plus 1 p. c. pour chaque année de participation au delà de dix, sans excéder la moitié du dernier traitement du défunt, qui a servi de base aux retenues, ni un maximum de 4,000 francs.

B — Caisse des veuves et orphelins des ouvriers :

20 p. c. du salaire moyen à raison duquel le défunt a contribué à la Caisse des ouvriers pendant les trois dernières années, pour au moins dix années de contribution admissible, plus 1 p. c. pour chaque année de contribution au delà de quinze, avec maximum de 33 p. c. du salaire de base.

Dans l'une comme dans l'autre caisse, la pension de veuve s'accroît de 2 p. c. du traitement ou du salaire moyen à raison de l'existence de chaque enfant âgé de moins de 18 ans pour la première desdites caisses, et de 16 ans pour la seconde.

Les pensions des orphelins sont aussi établies d'après les mêmes bases dans les deux caisses, c'est-à-dire :

$\frac{3}{5}$ de la pension de la mère pour un orphelin,

$\frac{4}{5}$ — — — — — deux orphelins,

et la totalité de ladite pension pour trois orphelins.

Dans le travail effectué sur les pensions des veuves d'ouvriers, allouées pendant le premier trimestre 1908, la charge supplémentaire financière à résulter de l'application à ces pensions des bases fixées pour le calcul des pensions de veuves de fonctionnaires et agents nommés serait, pour la même période, de 12,731 francs, ce qui représenterait une augmentation annuelle de 50,924 francs, soit 29 p. c.

Il est à noter, en outre, que l'accroissement du chef d'enfants serait pour le trimestre considéré de 2,599 francs, soit une somme annuelle de 9,596 francs à ajouter comme dépense supplémentaire ; en effet, dans le système des pensions des veuves de fonctionnaires et agents nommés, cet accroissement est compté jusque l'âge de 18 ans, c'est-à-dire deux annuités en plus que par la Caisse des ouvriers.

Enfin, d'après le même ordre de calcul, la surcharge annuelle résultant de la différence de durée de mariage et de contribution donnant ouverture au droit à la pension de veuve serait de 11,068 francs, soit ensemble une charge supplémentaire d'environ 71,600 francs.

QUESTION.

Ne pourrait-on accorder aux ouvriers des congés annuels, avec salaire payé, comme on l'accorde au personnel « employé » ? Quelle pourrait-être l'influence de cette mesure sur le Budget ?

RÉPONSE.

Les ouvriers obtiennent des congés avec solde dans différents cas, au nombre de vingt, prévus par les instructions et notamment lorsqu'il s'agit de s'absenter pour assister au mariage ou aux funérailles de leurs parents ou alliés au premier ou au second degré, au baptême, à la première communion ou à la confirmation d'un enfant, etc.

De plus, dans les services qui ne comportent pas d'interruption les dimanches et jours fériés, les ouvriers bénéficient de vingt-huit jours de repos par an et ils peuvent en disposer à leur gré.

Quant à l'assimilation des ouvriers aux fonctionnaires et employés sous le rapport des congés, elle n'existe pas plus dans l'industrie que dans notre administration.

La raison s'en trouve dans la double circonstance, d'abord, qu'il est possible à l'employé, tout au moins d'une manière générale, de regagner le temps perdu pendant une absence, certains travaux pouvant être ajournés ou être accomplis par des collègues, qui n'obtiennent, de ce chef, aucune rémunération supplémentaire, tandis qu'il n'en est pas de même pour l'ouvrier, la tâche de celui-ci devant être accomplie, en quelque sorte, au

jour le jour ; ensuite, que le fonctionnaire prépare ou prolonge souvent son travail intellectuel avant ou après les heures de bureau, sans que ses émoluments s'en trouvent augmentés, alors que le salaire de l'ouvrier est exactement mesuré à la durée de la prestation ou du travail produit.

La dépense qui résulterait de l'octroi aux ouvriers de quinze jours de congé avec solde par an peut être évaluée à près de trois millions de francs.

QUESTION.

On désire connaître quelles sont les intentions du Gouvernement concernant les tarifs pour le transport des sucres. Cette question a fait l'objet d'une discussion à la Chambre et au Sénat ; le Ministre des Chemins de fer n'y a pas fait d'opposition complète ; ne serait-il pas possible de prendre une décision favorable à bref délai ? Nous recommandons la chose d'une manière toute spéciale à la bienveillance de M. le Ministre.

RÉPONSE.

La question de réductions de tarif à accorder aux sucres a fait, à diverses reprises, l'objet d'un examen approfondi.

Il a été question notamment à un certain moment d'un déclassement de la 2^e à la 3^e classe des sucres bruts à l'exportation maritime. Mais aussitôt des divergences de vue notables se sont manifestées parmi les intéressés. Certains fabricants de sucre demandent des réductions du tarif en faveur des sucres bruts à l'exportation maritime. Par contre, des raffineurs combattent cette demande, en faisant valoir que la mise en vigueur de la mesure en question favoriserait l'industrie étrangère, au détriment des intérêts de l'industrie du raffinage et de la candiderie belge.

Récemment l'idée a été émise de modifier les tarifs pour le transport des sucres et de certaines matières intéressant à la fois les cultivateurs et les fabricants de sucre. Cette idée fait actuellement l'objet d'un examen.

QUESTION.

On demande une amélioration du sort des facteurs en rapport avec les localités qu'ils habitent.

RÉPONSE.

Actuellement déjà, les bureaux sont classés en quatre catégories suivant la cherté de la vie dans les localités où ils sont installés. Les traitements des facteurs varient d'après ces catégories.

L'administration ne perd pas de vue les modifications qui se produisent dans les conditions de l'existence, et améliore ce classement en conséquence par des relèvements annuels.

Je rappellerai que le traitement minimum des facteurs trieurs qui était de 1,500 francs en 1883 a été porté à 1,600 francs en 1907, et le traitement maximum qui était de 1,700 francs en 1883 a été porté à 1,800 francs en 1896 et à 2,000 francs en 1905.

Le traitement maximum des interprètes a été relevé de 1,600 à 1,800 fr. en 1903.

Pour ce qui concerne les facteurs locaux, le traitement maximum des agents de la 3^e catégorie, qui était de 1,200 francs en 1883, a été relevé à 1,500 francs en 1896 ; pour les agents de la 2^e catégorie, le traitement minimum et le traitement maximum, qui étaient de 1,000 et 1,300 francs, ont été portés respectivement à 1,100 et 1,400 francs en 1896.

Le minimum du traitement des facteurs de 1^{re} catégorie, qui était de 1,000 francs en 1883, a été porté successivement à 1,100 francs en 1896 et à 1,200 francs en 1906 ; le traitement maximum a été relevé dans les mêmes conditions à 1,500 francs en 1896.

Pour ces mêmes agents, une catégorie spéciale comprenant les agents des agglomérations de Bruxelles et d'Anvers a été créée en 1907, comportant le traitement minimum de 1,200 francs et le traitement maximum de 1,600 francs ; ce maximum peut être porté à 1,700 francs après 6 années.

En ce qui concerne les facteurs ruraux, le traitement minimum des agents de 3^e catégorie a été relevé récemment à 950 francs, le traitement maximum qui était de 1,000 francs en 1883 ayant été porté à 1,100 en 1903.

Le traitement minimum et le traitement maximum des agents de la 2^e catégorie qui étaient respectivement de 900 et de 1,000 francs en 1883, ont été portés successivement, le 1^{er} à 950 francs en 1896 et à 1,000 francs en 1906, le 2^e à 1,050 francs en 1896, à 1,100 francs en 1902 et à 1,200 francs en 1906.

Enfin, pour les facteurs locaux de 1^{re} catégorie, le minimum de 950 francs en 1883 a été relevé à 1,000 francs en 1896 et à 1,100 francs en 1909, le maximum étant dans les mêmes conditions relevé de 1,000 à 1,100 francs en 1896, à 1,200 francs en 1902 et à 1,300 francs en 1909.

Les indications ci-dessus ne tiennent d'ailleurs pas compte de l'octroi du traitement immédiatement supérieur qui peut être accordé dans certaines conditions d'âge aux agents dont le traitement n'a pas été augmenté depuis six ans, si la situation des cadres ne permet pas de leur accorder une promotion.

Pour le surplus, je me réfère à mes diverses déclarations antérieures au sujet de la situation du personnel.

QUESTION.

Quelles sont les conditions imposées aux serre-freins pour devenir gardes? Aux agréés pour devenir commis d'ordre?

RÉPONSE.

Les serre-freins ont accès à l'emploi de garde en participant avec succès aux concours civils ou militaires organisés pour l'admission à cet emploi.

La question de faciliter les conditions d'accès des serre-freins à ces emplois est à l'étude.

Les agréés peuvent prendre part aux concours qui sont organisés pour la collation d'emplois de commis d'ordre.

Toutefois, étant déjà porteurs d'une nomination, ils peuvent se présenter aux concours de commis d'ordre quel que soit leur âge, tandis que les candidats étrangers au département et n'ayant pas de services militaires ne peuvent y avoir accès après 24 ans.

Les candidats étrangers comptant des services militaires y ont accès jusqu'à 52 ans, s'ils ont été sous-officiers et s'ils ont accompli un terme de 8 années de service, et jusqu'à 29 ans dans les autres cas.

De plus, les agréés dont les émoluments sont supérieurs aux taux initial de l'emploi de commis d'ordre (1,000 francs) reçoivent par voie de traitement supplémentaire la différence entre ce taux et la rémunération dont ils jouissent.

Le supplément de rémunération alloué à titre personnel est réduit lors de l'admission définitive au taux de 1,200 francs et, à l'occasion de chaque promotion, à concurrence de la moitié de l'augmentation normale que la nomination comporte.

*
* *

QUESTION.

Quelles sont les réformes apportées par le Ministre dans la situation de son personnel pour faire droit aux pétitions qui ont été adressées aux membres de la Chambre, notamment par :

- 1° les commis;
- 2° les commis d'ordre ;
- 3° les chefs-gardes et gardes ;
- 4° les facteurs et chefs-facteurs de station ;
- 5° les agréés ;
- 6° les machinistes ;
- 7° les chauffeurs ;
- 8° les serre-freins ;
- 9° les hommes de métiers ;
- 10° les ouvriers des voies et travaux ;
- 11° les facteurs des postes ;
- 12° les ouvriers du télégraphe et du téléphone ;
- 13° les surveillants.

RÉPONSE.

Un certain nombre des réformes sont énumérées ci-après :

1° *Commis.*

Les commis rangés dans la 1^{re} catégorie de mérite et qui ont obtenu leur dernière promotion après trois ans et demi (au lieu de trois ans), parce qu'ils appartenaient à la seconde moitié de la série des agents à promouvoir, reçoivent cette nomination hors série après trois ans, s'ils font encore partie de la seconde moitié de la série pour la nomination suivante.

2° *Commis d'ordre.*

Le barème des traitements attachés à l'emploi de commis d'ordre a été relevé dans les conditions indiquées dans la réponse à la question posée par

la section centrale demandant « un tableau donnant le nombre d'emplois des différentes catégories du personnel avec traitements et salaires résultant de l'application des nouveaux barèmes en regard des traitements et salaires de l'ancien barème. »

De plus, les commis d'ordre à 1.200 francs favorablement signalés obtiennent actuellement le traitement de 1,400 francs après un délai de deux ans. Précédemment, cette promotion n'était accordée qu'après une attente de deux ans ou deux ans et demi aux agents rangés dans la 1^{re} catégorie de mérite et de deux ans et demi à ceux rangés dans la 2^e catégorie.

En outre, les commis d'ordre rangés dans la 1^{re} catégorie de mérite et qui ont obtenu leur promotion précédente après 3 1/2 ans (au lieu de 3 ans), parce qu'ils appartenaient à la seconde moitié de la série des agents à promouvoir, obtiennent, s'ils font encore partie de la seconde moitié de la série pour la nomination suivante, cette nomination hors série après 3 ans.

3^e Chefs-gardes et gardes.

A. — Le traitement maximum afférent à l'emploi de garde (2,000 francs) est rendu normal. En conséquence, les gardes à 1,800 francs à promouvoir à l'ancienneté et qui précédemment n'obtenaient le traitement de 2,000 francs qu'à titre de fin de carrière (50 ans d'âge, 30 ans de service et 6 ans d'ancienneté à 1,800 francs), peuvent être promus à ce taux après 4 ans d'ancienneté à 1,800 francs, sans autre condition.

B. — Les gardes à 1,200 francs favorablement signalés reçoivent le traitement de 1,400 francs après un terme de 2 ans. Précédemment, cette promotion n'était accordée qu'après un délai de 2 ans ou de 2 1/2 ans aux agents rangés dans la 1^{re} catégorie et après 3 ans à ceux rangés dans la 2^e catégorie.

C. — Les gardes et chefs-gardes rangés dans la 1^{re} catégorie de mérite et qui ont obtenu leur promotion précédente après 3 1/2 ans (au lieu de 3 ans) parce qu'ils appartenaient à la seconde moitié de la série des agents à promouvoir au choix, reçoivent, s'ils font encore partie de la seconde moitié de la série pour leur promotion suivante, cette nomination hors série après 3 ans.

D. — Heures de service, repos, etc. Le nombre de prestations excédant 12 heures, qui atteignait en 1903 le chiffre de 668, a été réduit à 507.

Le système d'alternement entre les brigades des chefs-gardes et des gardes, à concurrence de 3 brigades par séries au maximum, a, en outre, été rétabli.

E. — Gardes temporaires. — Les gardes temporaires comptant au moins 2 ans de services effectifs et qui donnent toute satisfaction peuvent être nommés gardes à 1,200 francs en sus du cadre organique permanent.

Ainsi que je l'ai dit précédemment, la situation des chefs-gardes et gardes est en ce moment l'objet d'un examen d'ensemble se rapportant non seulement à la durée des prestations, mais encore aux indemnités de découcher, au régime des primes, à l'alternement et aux traitements.

Pareille étude est nécessairement longue ; le Gouvernement espère cependant qu'elle pourra aboutir sans tarder.

4° Facteurs et chefs-facteurs de station.

A. — Le traitement maximum (de 2,000 francs) afférent à l'emploi de facteur de station est rendu normal; en conséquence, les facteurs de station à 1,800 francs à promouvoir à l'ancienneté et qui, précédemment, n'obtenaient le traitement de 2,000 francs qu'après 50 ans d'âge, 50 années de service et 6 ans d'ancienneté à 1,800 francs, sont promus à 2,000 francs après 4 ans d'ancienneté, à 1,800 francs sans autre condition.

B. — Les facteurs de station à 1,200 francs favorablement signalés obtiennent le traitement de 1,400 francs après un délai de 2 ans. Précédemment, cette promotion n'était accordée qu'après 2 ans ou 2 1/2 ans aux agents rangés dans la 1^{re} catégorie de mérite et après 3 ans à ceux rangés dans la 2^e catégorie.

C. — Les facteurs de station rangés dans la 1^{re} catégorie et qui ont reçu leur promotion précédente après 3 1/2 ans (au lieu de 3 ans) parce qu'ils appartenaient à la seconde moitié de la série des agents à promouvoir au choix, obtiennent, s'ils font encore partie de la seconde moitié de la série pour leur promotion suivante, cette promotion hors série après trois ans.

D. — Le traitement de 2.200 francs afférent aux grades de facteur de station principal et de chef-facteur de station est porté à 2,250 francs.

Les facteurs de station à 2,000 francs, rangés dans la première catégorie de mérite, sont nommés désormais, après les délais ordinaires d'avancement, sans autre limitation et sans condition de résidence, au grade de facteur de station principal à 2,250 francs.

Auparavant, ils ne parvenaient à ce grade qu'à la condition d'être reconnus aptes aux fonctions de chef-facteur de station, de fonctionner dans une station d'une certaine importance et pour autant que le cadre présentât des vacances d'emplois en nombre suffisant.

Les facteurs de station à 2,000 francs rangés dans la deuxième catégorie peuvent obtenir le grade de facteur principal à 2,250 francs lorsqu'ils comptent 50 ans d'âge, 50 ans de service et 6 ans d'ancienneté à 2,000 francs. Précédemment, ils ne pouvaient dépasser la position de facteur à 2,000 francs.

Officiers de police et officiers de police principaux.

Les mêmes mesures que celles indiquées ci-dessus pour les facteurs de station principaux ont été prises en faveur des officiers de police et officiers de police principaux.

5° Agréés.

A. — Le taux de 1,200 francs est alloué après un délai de deux ans à tous les agréés à 1,050 francs favorablement signalés.

Précédemment, cette promotion n'était accordée « au choix » qu'à la moitié de la série des agents comptant 2 ans à 2 1/2 ans d'ancienneté à 1,050 francs, et à l'ancienneté à tous ceux comptant 2 1/2 ans.

B. — Les agréés rangés dans la 1^{re} catégorie de mérite et qui ont obtenu leur promotion précédente après 3 1/2 ans (au lieu de 3 ans) parce qu'ils appartenaient à la seconde moitié de la série des agents à promouvoir, reçoivent, s'ils font encore partie de la seconde moitié de la série pour leur nomination suivante, cette nomination hors série après trois ans.

C. — Le traitement maximum des agréés a été relevé dans les conditions indiquées dans la réponse à la question posée par la section centrale demandant « un tableau donnant le nombre d'emplois des différentes catégories du personnel avec traitements et salaires résultant de l'application des nouveaux barèmes en regard des traitements et salaires de l'ancien barème » : l'échelle des traitements qui comportait les taux de 900 francs (essai), 1,030, 1,200, 1,330, 1,500, 1,630, 1,800 et 2,000 francs, ne comprend plus ce dernier taux de 2,000 francs, auquel ont été substitués ceux de 1,950, 2,100, 2,230 et 2,400 francs.

6° et 7° *Machinistes et chauffeurs.*

L'échelle des salaires des machinistes était de 120, 140, 160, 180 et 200 francs.

Au début de 1909, il a été créé rétroactivement deux degrés supplémentaires : 220 et 240 francs.

L'ensemble de la situation de ces agents a subi des améliorations sérieuses depuis 1907.

C'est ainsi que 33 machinistes sont arrivés au nouveau taux de 220 francs ; d'autre part, alors que le cadre au 31 décembre 1907 comprenait 101 machinistes à 200 francs, au 31 décembre 1909 il en comprend 210 ; enfin, au lieu de 937 machinistes à 120 francs, il n'y en a plus que 707.

Pour les chauffeurs, les nombres d'agents aux traitements de 130, 120 et 110 francs qui étaient respectivement de 8, de 326 et de 1,327 sont devenus 32, 396 et 1,630, alors que le nombre de chauffeurs à 100 francs est passé de 1,878 à 1,562.

Diverses améliorations sont encore à l'étude.

8° *Serre-freins.*

Pour permettre d'accorder aux serre-freins des promotions dans les délais précédemment adoptés, il a été accordé à charge du budget, en 1909, des crédits supplémentaires à concurrence de 44.180 francs.

La situation du cadre des serre-freins est améliorée dans l'ensemble depuis 1907. Alors que le nombre d'agents jouissant des taux de 100 et 110 francs, sont restés à peu près les mêmes, il y avait au 31 décembre 1909, 263 agents au taux de 120 francs et 620 agents au taux de 90 francs, contre 152 au taux de 120 francs et 764 au taux de 90 francs au 31 décembre 1907.

D'autres améliorations sont également à l'étude en ce moment.

9° *Hommes de métier.*

Des améliorations importantes ont été apportées à la situation des hommes de métier du service de la traction au 1^{er} janvier 1910 : l'octroi du minimum

de 3 francs pour la rémunération ; l'adoption d'un nouveau barème de salaires comportant un certain nombre de relèvements ; l'incorporation dans le salaire des primes que touchent les ouvriers des ateliers de Malines travaillant à la tâche complétée par l'octroi de primes nouvelles basées sur un système différent.

Les mesures prises en faveur des ouvriers de l'atelier central de Malines seront étendues successivement à tous les ateliers centraux.

D'autres améliorations sont encore à l'étude.

10° *Ouvriers des voies et travaux.*

La situation des ouvriers des voies et travaux a été améliorée sensiblement par l'adoption pour le 1^{er} janvier 1910, du minimum de 3 francs et la création d'un nouveau barème de salaires comportant l'octroi de salaires maximum supérieurs aux maximum anciens ; les chiffres sont détaillés dans la réponse à la question posée par la section centrale demandant « un tableau donnant le nombre d'emplois des différentes catégories du personnel avec traitements et salaires, résultant de l'application des nouveaux barèmes en regard des traitements et salaires de l'ancien barème » : c'est ainsi que le salaire maximum de la plupart des catégories a été relevé de fr. 0.20 à fr. 0.60 ; chefs-piocheurs, chefs-poseurs, gardes-barrières, gardes-excentriques, gardes-signaux, gardes-dépôts, boute-feux et hommes de métier.

D'autres améliorations sont encore à l'étude, concernant notamment la réduction des heures de travail.

10bis. *Ouvriers de l'exploitation.*

DATE à partir de laquelle la mesure a été appliquée.	NATURE DE LA MESURE.
Mai 1907 . . .	Relèvement du salaire minimum des manœuvres (3 fr. au lieu de fr. 2.80), des chargeurs et des ouvriers assimilés (fr. 2.80 au lieu de fr. 2.60), dans les stations du groupe de Liège rangées en catégorie A au point de vue du tarif-salaires.
—	Relèvement de la classification de douze stations du groupe de Liège au point de vue du tarif-salaires.
Juillet 1907. . .	Assimilation aux manœuvres par locomotives au point de vue de l'échelle des salaires, des ouvriers préposés aux manœuvres par chevaux, ainsi que des cabestaniers.
1 ^{er} octobre 1907 .	Première revision du tarif-salaires des ouvriers de l'exploitation. Au point de vue de ce tarif, les stations du réseau ne sont plus classées qu'en deux catégories (A et B). Les stations rangées précédemment en catégorie C ont été classées en catégorie B.
—	Relèvement du salaire <i>minimum</i> en ce qui concerne les chargeurs, transbordeurs, emballeurs, veilleurs, nettoyeurs, gardiens et portiers: classeurs de coupons, manœuvres, freineurs, conducteurs du camionnage, cabestaniers, recoileurs et gardes salles, annotateurs et peseurs. Relèvement du taux maximum des chargeurs et ouvriers assimilés (transbordeurs et emballeurs).
—	Octroi d'une augmentation de salaire de 20 centimes par jour à tous les ouvriers de l'exploitation qui jouissaient d'un salaire inférieur à 3 francs.
—	Institution de brigades volantes d'ouvriers dans les stations importantes, brigades composées d'ouvriers ayant la qualification de chargeur ou celle de manœuvre et pouvant être utilisés d'une manière continue dans leur station d'attache et dans les stations voisines pour remplacer des agents momentanément éloignés du service ou pour réaliser des extensions temporaires de personnel. Les ouvriers de ces brigades ne subissent pas de réduction de salaire lorsqu'ils sont désignés pour faire des intérim dans des stations secondaires; leur service doit être organisé de façon à leur permettre, si possible, de rentrer chaque jour à leur résidence habituelle.
—	Octroi du libre parcours en chemin de fer aux ouvriers constituant les brigades volantes, ainsi qu'à tous les ouvriers provisoires, pour leur permettre de rentrer chez eux, si les exigences du service ne s'y opposent pas.
Janvier 1908 . .	Création d'emplois de gardien à conférer à des ouvriers semi-valides pour exercer une surveillance dans des gares importantes, en vue de prévenir les vols.
30 juin 1908 . .	Octroi d'une augmentation de salaire aux ouvriers repris de la Compagnie de la Flandre-Occidentale, dont la rétribution était inférieure au minimum prévu à l'État pour leur emploi.
1 ^{er} janvier 1910 .	Relèvement au taux de 3 francs des salaires inférieurs à ce taux.
—	Revision de la classification des stations au point de vue du tarif-salaires de façon à mettre les barèmes des salaires de l'exploitation et des voies et travaux en concordance sous le rapport des zones. La classification de 281 stations a été relevée à cette occasion.
—	Modifications de certains taux de salaires prévus au tarif en vigueur antérieurement au 1-1-10, indépendamment du relèvement des salaires inférieurs à 3 francs.
—	Octroi d'une augmentation de fr. 0.20 aux ouvriers de l'exploitation, en possession, depuis trois ans, au moins, d'un salaire égal ou supérieur au minimum, mais inférieur au maximum prévu par le tarif nouveau.

N. B. — A partir du 1^{er} janvier 1910, le salaire minimum le plus bas a été fixé à 3 francs.

11° *Chefs-facteurs des postes.*

Maximum du traitement normal porté de 2,400 à 2,600 francs.

Facteurs-trieurs.

Minimum et maximum du traitement relevés respectivement de 100 et de 200 francs.

Facteurs locaux.

Création d'une catégorie spéciale pour Bruxelles et Anvers, avec majoration de 100 francs du traitement maximum.

Relèvement de bureaux au point de vue de l'avancement.

Facteurs ruraux.

Minimum du traitement des facteurs ruraux de la 3^e catégorie porté de 900 à 950 francs.

En 1903, le maximum de chacune des 3 catégories a été augmenté de 100 francs.

Facteurs surnuméraires.

Salaire journalier porté de fr. 2.40 à fr. 2.60 pour les bureaux classés dans la 3^e catégorie, et de fr. 2.60 à 2.80 pour les bureaux de la 2^e catégorie.

Octroi aux facteurs surnuméraires des ambulants des indemnités de séjour réglementaires payées aux facteurs effectifs.

12° *Ouvriers du téléphone et du télégraphe.*

Ci-dessous les réformes visées :

1907. — Relèvement du taux de l'indemnité de découcher des aides-poseurs et des autres ouvriers du service technique.

1908. — Octroi d'un supplément de salaire de fr. 0.40 par jour aux aides-poseurs des réseaux téléphoniques de Bruxelles, d'Anvers, de Liège, de Charleroi et de Verviers.

1909. — a) Substitution, pour ce qui concerne les aides-poseurs, d'un régime forfaitaire — indemnité hebdomadaire de fr. 7.50 — au paiement d'une allocation fixe — fr. 1.50 — par nuit passée hors de la résidence.

b) Octroi d'un supplément de salaire de fr. 0.20 par jour aux aides-poseurs du réseau téléphonique de Gand.

c) Fixation à 3 francs par jour, à partir du 1^{er} janvier 1910, du salaire minimum de tous les ouvriers.

13° *Les surveillants.*

Les surveillants des voies et travaux ont vu leur situation améliorée au point de vue de l'octroi des indemnités de changement de résidence.

Au surplus, la situation des surveillants est à l'examen.

Il a, en outre, été accordé à tous les agents du département jouissant d'une rémunération inférieure à 1,100 francs par an et ayant des enfants à leur charge, une indemnité annuelle de 40 francs par enfant — au-dessus de trois — âgé de moins de 14 ans.

QUESTION.

La section demande un tableau donnant le nombre d'emplois des différentes catégories du personnel, avec traitements et salaires résultant de l'application des nouveaux barèmes en regard des traitements et salaires de l'ancien barème.

RÉPONSE.

Le tableau ci-joint donne les renseignements demandés pour ce qui concerne les améliorations approuvées au 1^{er} janvier 1910.

D'autres améliorations sont encore à l'étude pour différentes catégories d'agents, notamment les serre-freins, les machinistes, les gardes et chefs-gardes, etc.

Emplois dont les taux de traitement ou de salaire ont été modifiés.
(Personnel-employés).

Ancien barème.		Nouveau barème.		Nombre d'emplois.
Emplois.	Traitements.	Emplois.	Traitements.	

Administrations des chemins de fer, des postes, des télégraphes et de la marine.

Commis-auxiliaire . . .	2,200 + 200 (fin de carrière)	Commis d'ordre	de 1 ^{re} cl.	3,000 (fin de carrière)	2,937
	2,200			2,800	
	2,000			2,600	
	1,800			2,400	
	1,600				
	1,400			2,400	
	1,200			(fin de carrière)	
	1,000			2,200	
	900			2,000	
	(essai).		de 2 ^e cl.	1,800	
				1,600	
				1,400	
				1,200	
				1,000	
				(essai).	

Administration des chemins de fer.

Chef facteur de station .	{	2,600 2,400 2,200	Chef facteur de station .	{	2 600 2.400 2,250	{	111
Facteur de station principal.	{	2.400 2,200 2,000	Facteur de station principal	{	2,400 2,250	{	63
Officier de police principal.	{	2,400 2,200 2,000	Officier de police principal.	{	2,400 2,250	{	17
Dessinateur-expéditionnaire	{	2,400 + 200 (fin de carrière) 2,400 2,200 2,000 1,800 1,600 1,400 1,200 1,100 (essai).	Dessinateur-expéditionnaire	{	de 1 ^{re} cl. { 3,000 (fin de carrière) 2,800 2,600 2,400 2,400 (fin de carrière) 2,200 2,000 1,800 1,600 1,400 1,200 1,100 (essai).	{	129

Ancien barème.		Nouveau barème.		Nombre d'emplois.
Emplois.	Traitements.	Emplois.	Traitements.	
Traceur (classé dans le personnel- ouvrier).	200 par mois.	Dessinateur- traceur (classé dans le personnel- employé).	3,000 (fin de carrière)	15
	190 »		2,800	
	180 »		2,600	
	170 »		2,400	
	160 »		2,400	
	150 »		(fin de carrière)	
	140 »		2,200	
	130 » (transitoire)		2,000	
Agréé	2,000	Agréé.	2,400 (fin de carrière)	2,845
	1,800		2,250	
	1,650		2,100	
	1,500		1,950	
	1,350		1,800	
	1,200		1,650	
	1,050		1,500	
	900		1,350	
	(essai).		1,200	
			1,050	
			900	
			(essai).	
Distributeur de coupons à bord des malles de l'Etat.	1,300	Distributeur de coupons à bord des malles de l'Etat.	1,500	6
	1,200		1,400	
			1,300	
			1,200	

Personnel ouvrier.

1^{er} Service des voies et travaux.

CATÉGORIES D'EMPLOIS.	Taux anciens.		Taux nouveaux.		Nombre d'ouvriers.			
	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.				
Piocheurs, gardes routes, gardes-barrières en pleine voie, veilleurs de nuit, manœuvres.	A (*)	3 »	»	3 »	»	5,700		
	B (*)	2.80	»	3 »	»			
	C (*)	2.60	»	3 »	»			
Chefs-piocheurs . .	A	3.20	3.60	Postes importants, y compris les chefs-ouvriers.	A 3.40	4 »	1,080	
	B	3 »	3.40		B 3.20	3.80		
	C	2.80	3.40		C 3 »	3.60		
Chefs-poseurs . .				Postes faciles.	A 3.20	3.80		34
					B 3 »	3.60		
					C 3 »	3.40		
	A	3.20	3.80	3.60	4.20			
	B	3.20	3.80	3.40	4 »			
	C	3.20	3.80	3.20	3.80			
Gardes-barrières, excentriques et signaux, gardes-blocs, aides-pontoniers, gardes-barrières de postes importants à proximité des grandes gares; nettoyeurs, lampistes.	A	3.20	»	3.20	3.60	1,350		
	B	3 »	»	3 »	3.40			
	C	2.80	3 »	3 »	3.20			
Gardes-excentriques, signaleurs, gardes-cabines, pontonniers, gardes-cabines des cabines électriques.	Poste A	A	3.20	4 »	3.40	4.40	4,000	
		B	3 »	3.60	3.20	4.20		
		C	2.80	3.60	3 »	4 »		
	Poste B	A	3.20	3.60	3.20	4 »		
		B	3 »	3.20	3 »	3.80		
		C	2.80	3.20	3 »	3.60		
	Poste C	A	3.20	»	3.20	3.60		
		B	3 »	»	3 »	3.40		
		C	2.80	3 »	3 »	3.20		

(*) A. — Grands centres. — Régions industrielles.

(*) B. — Villes importantes. — Régions mi-industrielles, mi-agricoles.

(*) C. — Régions essentiellement agricoles.

CATÉGORIES D'EMPLOIS		TAUX ANCIENS		TAUX NOUVEAUX		Nombre d'ouvriers
		minimum	maximum	minimum	maximum	
Gardes-dépôts . . .	A	3.20	3.60	3.40	4 »	40
	B	3 »	3.40	3.20	3.80	
	C	2.80	3.40	3 »	3.60	
Boutefeux	A	3 »	3.20	3 »	3.60	17
	B	2.80	3 »	3 »	3.40	
	C	2.80	3 »	3 »	3.20	
Ajusteurs-ébénistes. .	A	3.60	5 »	3.80	5.20	80
	B	3.40	4.60	3.60	5 »	
	C	3.40	4.60	3.40	4.60	
Forgerons, menuisiers, charpentiers, maçons, agents trieurs . . .	A	3.40	4.60	3.60	4.80	240
	B	3.20	4.20	3.40	4.60	
	C	3.20	4.20	3.20	4.20	
Paveurs, peintres, plom- biers-zingueurs, cou- vreurs, etc.	A	3.20	4.20	3.40	4.40	100
	B	3 »	3.80	3.20	4.20	
	C	3 »	3.80	3 »	3.80	
Aides-ajusteurs . . .	A	3.20	3.40	3.20	3.80	21
	B	3 »	3.20	3 »	3.60	
	C	2.80	3.20	3 »	3.40	
Aides-forgerons. . .	A	3.20	»	3.20	3.60	50
	B	3 »	»	3 »	3.40	
	C	2.80	3 »	3 »	3.20	
Aides-menuisiers, aides- maçons, aides - pa- veurs	A	3 »	»	3 »	3.20	16
	B	2.80	»	3 »	»	
	C	2.60	»	3 »	»	

2° Service de la traction et du matériel.

CATÉGORIES D'EMPLOIS.	TAUX				Nombre d'emplois.	
	anciens.		nouveaux.			
	de fr.	à fr.	de fr.	à fr.		
Machinistes.	120 par mois.	200 par mois.	120 par mois.	240 par mois.	3,640	
Nettoyeurs de locomotives.	2.60	3.00	3.00	3.20	1,271	
	2.60	3.20	3.00	3.40		
Nettoyeurs de voitures.	2.60	3.00	3.00	3.20	797	
	2.60	3.20	3.00	3.40		
Manœuvres.	2.60	3.00	3.00	3.20	4,027	
	2.60	3.20	3.00	3.40		
Lampistes.	2.80	3.40	3.00	3.40	631	
	2.80	3.60	3.00	3.60		
Aides forgerons.	a) sans travail à la tâche.				724	
	2.60	3.20	3.00	3.20		
	2.80	3.40	3.00	3.40		
	b) avec travail à la tâche.					
	3.00	3.75	3.25	3.75		Namur
	3.00	4.00	3.25	4.00		Bruxelles
	3.00	3.75	3.25	ou		Quart. Léop.
			3.50	suitant l'im- portance des primes du travail à la tâche à		Louvain
	2.70	3.30	3.40	à 3.30		Malines
	Aides chaudronniers.	a) sans travail à la tâche.				536
2.60		3.20	3.00	3.20		
2.80		3.40	3.00	3.40		
b) avec travail à la tâche.						
3.00		3.75	3.25	3.75	Namur	
3.00		4.00	3.25	4.00	Bruxelles	
3.00		3.75	3.25	ou	Quart. Léop.	
			3.50	suitant l'im- portance des primes du travail à la tâche à	Louvain	
2.70		3.30	3.40	3.30	Malines	

CATÉGORIES D'EMPLOIS.	TAUX				Nombre d'emplois.
	anciens.		nouveaux.		
Peintres (wagons).	Sans travail à la tâche				89
	de fr.	à fr.	de fr.	à fr.	
	2.60	3.20	3 »	3.20	
	2.60	3.80	3 »	3.80	
	2.80	3.40	3 »	3.40	
Bâcheurs.	Sans travail à la tâche				113
	2.60	3.20	3 »	3.20	
	2.80	3.40	3 »	3.40	
	2.80	4 »	3 »	4 »	
	a) Sans travail à la tâche				
2.60	3.80	3 »	3.80	Namur Bruxelles Q.-L.	
2.80	4 »	3 »	4 »		
Ouvriers aux machines-outils.	b) Avec travail à la tâche				862
	3 »	4.50	3.25	4.50	
	3 »	4.55	3.25	4.55	
	3 »	4.25	3.25 ou		
			3.50 suivant l'im- portance des pri- mes du travail à la tâche à	4.25	
	2.96	4.16	3.16	4.16	
	2.96	3.76	3.16	3.76	
	3 »	4.40	3.20	4.60	
	3.20	4.40	3.40	4.60	
	3.20	4.60			
Forgerons.	3.20	4.60	3.40	4.80	
	3.40	4.80	3.60	5 »	
	3 »	4.40	3.20	4.60	
	3.20	4.60	3.40	4.80	
	4.40	4.80	3.60	5 »	
Chaudronniers en fer.	3.40	4.80	3.60	5 »	
	3.40	4.80	3.60	5 »	
	3.40	4.80	3.60	5 »	
Chaudronniers en cuivre.	3.40	4.80	3.60	5 »	
	3.40	4.80	3.60	5 »	
	3.40	4.80	3.60	5 »	

CATÉGORIES D'EMPLOIS.	TAUX				Nombre d'emplois.
	anciens.		nouveaux.		
	de fr.	à fr.	de fr.	à fr.	
AJUSTEURS :					
Cuesmes (loc. et wag.), Ans (wag.);					570
wag. : Liège, Renory, Liers, Ver-	3 »	4.20	3.20	4.40	
viers, Visé, Angleur, Mons, Haine-	3 »	4.40	3.20	4.60	
Saint-Pierre (loc. et wag.), Manage,	3.20	4.60	3.40	4.60	
Saint-Ghislain, Tournai (loc. et			3.40	4.80	
wag.), Piéton (loc. et wag.). Pe-					
pinster (voit.).					
TOURNEURS.					
Cuesmes (loc. et wag.), Ans (wag.),					80
wag. : Liège, Renory, Liers, Ver-	3 »	4.20	3.20	4.40	
viers, Visé, Angleur.	3 »	4.40	3.20	4.60	
Mons, Haine-Saint-Pierre (loc.	3.20	4.60	3.40	4.60	
et wag.), Manage, Saint-Ghislain,			3.40	4.83	
Tournai (loc. et wag.), Piéton (loc.					
et wag.).					
MENUISIERS.					
Cuesmes (loc. et wag.), Ans (wag.).					143
loc. et wag.) : Liège, Renory, Ver-	3 »	4.20	3.20	4.40	
viers, Visé.	3 »	4.40	3.20	4.60	
Angleur (wag.), Mons, Haine-			3.40	4.40	
Saint-Pierre (loc. et wag.), Ma-					
nage, Saint-Ghislain, Tournai (loc.					
et wag.), Piéton (loc. et wag.),					
Pepinster (voit.).					

3^e Service de l'exploitation.

CATÉGORIES D'EMPLOIS.		TAUX ANCIENS.				TAUX NOUVEAUX.				Nombre d'emplois.
		Stations rangées en catégorie				Stations rangées en catégorie				
		A.		B.		A.		B.		
		mini- mum.	maxi- mum.	mini- mum.	maxi- mum.	mini- mum.	maxi- mum.	mini- mum.	maxi- mum.	
Surveillants	régions agricoles. .	5 »	6 »	—	—	5 »	6 »	—	—	70
	— industrielles.	5 »	6 »	—	—	5.20	6.20	—	—	
Chefs manœuvres	— agricoles. .	3.60	5 »	3.40	4.20	3.60	5 »	3.40	4.20	582
	— industrielles.	3.60	5 »	3.40	4.20	3.80	5.20	3.60	4.40	
Chefs cabestaniers	— agricoles. .	3.60	5 »	3.40	4.20	3.60	5 »	3.40	4.20	5
	— industrielles.	3.60	5 »	3.40	4.20	3.80	5.20	3.60	4.40	
Chefs chargeurs.	— agricoles. .	3.40	5 »	3.20	4.20	3.40	5 »	3.20	4.20	318
	— industrielles.	3.40	5 »	3.20	4.20	3.60	5.20	3.40	4.40	
Conducteurs.	— agricoles. .	3 »	3.60	2.80	3.40	3 »	3.60	3 »	3.40	169
	— industrielles.	3.20	3.60	3 »	3.40	3.20	3.80	3 »	3.60	
Cabestaniers.	— agricoles. .	3 »	3.60	2.80	3.40	3 »	3.60	3 »	3.40	62
	— industrielles.	3.20	3.60	3 »	3.40	3.20	3.80	3 »	3.60	
Manœuvres	— agricoles. .	3 »	3.60	2.80	3.40	3 »	3.60	3 »	3.40	1,824
	— industrielles.	3.20	3.60	3 »	3.40	3.20	3.80	3 »	3.60	
Récoleurs et gardes-salles	— agricoles. .	3 »	3.60	2.80	3.40	3 »	3.60	3 »	3.40	414
	— industrielles.	3 »	3.60	2.80	3.40	3 »	3.60	3 »	3.40	
Annotateurs	— agricoles. .	3 »	4 »	2.80	3.20	3 »	4 »	3 »	3.40	275
	— industrielles.	3 »	4 »	2.80	3.20	3 »	4 »	3 »	3.40	
Chargeurs	— agricoles. .	2.80	3.20	2.60	3 »	3 »	3.40	3 »	3.20	3,101
	— industrielles.	3 »	3.20	2.80	3 »	3 »	3.60	3 »	3.40	
Transbordeurs	— agricoles. .	2.80	3.20	2.60	3 »	3 »	3.40	3 »	3.20	167
	— industrielles.	3 »	3.20	2.80	3 »	3 »	3.60	3 »	3.40	
Veilleurs.	— agricoles. .	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	131
	— industrielles.	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	
Nettoyeurs	— agricoles. .	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	61
	— industrielles.	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	
Gardiens et portiers	— agricoles. .	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	175
	— industrielles.	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	
Classeurs de coupons	— agricoles. .	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	18
	— industrielles.	2.80	3 »	2.60	2.80	3 »	3.20	3 »	3 »	

Administration des Postes.

Personnel des premiers chefs-facteurs, chefs-facteurs et facteurs (1),

GRADES.	Cadre de 1909.		Cadre de 1910.	
	Traitements organiques.	Nombre d'emplois .	Traitements organiques.	Nombre d'emplois.
Premiers chefs-facteurs	5,200 2,900 2,600	15	5,200 2,900 2,600	16
Chefs-facteurs	2,400 2,200 2,200	55	2,600 2,400 2,200 2,000	54
Facteurs trieurs	2,000 1,800 1,700 1,600	254	2,000 1,800 1,700 1,600	274
Catégorie spéciale	1,600 1,500 1,400 1,500 1,200	861	1,600 1,500 1,400 1,500 1,200	901
Facteurs locaux 1 ^{re} catégorie	1,500 1,400 1,500 1,200	787	1,500 1,400 1,500 1,200	995
2 ^e catégorie	1,400 1,500 1,200 1,100	1,249	1,400 1,500 1,200 1,100	1,192
3 ^e catégorie	1,500 1,200 1,100 1,000	612	1,500 1,200 1,100 1,000	630
1 ^{re} catégorie	1,500 1,200 1,100	56	1,500 1,200 1,100	76
Facteurs ruraux 2 ^e catégorie	1,200 1,100 1,000	695	1,200 1,100 1,000	753
3 ^e catégorie	1,100 1,000 900	1,294	1,100 1,000 900	1 274

(4) Le tableau ne mentionne pas les taux supérieurs alloués après 6 ans d'ancienneté au traitement immédiatement inférieur.

Administration des Télégraphes.

Personnel ouvrier.

CATÉGORIES D'EMPLOIS	Taux				Nombre d'emplois.
	anciens.		nouveaux.		
	de frs.	à frs.	de frs.	à frs.	
Aide-poseur (1)	2.60	3.30	3 »	3.30	1,061
Manœuvre. }	2.60	4.20	3 »	4.20	80
Nettoyeur d'appareils. }					9
Brigadier-porteur	2 »	4.20	3 »	4.20	23
Concierge (homme). }	2.60	3.60	3 »	3.60	3
Veilleur de nuit. }					1

Administration de la Marine.

Emplois conférés par arrêtés.

GRADES.	Traitements		Nombre d'emplois.
	anciens.	nouveaux.	
Commandant de 1 ^{re} classe	5,000	5,500	3
1 ^{er} instituteur { Écoles {	2,800	3,400	1
Instituteur { des {			
Instituteur { mousses {	2,300	2,600	1

(1) Les aides-poseurs touchent, pour frais de découcher, 15 francs pour 12 journées de travail. Anciennement ils touchaient fr. 1.50 par découcher.

Personnel ouvrier.*A. — Relèvement des taux.*

CATÉGORIES D'EMPLOIS.	TAUX MAXIMA		Nombre d'emplois.
	anciens.	nouveaux.	
Machiniste d'atelier	par jour 3.40	140 par mois	1
Frappeur	— 3.20	3.40 par jour	9
Taraudeur	— 3.60	3.80 —	2
Perceur	— 4.00	4.20 —	1
Forgeron	— 4.80	5.00 —	8
Charpentier ou menuisier	— 4.20	4.60 —	19
Chaudronnier	— 5.00	5.20 —	25

B. — Relèvements de salaires par voies de transformation d'emplois,

EMPLOIS.	SALAIRES.	EMPLOIS.	SALAIRES.	Nombre d'emplois.
Anciens.		Nouveaux.		
Forgeron	4.80	Chef-forgeron . .	5.40	8
Chaudronnier	5. »	» chaudronnier.	5.60	25
Ajusteur	4.80	» ajusteur . . .	5.20	14
Tourneur	5. »	» tourneur . .	5.40	6
Charpentier ou menui- sier	4.20	» charpentier ou menuisier.	5. »	15

La section centrale a adopté le Budget à l'unanimité de ses membres présents; elle le soumet à son tour à l'approbation de la Chambre.

Le Rapporteur,
HYAC. POLET.

Le Président,
HARMIGNIE

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1909-1910.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1910.

ANNEXE AU RAPPORT DE LA SECTION CENTRALE

Question.

Quelles sommes sont prévues aux divers postes du Budget pour l'amélioration de situation du personnel?

Quel est le nombre des intéressés appelés à bénéficier de ces améliorations?

Réponse.

Le tableau ci-dessous donne les renseignements demandés.

Statistique des augmentations de rémunération qui ont été ou seront accordées au personnel de l'ensemble du Département au cours de l'année 1910.

CATÉGORIES DE PERSONNEL.	Effectif par catégorie.	Nombre d'augmenta- tions.	Tantième % par rapport à l'effectif.	Dépenses annuelles que comportent les augmentations.
A. — Fonctionnaires et employés ayant un traitement de 3,000 francs ou plus.	3,831	649	16.9	320,500 »
B. — Employés et autres agents commissionnés ayant un traitement ou salaire de 2,000 à 3,000 francs	3,828	1,088	18.6	338,805 »
C. — Employés et autres agents commissionnés ayant un traitement ou salaire inférieur à 2,000 francs.	11,468	4,169	36.3	720,800 »
D. — Facteurs des postes	5,886	2,417	41.	(²) 200,075 »
E. — Ouvriers en possession d'une rémunération égale ou supérieure à 3 francs par jour au 31 décembre 1909	49,905	33,895	67.8	(¹) (³) (⁴) (⁵) 3,125,381 »
F. — Ouvriers en possession d'une rémunération inférieure à 3 francs par jour au 31 décembre 1909.	13,048	15,102	(²) 115.7	(³) (⁶) 1,487,769 »
TOTAUX	89,966	57,320	63.7	(⁶) 6,193,530 »

(¹) Y compris la somme nécessaire pour l'octroi aux machinistes d'une prime de vigilance (prime nouvelle). Cette prime prend cours à partir du 31 mars 1910.

(²) Le tantième dépasse 100 % parce qu'un certain nombre d'agents ont obtenu ou obtiendront plusieurs améliorations de position.

(³) Y compris la somme nécessaire pour l'allocation d'un supplément annuel de 40 francs par enfant de moins de 14 ans au-dessus de trois aux agents dont la rémunération ne dépasse pas 1,100 francs. Ce supplément prend cours à partir du 1^{er} janvier 1910.

(⁴) Les relèvements des salaires à partir du 1^{er} janvier et du 1^{er} mai 1910 interviennent dans ce total pour une somme de 1,914,768 francs.

(⁵) Le relèvement des salaires et la modification du système des primes introduits à l'atelier de Malines au 1^{er} février 1910 seront étendus successivement à tous les ouvriers de cet atelier et des autres ateliers centraux.

(⁶) Au 1^{er} juillet, le total des augmentations accordées atteindra 6,074,237 francs.

ANNEXES AU RAPPORT.

ANNEXE 1.

TABEAU 1. — État indiquant les recettes approximatives faites par les divers services du Département des chemins de fer, postes et télégraphes pendant l'année 1909.

SERVICES.		RECETTES approximatives de 1909.
Chemins de fer	fr.	274,047,000
Postes {	Produits ordinaires	fr. 21,083,280
	Part Taxe sur les abonnements	85,044
	— sur les effets de commerce	1,339,180
	Trésor — sur les permis de chasse	9,359
	Paie ments en compte courant	11,664
Part du fonds communal	fr.	14,651,100
Télégraphes et Téléphones		16,246,060
Marine {	Produits du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres	1,494,800
	— du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre	134,088
	— des actes des commissariats maritimes	234,901
	— des droits de pilotage	4,548,632
	— des droits d'écluse	3,537

L'augmentation probable des recettes pour le chemin de fer, en 1909, est donc d'environ 14,112,000 francs sur 1908.

Les recettes de ce dernier exercice se sont élevées à 262,955,000 francs, dont 262,616,000 francs de l'ancien réseau et 339,000 francs de la ligne Termonde-Saint-Nicolas.

TABLEAU II. — *Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État en 1908 et 1909.*

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES (État et sociétés concessionnaires).		RECETTES au profit du Trésor.	
	1908	1909	1908	1909

Onze premiers mois (1)

Voyageurs	81,894,000	83,147,000	80,092,000	81,339,000
Bagages	2,302,000	2,407,000	2,260,000	2,359,000
Marchandises, finances, etc. .	159,712,000	167,630,000	156,259,000	164,098,000
Produits extraordinaires . .	3,946,000	4,094,000	3,928,000	4,071,000
Recettes totales . . .	247,854,000	257,278,000	242,539,000	251,867,000
Différences en 1909 . .	(2) 9,424,000		(2) + 9,328,000	

Décembre (évaluation).

Voyageurs et bagages . . .	6,429,000	6,701,000	5,988,000	6,562,000
Marchandises et produits extra-ordinaires	14,369,000	15,949,000	14,089,000	15,618,000
Total des recettes . . .	20,498,000	22,650,000	20,077,000	22,180,000
Différences en 1909 . .	(2) + 2,152,000		(2) + 2,103,000	
Totaux pour les 12 mois .	268,352,000	279,928,000	262,616,000	274,047,000
Différences en 1909 . .	+ 11,576,000		+ 11,431,000	

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

(2) La recette de 1909 comprend les produits de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas. Pour 1908, ces produits ne sont pas indiqués; ils se sont élevés, pendant les onze premiers mois de la même année, à 293,000 francs et, en décembre 1908, à 26,000 francs.

N. B. — La recette du mois de décembre 1909 ne prévoit aucune somme pour les décomptes du matériel; les produits de décembre 1908 comprennent de ce chef une somme de 152,000 francs.

TABLEAU III.

ADMINISTRATION DES POSTES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1909

Recettes.

Part du Trésor	fr.	22,528,527	
Part du fonds communal.		14,651,100	
Montant global des recettes.	fr.		37,179,627

Dépenses.

La dépense s'élèvera, en 1909, à la somme de.	fr.	19,029,873	
à laquelle doit être ajoutée la quote-part de l'administration des postes dans les dépenses des services communs et représentant 55 p. c. du total des imputations faites sur les articles 31, 32 et 33 du Budget, ou de 753,290 francs . . .		414,509	
La dépense totale peut donc être évaluée à	fr.		19,444,184

TABLEAU IV.

ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1909.

Recettes.

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie effectuées au profit du Trésor en 1909, s'élèveront environ à fr. 16,246,000

Dépenses.

La dépense s'élèvera, en 1909, à la somme
de. fr. 9,213,420
à laquelle doit être ajoutée celle de 338,981 qui
représente 45 p. c. du total (753,290) des dé-
penses imputées sur les articles 31, 32 et 33
(services communs) 338,981

La dépense totale peut donc être évaluée à fr. 9,554,401

TABLEAU V.
ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1909.

Recettes.

La recette totale effectuée, en 1909, pour divers services de la marine, s'élèvera environ à fr. 6,415,960

Dépenses.

Les dépenses ordinaires, articles 47, 48, 49, 50 et 51 du Budget de 1909, s'élèveront environ à fr. 7,789,534

Recettes et dépenses des chemins de fer

ANNÉES.	RECETTES BRUTES de l'exploitation recettes diverses comprises.	DÉPENSES d'exploitations y compris les pensions.	RECETTES NETTES de l'exploitation.	PAIEMENTS des compagnies et loyers des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.
1	2	3	4	5
1885.	119,725,487 78	70,763,913 50	48,691,574 28	4,918,798 44
1886.	117,381,464 66	66,268,281 45	51,113,183 51	4,822,182 90
1887.	124,280,452 42	67,201,443 41	57,079,008 74	5,052,534 73
1888.	131,439,288 55	70,371,432 66	61,067,855 89	5,127,824 43
1889.	136,920,084 34	75,152,149 80	61,767,934 54	5,383,706 14
Moyennes quinquennales . . .	125,949,356 »	69,951,445 »	55,997,911 »	5,061,009 »
1890.	141,251,819 07	84,510,102 46	56,741,716 61	5,703,915 53
1891.	142,820,314 40	84,707,064 76	59,113,249 64	5,651,467 91
1892.	140,853,451 93	82,989,724 76	57,863,727 17	5,493,028 91
1893.	145,587,864 23	82,126,752 69	63,461,111 54	5,787,056 27
1894.	152,975,875 98	85,869,171 42	67,106,704 56	5,797,197 30
Moyennes quinquennales . . .	144,697,855 »	84,040,563 »	60,657,302 »	5,660,533 »
1895.	154,695,002 42	91,446,189 25	63,248,913 17	5,800,913 98
1896.	160,456,430 83	92,266,058 18	68,190,372 65	6,007,480 33
1897.	180,105,783 73	103,986,792 60	76,118,991 13	5,502,307 09
1898.	188,111,913 16	108,905,690 68	79,206,222 48	5,340,133 56
1899.	204,612,736 73	121,680,486 30	82,932,250 43	5,749,948 14
Moyennes quinquennales . . .	177,596,373 »	103,657,043 »	73,939,330 »	5,680,157 »
1900.	209,162,095 80	141,954,099 39	67,207,996 41	4,945,418 56
1901.	207,346,788 77	141,394,509 86	66,452,278 91	4,815,166 56
1902.	215,605,720 80	136,265,315 50	79,340,405 30	4,882,994 73
1903.	225,194,506 47	135,394,667 78	89,799,838 69	5,007,441 97
1904.	232,783,182 12	139,728,997 92	93,054,184 20	5,255,222 07
Moyennes quinquennales . . .	218,118,459 »	138,947,518 »	79,170,941 »	4,981,255 »
1905.	248,136,102 83	155,338,924 33	92,797,178 50	5,344,808 14
1906.	259,550,370 35	165,607,006 31	93,943,364 04	5,629,142 96
1907 (définitif)	(1) 269,736,668 26	183,696,734 56	86,039,933 70	5,742,625 65
1908 (approximatif)	(2) 269,168,241 64	182,772,881 62	86,395,360 02	5,736,407 34
1909 (évaluation)	280,540,000 »	189,534,472 »	91,005,528 »	5,881,000 »
Moyennes quinquennales . . .	265,426,276 61	175,390,003 76	90,036,272 83	5,666,796 82
Moyenne annuelle pour la période de 1885 à 1909.	186,357,663 80	114,397,314 52	71,960,351 36	5,409,950 14

(1) Y compris la somme de fr. 4,096,438.38 versée par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'État pendant les exercices 1906 et 1907.

(2) Y compris les versements de 50,000 et 135,000 francs, effectués respectivement par les chemins de fer de la Flandre occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de leurs lignes pour compte de l'État.

de 1885 à 1908 et approximatives de 1909.

Part du Trésor.	CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissement.)	BON ou MALI du compte d'exploitation.	Longueur moyenne exploitée.	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen du combustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
6	7	8	9	10	11	12
44,042,775 84	50,805,024 45	— 6,762,245 61	Kilom 3,173	58 96	5 65	131 »
46,291,000 61	49,316,596 46	— 3,025,595 55	3,200	56 92	5 40	129 46
52,026,473 98	48,566,868 57	+ 3,459,605 41	3,217	54 07	4 70	108 »
55,940,031 46	49,039,761 32	+ 6,900,270 14	3,227	53 54	5 74	115 65
56,384,228 40	49,450,409 54	+ 6,933,818 86	3,235	54 89	6 68	115 52
50,936,902 »	49,435,731 »	+ 1,501,171 »	3,210	55 54	5 57	119 93
51,167,801 08	50,129,230 37	+ 1,048,570 71	3,249	59 83	10 96	132 50
52,461,781 73	50,561,898 32	+ 1,899,883 41	3,269	59 31	10 26	154 »
52,370,698 26	51,012,014 92	+ 1,358,683 34	3,276	59 27	7 52	139 50
57,674,055 27	51,505,827 49	+ 6,170,227 78	3,279	56 40	6 40	131 »
61,309,507 26	52,168,254 24	+ 9,141,253 02	3,289	56 13	6 89	126 48
54,996,769 »	51,075,045 »	+ 3,921,724 »	3,272	58 08	8 41	136 70
57,447,899 19	49,243,367 21	+ 8,204,531 98	3,299	59 20	7 33	125 29
62,182,892 32	50,509,604 33	+ 11,673,287 99	3,502	57 51	7 42	121 71
70,616,684 04	60,895,524 44	+ 9,721,159 90	3,992	61 02	8 26	118 69
73,866,088 92	62,594,739 31	+ 11,271,349 61	4,004	56 87	9 25	117 50
77,182,302 29	64,220,455 12	+ 12,961,847 17	4,040	60 47	11 22	127 50
68,259,173 »	57,492,738 »	+ 10,766,435 »	3,767	58 37	8 70	124 14
62,262,547 85	67,242,962 98	— 4,980,415 13	4,060	67 86	17 91	127 50
61,637,112 23	69,325,351 84	— 7,688,239 49	4,048	68 05	17 44	127 64
74,457,410 57	71,486,421 59	+ 2,970,988 98	4,019	65 23	12 29	131 08
84,792,396 72	73,555,520 42	+ 11,236,876 30	4,053	60 12	12 24	129 88
87,798,962 13	75,700,390 88	+ 12,098,571 25	4,037	60 08	12 25	131 63
74,489,686 »	71,462,130 »	+ 2,727,556 »	4,049	63 70	14 43	129 55
87,452,370 36	77,999,940 99	+ 9,452,429 37	4,047	62 60	11 97	127 50
88,311,221 08	80,439,922 32	+ 8,471,298 76	4,061	63 31	14 13	125 »
80,297,308 05	86,379,223 71	— 6,081,915 66	4,239	69 15	17 12	137 »
80,638,952 68	88,278,967 01	— 7,620,014 33	4,301	67 96	17 05	159 50
85,124,528 »	91,267,838 30	— 6,143,310 30	4,314	67 56	14 36	139 »
84,369,476 03	84,813,178 46	— 443,702 43	4,193	66 29	14 93	137 60
66,550,401 22	62,855,764 50	+ 3,694,636 72	3,699	61 57	10 41	129 48

(1) Y compris fr. 4,338,986.58, représentant les charges financières du prix de rachat de la concession des chemins de fer de la Flandre occidentale pour les exercices 1906 et 1907.

(2) Y compris les annuités de rachat de la concession du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas pour les exercices 1907 et 1908, soit 256.000 francs.

Dette consolidée. — Situation des

An 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1830	632,804 23	»	632,804 23	6 »	37,968 24
1831	46,838,158 83	»	46,838,158 83	5 01	2,348,235 97
1832	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1833	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,530 25
1834	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1835	96,250,396 97	»	96,250,396 97	5 »	4,812,519 85
1836	125,008,782 96	»	125,008,782 96	4 76	5,950,439 15
1837	123,381,502 44	»	123,381,502 44	4 76	5,872,571 93
1838	172,544,213 65	»	172,544,213 65	4 24	7,316,903 79
1839	171,457,028 72	1,466,666 67	169,990,362 05	4 24	7,207,591 35
1840	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 73	4 50	11,443,354 65
1841	252,317,683 52	1,435,242 43	250,882,441 09	4 50	11,289,709 80
1842	277,999,246 74	1,418,110 51	276,581,136 23	4 56	12,612,098 16
1843	672,036,284 49	398,441,752 84	273,594,531 65	4 52	12,366,472 80
1844	595,667,597 35	229,109,523 93	366,588,071 42	4 40	16,128,555 12
1845	592,965,829 59	228,749,330 52	364,216,499 07	4 40	16,025,525 96
1846	589,179,658 78	228,300,700 87	360,878,957 91	4 41	15,914,762 03
1847	584,773,575 66	227,812,790 43	356,960,785 21	4 40	15,706,274 57
1848	616,180,730 02	227,583,631 74	388,597,098 28	4 47	17,370,290 28
1849	612,000,094 05	227,583,631 74	384,416,462 31	4 47	17,183,415 85
1850	606,619,472 90	227,583,631 74	379,035,841 16	4 48	16,980,805 68
1851	600,993,620 88	227,583,631 74	373,409,989 14	4 48	16,728,967 51
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	4 51	17,176,444 88
1853	609,196,669 84	227,583,631 74	381,613,038 10	4 52	17,248,909 32
1854	624,378,403 88	233,567,408 01	390,810,995 87	4 35	17,000,278 33
1855	618,469,512 07	231,932,739 53	386,636,772 54	4 36	16,857,363 26
1856	612,631,630 43	230,285,423 41	382,366,207 02	4 36	16,671,166 63
1857	606,446,520 88	228,556,440 57	377,890,080 31	4 34	16,400,429 47
1858	600,237,550 38	227,583,631 74	372,653,918 61	4 34	16,173,180 04
1859	593,792,646 68	227,583,631 74	366,209,014 94	4 35	15,930,092 15
1860	631,975,521 66	227,583,631 74	404,391,689 92	4 37	17,671,916 85

capitaux réalisés de 1830 à 1908.

ANNEXE 3.

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
632,804 23	6 »	»	»	»	»
46,838,158 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 91	6 76	26,048,844 43	»	»	»
72,691,469 88	6 78	25,949,435 08	»	»	»
71,543,891 81	6 81	25,897,200 49	641,941 59	641,941 59	»
70,364,846 76	6 84	25,885,550 24	4,272,516 43	4,914,458 02	4 39
96,490,498 64	6 47	28,548,284 32	8,574,030 24	13,488,488 26	4 39
94,901,060 94	6 49	28,480,444 50	12,912,187 78	26,400,675 04	4 39
129,027,048 64	5 67	43,547,465 01	13,873,768 80	40,274,444 84	4 32
126,744,395 04	5 69	43,248,967 01	17,010,176 63	57,284,621 47	4 32
206,385,990 99	5 55	47,940,778 74	20,624,184 65	77,608,306 42	4 88
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	24,877,890 63	102,786,696 75	4 89
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	20,926,149 62	123,742,846 37	4 89
227,241,124 78	5 44	46,353,406 87	13,284,953 80	136,997,800 17	4 90
324,054,203 34	4 98	42,503,868 44	7,110,250 35	144,108,050 52	4 66
321,917,109 92	4 98	42,299,389 45	4,810,180 10	148,918,230 62	4 66
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	6,272,766 81	155,190,997 43	4 66
315,418,621 11	4 98	41,542,464 10	3,874,144 96	159,065,142 39	4 67
348,475,847 55	4 98	40,421,250 73	3,218,934 22	162,284,076 61	4 71
344,945,072 77	4 98	39,471,389 54	2,816,362 75	165,100,439 36	4 71
340,356,322 01	4 99	38,679,519 45	949,619 50	166,050,058 86	4 71
335,531,398 61	4 99	37,878,390 53	444,270 62	166,494,329 48	4 71
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	1,040,148 95	167,534,478 43	4 73
345,031,619 39	5 »	36,581,418 74	1,226,632 16	168,761,110 59	4 73
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,868,077 02	172,629,187 61	4 54
350,247,807 99	4 81	36,418,967 55	4,980,558 70	177,609,746 31	4 54
346,454,804 40	4 81	35,911,405 62	3,353,465 60	180,963,210 91	4 54
342,544,104 55	4 79	35,375,975 76	2,893,061 99	183,856,273 90	4 51
337,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,089,935 »	186,946,208 90	4 51
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	689,266 82	187,635,475 92	4 51
370,600,802 14	4 77	33,790,887 78	2,317,300 84	189,952,776 56	4 41

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

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,341,188 87	4 38	17,403,544 08
1862	617,618,068 84	227,583,631 74	390,034,437 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,037,517 97	227,583,631 74	382,453,886 23	4 38	16,751,486 21
1864	602,071,065 35	227,683,631 74	374,487,433 61	4 39	16,439,998 31
1865	653,138,940 84	227,583,631 74	425,555,309 10	4 41	18,766,980 13
1866	644,207,245 01	227,583,631 74	416,623,613 27	4 42	18,414,763 69
1867	693,491,937 57	227,583,631 74	465,908,305 83	4 44	20,686,328 74
1868	690,230,628 91	227,583,631 74	462,666,997 17	4 44	20,542,414 67
1869	683,110,510 61	227,583,631 74	455,526,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 33	227,583,631 74	454,030,393 59	4 46	20,249,755 53
1871	746,175,985 50	227,583,631 74	518,592,354 76	4 43	22,973,641 28
1872	737,057,513 96	219,959,631 74	517,077,882 22	4 45	23,009,965 75
1873	1,045,038,355 61	221,359,266 69	823,689,088 92	3 91	32,206,243 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823,470,225 78	3 91	32,197,685 80
1875	1,044,560,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	3 91	32,186,768 41
1876	1,053,498,567 44	221,369,266 69	832,129,300 75	3 91	32,536,255 63
1877	1,134,550,640 62	221,369,266 69	913,181,378 93	9 32	35,796,710 02
1878	1,254,487,248 91	221,369,266 69	1,033,117,982 22	3 85	39,775,042 31
1879	1,275,555,948 91	221,369,266 69	1,054,186,682 22	3 86	44,691,605 93
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207,394,782 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,408,148 91	221,369,266 69	1,222,038,882 22	3 69	45,093,234 75
1882	1,593,096,348 91	221,369,266 69	1,371,727,081 22	3 62	49,656,520 37
1883	1,764,706,848 91	221,369,266 69	1,543,337,582 22	3 67	56,640,489 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,652,782 22	3 67	56,762,157 10
1885	1,772,048,948 71	221,369,266 69	1,550,679,682 22	3 67	56,909,944 33
1886	1,901,670,848 91	308,082,566 69	1,593,588,282 22	3 66	58,325,331 11
1887	1,915,846,573 91	308,503,441 69	1,607,343,132 22	3 35	53,845,994 92
1888	1,927,561,473 91	308,503,441 69	1,619,058,032 22	3 35	54,238,444 07
1889	1,973,068,873 91	308,503,441 69	1,664,565,432 22	3 35	55,762,941 97
1890	2,006,564,173 91	308,503,441 69	1,698,060,732 22	3 36	57,054,840 60

capitaux réalisés de 1830 à 1908 (suite).

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
363,914,025 05	4 78	33,427,163 72	4,725,641 20	194,678,417 76	P. c. 4 52
356,943,709 35	4 78	33,090,727 75	6,019,162 27	200,697,580 03	4 52
349,682,098 44	4 79	32,771,787 79	6,653,930 60	207,351,510 63	4 53
342,409,721 58	4 80	32,377,712 03	5,245,280 96	212,596,791 59	4 53
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	9,053,905 39	221,650,696 98	4 53
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	14,426,666 49	236,077,363 47	4 53
436,815,219 01	4 73	29,093,086 82	8,438,016 02	244,515,379 49	4 52
433,835,447 30	4 73	28,831,849 87	4,259,984 04	248,776,363 53	5 52
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,752,672 25	253,528,035 81	4 54
425,549,614 57	4 76	28,480,779 22	9,073,266 02	262,601,301 83	4 54
489,152,757 63	4 70	29,439,597 13	26,414,628 18	289,015,930 01	4 50
487,675,036 46	4 72	20,402,845 76	40,110,582 79	329,126,512 80	4 51
727,429,573 36	4 43	91,259,515 56	86,764,517 02	425,891,029 82	4 29
727,213,998 26	4 43	96,256,227 52	31,365,724 30	457,256,754 12	4 29
726,938,085 86	4 43	96,253,022 16	17,368,153 72	474,624,907 84	4 29
735,903,308 87	4 22	96,225,991 88	73,844,253 85	548,469,461 69	4 29
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	29,400,938 44	577,870,400 13	4 26
917,299,237 25	4 33	115,818,654 97	53,228,548 51	631,098,643 64	4 23
938,551,713 70	4 33	115,634,968 52	39,732,520 33	670,831,163 97	4 23
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 33	50,249,852 84	721,081,016 81	3 96
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	64,813,005 62	785,894,022 53	3 96
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	61,551,875 55	847,445,898 08	3 94
1,418,383,475 81	3 99	124,954,406 41	29,727,775 31	877,173,673 39	3 93
1,421,969,637 71	9 99	124,683,144 51	19,356,123 21	896,529,796 60	3 93
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	11,634,403 07	908,164,199 67	3 93
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	99,436,701 62	1,007,600,901 29	3 91
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	12,890,682 53	1,020,491,583 82	3 57
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,124,233 66	1,033,615,017 48	3 57
1,542,994,028 51	3 61	121,571,403 71	14,777,468 13	1,048,393,285 61	3 56
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,234,698 97	1,065,627,984 58	3 57

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

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
1	2	3	4	5	
1891	2,601,638,423 91	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 35	58,730,021 90
1892	2,427,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 34	60,753,166 54
1893	2,169,730,203 93	309,979,621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,971,347 05	309,920,464 83	1,895,050,882 22	3 »	63,105,194 37
1895	2,226,529,447 05	309,920,464 83	1,916,608,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 05	309,920,464 83	1,998,576,857 22	3 »	59,957,305 71
1897	2,370,394,775 57	309,920,343 35	2,060,174,432 22	3 »	61,814,282 96
1898	2,603,787,175 57	309,920,343 35	2,293,866,832 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,650,898,150 57	309,920,343 35	3,340,977,807 22	3 »	70,229,334 21
1901	2,778,051,350 57	309,920,343 35	2,468,131,007 22	3 »	74,043,930 21
1902	2,879,394,050 57	309,920,343 35	2,569,473,707 22	3 »	77,084,211 21
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 21
1904	3,116,872,948 12	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 21
1905	3,220,908,448 12	309,920,140 90	2,910,988,307 22	3 »	87,329,640 21
1906	3,285,467,050 56	309,869,768 34	2,975,597,282 22	3 »	89,267,918 46
1907	3,364,611,550 56	309,869,768 34	3,054,741,782 22	3 »	91,642,253 46
1908	3,436,917,850 56	309,869,768 34	3,127,018,082 22	3 »	93,811,442 46

capitaux réalisés de 1830 à 1908 (suite).

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
1,683,843,088 96	3 60	121,291,901 26	17,148,279 42	1,082,768,264 »	3 55
1,696,828,061 33	3 58	122,129,017 89	18,522,473 79	1,401,296,737 79	3 54
1,738.078.115 48	3 56	121,672,466 74	13,752,772 14	1,115,049,709 93	3 52
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	23,573,243 27	1,138,622,953 20	3 52
1,795,618,461 55	3 20 ²	120,990,520 72	17,732,719 17	1,156,355,672 37	3 16
1,878,469,746 44	3 18 ³	120.107,110 78	40,322,357 28	1,196,678,029 65	3 16
1,940,962,312 92	3 18 ³	119,512,119,30	225,977,380 83	1,422,655,410 48	3 15
2,174,862,454 58	3 16 ⁴	119,004,337 64	40,325,879 50	1,462,981,289 78	3 13
2,178,320,217 91	3 16 ⁴	118,941,089 31	77,203,887 32	1,540,185,187 10	3 13
2,219,501,706 34	3 16 ⁴	121,476,100 88	31,137,128 60	1,591,322,315 70	3 13
2,342,547,185 49	3 16 ¹	125,583,821 73	66,864,911 52	1,658,187,227 22	3 13
2,443,219,674 13	3 15 ⁵	127,254.029 09	63,869,881 72	1,722,057,108 94	3 12 ⁵
2,552,178,365 59	3 14 ⁶	126,583,041 63	62,401,710 46	1.784,458,819 40	3 12
2,690,047,146 12	3 14 ³	126.905,661 10	69,016,259 80	1,853,485,079 20	3 11 ⁵
2,783,719,423 23	3 13 ⁷	127,268,883 99	90,559,464 68	1,924,034,543 88	3 11
2,847.974,209 41	3 13 ⁴	127,623,072 01	55,045,087 08	1,979,079,630 96	3 11
2,925,506,164 96	3 13 ¹	129,235,617 26	91.496,638 61	2,070,576.269 57	3 10 ⁸
2,994,220,165 16	3 13 ²	132,827,917 06	102,600,000 »	2,173,177,269 57	3 10 ⁹

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

(2) Chiffre provisoire.

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES. 1	Longueur moyenne des lignes exploitées. 2	CAPITAL UTILE. — Total. 3	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État. 4	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage. 5	Voyageurs embarqués. 6	Recette brute. 7	Dépense d'exploitations y compris les pensions. 8
1835.	13.5	1,929,767 55	94,596	»	421,439	269,362 50	168,847 44
1836.	35.7	5,845,416 34	132,169	»	871,307	825,594 04	431,135 67
1837.	90.8	18,253,149 31	127,644	»	1,384,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1838.	202.6	35,587,228 51	139,013	5,300	2,238,303	3,098,267 66	2,768,616 64
1839.	273.3	49,740,247 90	160,972	34,356	1,952,731	4,282,886 86	3,082,994 23
Moyennes quinquennales.	123.2	22,265,161 92	130,879	»	1,373,671	1,978,797 24	1,528,316 54
1840.	324.7	62,144,182 97	186,172	104,892	2,199,319	5,355,946 38	3,077,994 08
1841.	340.5	75,578,614 73	199,943	176,722	2,639,744	6,281,809 09	4,469,387 95
1842.	398.5	95,266,341 49	217,503	192,910	2,724,104	7,501,862 49	4,496,399 13
1843.	485.5	136,997,800 07	244,726	359,140	3,085,349	9,028,821 87	5,393,854 52
1844.	559.8	144,108,050 52	257,408	560,906	2,381,529	11,247,460 75	5,977,103 03
Moyennes quinquennales.	421.8	102,818,997 98	221,150	278,914	2,806,009	7,883,180 11	4,682,948 54
1845.	559.8	148,918,230 62	266,020	691,288	3,470,678	12,420,850 21	6,307,111 15
1846.	559.8	155,190,997 45	277,226	778,897	3,700,111	13,599,571 22	7,154,541 78
1847.	569.6	159,065,142 39	282,123	1,005,677	3,746,390	14,776,388 10	9,292,275 09
1848.	594.9	162,284,076 61	385,649	876,515	3,638,965	12,302,826 29	9,856,280 47
1849.	624.6	165,100,439 36	290,484	1,034,842	3,924,006	13,291,528 53	8,166,026 73
Moyennes quinquennales.	581.8	158,111,777 28	280,300	887,444	3,696,030	13,278,232 87	7,955,847 04
1850.	624.6	166,046,582 »	292,097	1,261,155	4,188,614	15,099,030 77	9,198,980 39
1851.	624.6	166,490,852 62	292,862	1,271,403	4,355,756	16,338,291 49	8,614,753 94
1852.	624.6	167,530,501 57	294,666	1,479,544	4,451,304	17,408,068 15	8,500,672 18
1853.	631.4	168,651,076 04	295,782	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	10,018,687 08
1854.	636.6	172,296,859 37	301,895	2,345,892	4,905,814	22,748,574 52	11,297,729 49
Moyennes quinquennales.	628.4	168,203,174 32	295,460	1,639,820	4,517,849	18,267,975 40	9,526,164 62

Réseau de l'État Belge depuis l'origine

RESEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation (1).
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
100,515 06	»	19,953 »	12,507 »	7,446 »	»	23,373 74	»	1,731 40	62 68	
394,458 34	»	23,126 »	12,077 »	11,049 »	»	24,202 93	»	677 90	52 22	
227,886 46	»	15,615 »	13,106 »	2,509 »	»	687,913 66	»	7,567 20	83 93	
329,651 02	30	15,292 »	13,665 »	1,627 »	»	1,188,972 06	»	5,868 60	89 36	
1,199,892 63	126	15,672 »	11,281 »	4,391 »	»	1,026,376 66	»	3,755 50	71 98	
450,480 70	»	16,064 »	12,407 »	3,657 »	»	590,467 81	»	4,791 »	77 23	
2,277,952 30	323	16,495 »	9,480 »	7,015 »	»	1,487,665 34	»	3,637 70	57 47	
1,812,121 14	519	18,448 »	13,125 »	5,323 »	»	2,830,930 60	»	8,311 00	71 15	
3,005,463 36	484	18,825 »	14,283 »	7,542 »	»	2,827,762 02	»	7,096 00	59 94	
3,634,976 35	740	18,597 »	11,410 »	7,487 »	»	3,104,212 08	»	6,394 80	59 74	
5,270,353 72	1,003	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	1,666,814 19	»	2,997 50	53 14	
3,200,227 57	614	18,689 »	11,102 »	7,587 »	»	2,323,476 85	»	5,508 50	59 40	
6,113,739 06	1,236	21,188 »	11,267 »	10,921 »	»	1,414,975 38	»	1,991 70	50 78	
6,445,029 44	1,379	24,294 »	12,781 »	11,513 »	»	1,048,237 96	»	1,872 50	52 00	
5,484,113 01	1,767	23,942 »	16,314 »	9,628 »	»	2,317,595 67	»	4,065 80	59 94	
3,443,545 82	1,475	20,680 »	14,892 »	5,788 »	»	4,692,599 65	»	7,888 00	69 94	
5,125,501 80	1,658	21,280 »	13,074 »	8,206 »	»	3,308,070 25	»	5,296 30	60 09	
5,322,385 83	1,503	22,825 »	13,676 »	9,149 »	»	2,496,295 78	»	4,291 10	58 55	
5,900,050 38	2,021	24,174 »	14,728 »	9,446 »	»	2,702,990 42	»	4,327 60	59 93	
7,723,537 55	2,027	26,158 »	13,792 »	12,366 »	»	919,459 05	»	1,471 60	51 28	
8,907,395 97	2,371	27,871 »	13,610 »	14,261 »	186,346 77	»	298 30	»	47 46	
9,727,224 98	2,917	32,273 »	15,867 »	15,406 »	777,424 91	»	1,231 30	»	49 57	
11,450,845 03	3,688	35,734 »	17,747 »	17,987 »	2,407,371 »	»	3,781 60	»	48 52	
8,741,810 78	2,607	29,072 »	15,160 »	13,912 »	»	50,201 36	»	79 90	51 35	

(1) Abstraction faite du coût des travaux de parachèvement prélevés sur le budget ordinaire de 1846 à 1886.

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'Etat.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion, y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855 . . .	652.4	177,490,648 66	306,775	2,716,599	5,288,216	24,546,265 20	43,063,015 70
1856 . . .	713.1	180,453,200 01	308,952	2,618,658	5,962,707	24,612,160 59	44,645,613 67
1857 . . .	744.6	197,091,779 44	320,965	2,859,325	6,458,424	25,743,490 07	44,542,307 79
1858 . . .	745.7	200,181,714 44	325,322	3,271,034	6,640,948	27,407,124 47	44,989,021 94
1859 . . .	745.7	200,870,981 23	326,324	3,398,860	7,140,640	28,117,469 10	44,533,542 43
Moyennes quin- quennales .	720.3	191,157,664 75	317,668	2,972,895	6,298,187	26,097,301 89	44,354,700 25
1860 . . .	747.2	203,188,282 07	329,128	3,770,615	7,412,361	29,044,505 28	44,300,787 50
1861 . . .	748.6	207,913,923 27	336,363	4,203,671	7,849,594	32,991,957 22	44,655,562 37
1862 . . .	748.6	213,932,718 04	345,503	4,374,995	8,131,685	32,703,236 92	45,241,905 36
1863 . . .	748.6	219,429,926 33	353,846	4,572,454	8,818,952	33,976,414 31	45,824,280 70
1864 . . .	748.6	223,429,834 41	359,847	5,352,305	9,421,632	36,329,916 90	47,446,526 15
Moyennes quin- quennales .	748.3	213,578,936 76	344,937	4,454,808	8,326,845	33,129,206 13	45,487,812 32
1865 . . .	749.2	230,157,459 82	369,448	6,006,195	10,677,963	38,193,962 92	49,815,804 54
1866 . . .	789.8	239,505,337 47	378,825	6,648,366	11,637,417	37,889,919 66	23,473,179 07
1867 . . .	862.7	251,544,340 95	376,935	6,661,064	12,616,961	40,352,035 »	24,324,343 65
1868 . . .	862.7	252,254,840 40	377,988	6,787,898	12,824,334	42,001,675 09	23,154,570 05
1869 . . .	862.7	254,432,508 68	380,967	7,248,814	12,577,046	43,534,642 84	24,759,763 77
Moyennes quin- quennales .	825.4	245,578,297 46	376,833	6,670,467	12,266,738	40,394,447 10	23,305,536 21
1870 . . .	868.7	258,485,254 64	387,021	7,767,488	14,134,356	45,366,559 22	25,558,032 87
1871 . . .	1,422.2	300,886,733 96	394,842	11,204,691	18,282,037	66,485,030 56	35,397,142 06
1872 . . .	1,469.6	335,517,030 83	422,547	13,264,731	23,197,623	68,590,317 51	42,720,305 65
1873 . . .	1,871.1	528,327,639 35	472,301	16,285,822	29,101,509	72,867,366 73	55,082,274 29
1874 . . .	1,925.1	565,619,822 30	488,636	16,137,240	32,444,823	88,222,555 26	60,678,815 07
Moyennes quin- quennales .	1,511.3	397,767,296 22	433,069	12,931,994	23,432,069	68,246,325 86	43,887,313 99
1875 . . .	1,966.5	581,219,556 40	497,123	14,383,841	34,961,012	87,742,148 76	58,908,463 59
1876 . . .	2,053.2	652,428,674 44	508,812	14,572,956	36,913,707	90,614,686 44	58,074,620 91
1877 . . .	2,144.7	878,023,405 96	463,299	14,554,854	37,421,220	90,549,290 94	55,580,080 29
1878 . . .	2,435.3	922,381,268 41	417,787	16,022,800	40,391,240	94,473,469 17	56,479,678 37
1879 . . .	2,552.0	974,878,519 33	408,525	17,345,255	40,926,427	99,913,197 86	58,853,554 74
Moyennes quin- quennales .	2,230.3	801,786,284 19	459,109	15,375,941	38,122,721	92,658,498 57	57,579,281 38

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

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies				Coefficients des fruits d'exploitation.
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kil. exploité.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
0	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
11,483,249 50	4,166	37,625 »	20,023 »	17,602 »	1,936,886 54	»	2,968 80	»	51 71	
9,966,546 92	3,672	34,514 »	20,538 »	13,976 »	4,750 84	»	6 70	»	58 02	
11,201,182 28	3,843	34,574 »	19,530 »	15,044 »	394,653 31	»	530 »	»	54 53	
12,418,102 53	4,394	36,754 »	20,101 »	16,653 »	1,306,583 58	»	1,752 20	»	53 25	
13,643,926 97	4,562	37,787 »	19,490 »	18,297 »	2,366,308 68	»	3,173 30	»	50 07	
11,742,601 64	4,127	36,231 »	19,929 »	16,302 »	1,201,836 59	»	1,668 50	»	53 52	
15,343,717 78	5,047	39,674 »	19,139 »	20,535 »	3,977,080 94	»	5,322 60	»	47 57	
18,336,394 85	5,619	44,072 »	19,577 »	24,495 »	6,609,930 89	»	8,329 70	»	43 74	
17,461,331 56	5,849	43,686 »	20,361 »	23,325 »	5,482,062 19	»	7,323 10	»	45 80	
18,152,133 61	6,113	45,387 »	21,138 »	24,249 »	5,718,551 02	»	7,639 »	»	46 11	
18,913,390 75	7,155	48,530 »	23,265 »	25,265 »	5,996,150 99	»	8,009 80	»	47 70	
17,641,393 71	5,957	44,271 »	20,697 »	23,574 »	5,556,755 21	»	7,425 60	»	46 18	
18,378,158 38	8,019	50,980 »	26,449 »	24,531 »	5,015,279 82	»	6,694 20	»	51 39	
14,416,740 59	8,424	47,974 »	20,720 »	18,254 »	»	87,487 54	»	110 80	60 78	
16,027,691 35	7,727	46,774 »	28,196 »	18,578 »	711,086 95	»	824 30	»	60 29	
17,847,085 04	7,874	48,686 »	27,999 »	20,687 »	1,938,901 93	»	2,247 50	»	57 36	
18,774,879 07	8,360	50,463 »	28,700 »	21,763 »	2,733,814 41	»	3,168 90	»	56 30	
17,088,910 89	8,079	48,938 »	28,235 »	20,703 »	2,062,319 12	»	2,498 50	»	57 22	
19,808,326 35	8,940	52,223 »	29,421 »	22,802 »	3,550,384 72	»	4,087 »	»	55 66	
30,787,888 50	7,879	46,537 »	24,889 »	21,648 »	7,423,203 14	»	5,219 50	»	52 41	
25,870,011 86	9,029	46,673 »	29,069 »	17,604 »	86,551 04	»	58 90	»	60 57	
17,785,092 44	8,704	38,944 »	29,439 »	9,505 »	»	12,828,264 79	»	6,856 »	72 50	
27,543,740 19	8,383	45,828 »	31,520 »	14,308 »	»	9,064,436 84	»	4,708 60	69 09	
24,359,011 87	8,587	45,156 »	29,039 »	16,117 »	»	2,166,512 55	»	1,433 50	62 04	
28,833,685 17	7,316	44,618 »	29,956 »	14,662 »	»	9,211,972 03	»	4,684 50	65 75	
32,540,056 23	7,998	44,133 »	28,285 »	15,848 »	»	7,406,659 34	»	3,607 40	63,83	
34,969,210 62	6,788	42,220 »	25,915 »	16,305 »	»	7,845,545 52	»	3,658 10	61 25	
37,993,490 80	6,580	38,793 »	23,192 »	15,601 »	»	6,616,241 27	»	2,716 80	59 66	
41,059,643 15	6,796	39,151 »	23,062 »	16,089 »	»	5,820,573 38	»	2,280 80	58 68	
35,079,217 19	6,917	41,544 »	25,816 »	15,728 »	»	7,380,198 31	»	3,311 60	61 83	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Cout kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'Etat	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'explo- itation, y com- pris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1880 . . .	2,724.0	1,027,663,575 13	410,153	19,083,786	43,032,882	113,909,951 12	68,850,660 40
1881 . . .	2,869.5	1,088,775,824 02	418,058	20,128,181	43,950,022	113,646,533 14	71,867,399 85
1882 . . .	3,004.0	1,155,425,369 65	418,810	21,709,387	47,906,137	119,434,741 39	75,025,938 32
1883 . . .	3,074.1	1,176,616,732 48	422,222	22,033,346	49,637,604	121,983,754 07	73,829,210 27
1884 . . .	3,129.0	1,198,020,661 40	422,756	21,647,575	50,475,943	120,328,619 13	72,721,320 77
Moyennes quinquennales.	2,960.1	1,129,300,432 54	418,404	20,920,455	46,998,517	117,860,720 17	72,458,911 92
1885 . . .	3,173.1	1,220,370,892 88	422,222	20,507,722	51,233,244	119,725,487 78	70,763,913 50
1886 . . .	3,199.9	1,229,659,986 28	424,142	21,146,930	51,657,884	117,331,464 66	66,268,281 15
1887 . . .	3,216.6	1,240,394,568 45	423,913	23,502,438	54,061,304	124,280,452 12	67,201,443 41
1888 . . .	3,226.8	1,253,553,171 27	428,150	25,473,037	57,883,610	131,439,288 55	70,371,432 66
1889 . . .	3,335.4	1,269,783,736 87	432,266	27,034,059	59,957,199	136,920,084 34	75,152,149 80
Moyennes quinquennales.	3,210.4	1,242,752,471 15	426,139	23,492,837	54,959,244	125,949,355 49	69,951,444 12
1890 . . .	3,248.6	1,294,667,478 58	434,608	27,177,116	64,228,892	141,251,819 07	84,510,102 46
1891 . . .	3,269.4	1,310,977,026 20	441,068	26,840,667	67,432,178	142,820,314 40	84,707,064 76
1892 . . .	3,275.8	1,328,325,789 50	445,396	26,384,525	68,515,978	140,853,451 93	82,989,724 76
1893 . . .	3,278.7	1,337,479,410 37	448,138	28,530,140	70,969,992	145,587,864 23	82,126,752 69
1894 . . .	3,288.6	1,361,547,309 41	454,239	29,611,186	74,773,172	152,975,875 98	85,689,171 42
Moyennes quinquennales.	3,272.2	1,326,599,402 81	444,690	27,708,727	69,184,042	144,697,865 12	84,040,563 22
1895 . . .	3,298.8	1,382,064,216 70	455,698	30,106,323	76,937,198	154,695,002 42	91,446,189 25
1896 . . .	3,502.1	1,451,690,903 82	451,441	31,908,887	82,676,592	160,456,430 83	92,266,058 18
1897 . . .	3,991.6	1,747,910,637 19	471,240	34,432,501	91,359,843	180,105,783 73	103,986,792 60
1898 . . .	4,003.9	1,788,885,096 85	480,804	36,405,380	101,957,734	188,111,913 16	108,905,690 68
1899 . . .	4,039.6	1,834,813,969 60	487,147	39,902,457	114,858,223	204,612,736 73	121,680,486 30
Moyennes quinquennales.	3,767.2	1,641,072,904 83	469,266	34,495,110	93,557,918	177,596,373 37	103,657,043 40
1900 . . .	4,060.1	1,907,511,236 49	495,674	41,552,210	123,710,046	209,162,095 80	141,954,099 39
1901 . . .	4,058.5	1,961,104,488 18	510,645	40,715,545	124,454,401	207,846,788 77	141,394,509 86
1902 . . .	4,049.3	2,018,778,405 21	524,991	43,118,501	127,109,684	215,605,720 80	136,265,315 50
1903 . . .	4,052.0	2,076,038,289 59	538,857	45,108,846	132,604,692	225,194,506 47	135,394,667 78
1904 . . .	4,036.0	2,125,171,940 06	553,739	46,161,956	136,409,599	232,783,182 12	139,728,997 92
Moyennes quinquennales.	4,049.2	3,017,720,871 91	524,781	43,331,412	128,857,684	218,118,458 79	138,947,518 09
1905 . . .	4,046.5	2,200,490,372 93	571,575	49,001,209	145,474,624	248,136,102 83	155,338,914 33
1906 . . .	4,064.1	2,243,867,103 53	579,301	52,874,940	152,237,941	259,550,370 35	165,607,006 31
1907 (définitif).	4,239.2	2,395,664,033 44	588,057	53,602,755	161,184,533	269,736,668 26	183,696,734 56
1908 (approx.).	4,300.8	2,494,132,671 15	602,831	51,601,636	160,319,594	269,168,241 64	182,772,881 62
1909 (évaluat.).	4,313.8	2,568,000,000 »	619,785	54,500,000	162,600,000	280,540,000 »	189,534,472 »
Moyennes quinquennales.	4,192.9	2,380,430,836 18	592,310	52,316,108	156,362,738	265,426,276 61	175,390,003 76
Total général.	146,221.8	60,195,722,551 63	28,689,658	237,374,498	3,253,798,809	6,757,915,073 64	4,113,767,027 41
Moyennes générales.	1,949.6	802,609,634 »	382,529	16,498,327	43,383,984	90,105,534 »	54,850,227 »

(1) Y compris la somme de fr. 4,096,433.38, versée par la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'Etat pendant les exercices 1906 et 1907.

(2) Y compris les versements de 50,000 et de 135,000 francs effectués respectivement par les chemins de fer de la Flandre occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de leurs lignes pour compte de l'Etat.

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

RÉSEAU.	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies				Coefficients des fraîs d'exploitation.
	Tonnage. 10	Recettes brutes. 11	Dépenses d'exploitation. 12	Bénéfice brut. 13	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.		
					Bénéfices nets. 14	Pertes sèches. 15	Bénéfices nets. 16	Pertes sèches. 17	
Bénéfice brut. 9									18
45,059,290 72	7,006	41,817 »	25,216 »	16,541 »	»	3,207,013 30	»	1,177 30	60 03
41,779,135 29	7,015	39,605 »	25,045 »	14,560 »	»	9,290,405 38	»	3,237 60	62 79
44,408,804 07	7,227	39,759 »	24,975 »	14,784 »	»	8,668,790 78	»	2,885 70	62 59
48,154,513 80	7,177	39,682 »	24,017 »	15,664 »	»	6,861,596 44	»	2,232 10	60 26
47,607,298 36	6,918	38,456 »	23,241 »	15,215 »	»	8,277,755 14	»	2,645 50	60 16
45,401,818 25	7,069	39,816 »	24,478 »	15,338 »	»	7,261,112 21	»	2,453 »	61 17
48,961,574 28	6,463	37,731 »	22,301 »	15,430 »	»	6,762,245 61	»	2,131 10	58 96
51,113,183 51	7,160	36,683 »	20,709 »	15,974 »	»	3,025,595 55	»	945 50	56 92
57,079,008 71	7,225	38,637 »	20,892 »	17,745 »	3,459,605 41	»	1,075 50	»	54 07
61,067,855 89	7,895	40,734 »	21,808 »	18,926 »	6,900,270 14	»	2,138 40	»	53 54
61,767,934 54	8,356	42,319 »	23,220 »	19,091 »	6,933,818 86	»	2,143 10	»	54 89
55,997,911 37	7,424	39,232 »	21,789 »	17,443 »	1,501,170 65	»	467 60	»	55 54
56,741,716 61	8,367	43,481 »	26,014 »	17,467 »	1,038,570 74	»	319 70	»	59 83
58,113,249 64	8,210	43,684 »	25,909 »	17,775 »	1,899,833 41	»	531 10	»	59 31
57,763,727 17	8,056	42,998 »	25,334 »	17,664 »	1,358,683 34	»	414 80	»	59 27
63,461,114 54	8,703	44,404 »	25,049 »	19,355 »	6,170,227 78	»	1,881 90	»	56 40
67,106,704 56	9,005	46,517 »	26,111 »	20,406 »	9,141,253 02	»	2,779 70	»	56 13
60,657,301 90	8,468	44,220 »	25,683 »	18,537 »	3,921,723 65	»	1,198 50	»	58 08
63,218,813 17	9,125	46,894 »	27,721 »	19,173 »	3,204,531 98	»	2,487 10	»	59 20
68,190,372 65	9,582	45,817 »	26,346 »	19,471 »	11,673,287 99	»	3,333 20	»	57 51
76,118,991 13	10,219	45,121 »	26,051 »	19,070 »	9,721,159 90	»	2,435 40	»	61 02
79,206,222 48	9,092	46,982 »	27,200 »	19,782 »	11,271,349 61	»	2,815 10	»	56 07
82,932,250 43	9,878	50,652 »	30,122 »	20,530 »	12,961,847 17	»	3,208 70	»	60 47
73,939,329 97	9,579	47,143 »	27,416 »	19,627 »	10,766,435 33	»	2,857 90	»	58 37
67,207,996 41	10,234	51,516 »	34,963 »	16,553 »	»	4,980,415 13	»	1,226 70	67 86
66,456,278 91	10,057	51,339 »	34,925 »	16,414 »	»	7,688,239 49	»	1,899 »	68 05
79,310,405 30	10,648	53,245 »	33,652 »	19,593 »	2,970,988 98	»	733 70	»	63 23
89,799,833 69	11,132	55,576 »	33,414 »	22,162 »	11,236,876 30	»	2,773 17	»	60 12
93,054,181 28	11,438	57,677 »	34,621 »	23,056 »	12,098,571 25	»	2,997 66	»	60 03
79,470,910 70	10,702	53,867 »	34,315 »	19,552 »	2,727,556 38	»	673 61	»	63 70
92,797,178 50	12,109	61,321 »	38,388 »	22,933 »	9,452,429 37	»	2,335 95	»	62 60
93,943,364 04	13,018	63,864 »	40,749 »	23,115 »	8,174,298 76	»	2,011 34	»	63 81
(1) 86,039,933 70	13,099	64,915 »	44,890 »	20,025 »	»	6,081,915 66	»	1,429 43	69 15
(2) 86,395,360 02	12,047	62,790 »	42,669 »	20,121 »	»	7,620,014 33	»	1,767 40	67 96
91,005,528 »	12,634	65,033 »	43,937 »	21,096 »	»	6,143,310 30	»	1,424 11	67 56
90,036,272 85	12,477	63,100 »	41,831 »	21,269 »	»	443,702 43	»	105 82	66 29
2,644,148,046 23	»	2,967,557 »	1,760,914 »	1,206,643 »	193,290,977 65	168,160,329 48	»	»	»
35,255,307 »	8,462	46,114 »	28,134 »	17,980 »	335,075 31	»	171 87	»	61 01

TABLEAU I. — Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer de l'État depuis 1879 jusqu'à 1909.

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES			RECETTE NETTE.	Augmentation ou diminution de l'année précédente.
		Dépenses d'exploitation y compris les pensions.	Parts des compagnies et loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7
1878	94.475,169 17	56,479,678 57	5,964.485 65	60,444,162 »	54,029 007 17	»
1879	99.915,197 86	58.855,534 71	4,120,424 41	62.975,970 12	56,959,218 74	+ 2,940,211,57
1880	115.009,951 12	68,850,660 40	5,502,802 59	74,155,462 79	59.736,488 55	+ 2,817,269 59
1881	115,646,555 14	71.867,599 85	5,588,590 85	77,455.790 68	56,190,744 46	— 5,565.745 87
1882	119,454,741 59	75,025,058 52	5,208.546 28	80.254,484 60	59,200.256 79	+ 5,009,512 55
1885	121,985,754 07	73,829,240 27	5,281,159 51	79,110,399 58	42,873,554 49	+ 5,673.097 70
1884	120,528.619 13	72,721,540 77	5,156,596 97	77,857,917 74	42,470.701 59	— 402,653 10
1885	119.725,487 78	70,765.915 50	4,918,798 44	75,682,711 94	44,042.775 84	+ 1,572,074 45
1886	117,381,464 66	66,268,281 15	4,822,182 90	71.090,464 05	46,291,000 61	+ 2,248,224 77
1887	124,280.452 12	67.201,445 41	5,052.554 75	72,255,978 14	52,026,475 98	+ 5,755,475 57
1888	131,459,288 55	70,571,432 66	5.127.824 45	75,499.257 09	55.940,051 46	+ 5,913,537 48
1889	156,920,084 54	75,152.149 80	5,585.706 14	80,555.855 94	56,384,228 40	+ 441,196 94
1890	141.251,819 07	84,510,102 46	5,575,915 55	90.084,017 99	51,167,801 08	— 5,216.427 52
1891	142,820,514 40	84,707,064 76	5,651,467 91	90,358,552 67	52,461.781 75	+ 1,293,980 65
1892	140,855,451 95	82,989,724 76	5,495,028 01	88,482,753 67	52,570,698 26	— 91,085 47
1895	145,587,804 23	82.127,752 69	5,787,056 27	87,915,808 96	57.674,055 27	+ 5,305,557 01
1894	152,075,875 98	85,869.471 42	5,797,197 50	91,666,568 72	61,509,507 26	+ 5,655,451 99
1895	151,695,092 42	91,440,169 25	5.800.915 98	97,247,105 25	57,447,899 19	— 5,861,608 07
1896	160,456,450 85	92,266,058 18	6,007,480 35	98,275,558 51	62,182.892 52	+ 4,754,995 15
1897	180,105,785 75	105,986,792 60	5,502.307 09	109,489,099 69	70,616,084 04	+ 8,455.791 72
1898	188,111,915 16	108,905.696 68	5,540.155 56	114,245,824 24	73,866.088 92	+ 5,249,404 88
1899	204,612,756 75	121,686,486 50	5,749.948 14	127,450,454 44	77,182,502 29	+ 5,516,215 57
1900	209,162,095 80	141,954,099 59	4,945,448 56	146,899.547 95	62,262,547 85	— 14,919.754 44
1901	207,846,788 77	141,594,509 86	4.815,166 56	146,209.676 42	61,657,112 55	— 625.455 50
1902	215,605,720 80	156,265,515 50	4,882,094 75	141,148,510 25	74,457,410 57	+ 12,820.208 22
1905	225,194,506 47	155,594,667 78	5,007,441 97	140,402,109 75	84,792,596 72	+ 10,554,986 15
1904	252,785.482 12	159,728,997 02	5,255,222 07	144,984,219 09	87,798,982 15	+ 5,006,565 41
1905	248,156,102 85	155.558,924 85	5,544,808 44	160,635,732 47	87,452,570 56	— 546,591 77
1906	250,550,570 55	165.607,006 51	5,629,142 96	171,236,149 27	88,514,221 08	+ 861,850 72
1907	(1)269,756,668 26	185,696.754 56	5,742,025 65	189,439,560 21	80,297,508 05	— 8,016,915 05
1908*	(2)269,168,241 64	182,772,881,02	5,756,407 54	188,509,288 96	80.658,952 68	+ 561.644 65
1909*	280,540,000 »	189,554,472 »	5,881,000 »	195,415,472 »	85,124,528 »	+ 4,465,575 52
Recette nette en 1909. Fr.					85,124,528 »	+ 88,141,751 40
— 1878.					34,029,007 17	— 57,046,210 57
Fr					51,095,520 85	+ 51,095 520 85

* Chiffres approximatifs.

(1) Y compris la somme de fr. 4,096,458.58, versée par la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'État pendant les exercices 1906 et 1907.

(2) Y compris les versements de 10,600 et de 155,000 francs, effectués respectivement par les Chemins de fer de la Flandre occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de leurs lignes pour compte de l'État.

TABLEAU II. — *Tableau présentant par année, d'une part, le capital nominal des titres émis pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer et, d'autre part, l'accroissement des charges de la Dette publique résultant des émissions de titres et du payement des annuités et loyers.*

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

ANNÉES.	CAPITAL NOMINAL des titres émis annuellement pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer	CHARGES CORRESPONDANT AU CAPITAL NOMINAL ÉMIS.		
		Intérêts.	Amortissement.	Total.
1	2	3	4	5
1879	44,656,800 »	1,559,112 »	89,273 20	1,648,385 20
1880	49,854,700 »	1,994,188 »	99,709 40	2,093,897 40
1881	55,195,200 »	2,207,808 »	110,590 40	2,318,408 40
1882	70,420,900 »	2,290,728 »	140,841 80	2,431,569 80
1883	57,954,500 »	1,518,180 »	73,909 »	1,592,089 »
1884	14,204,700 »	568,188 »	28,409 40	596,597 40
1885	14,453,700 »	578,148 »	28,907 40	607,055 40
1886	(1) 100,840,200 »	5,529,407 »	201,680 40	5,731,087 40
1887	15,808,600 »	485,401 »	27,617 20	513,018 20
1888	15,840,600 »	477,421 »	27,281 20	504,702 20
1889	15,081,000 »	527,855 »	50,162 »	578,017 »
1890	17,014,700 »	595,514 50	51,029 40	646,543 90
1891	17,416,900 »	528,950 »	54,895 80	583,845 80
1892	19,076,500 »	582,748 »	58,152 60	640,900 60
1893	15,985,500 »	427,118 »	17,971 »	445,089 »
1894	17,559,800 »	520,194 »	54,679 60	574,873 60
1895	17,057,800 »	511,754 »	54,115 60	565,869 60
1896	25,285,580 »	758,559 »	50,579 60	809,138 60
1897	(2) 52,584,600 »	1,571,558 »	104,769 20	1,676,327 20
1898	(3) 240,786,200 »	7,225,586 »	481,572 40	7,707,158 40
1899	(3) 89,501,900 »	2,685,057 »	179,005 80	2,864,062 80
1900	62,094,600 »	1,862,858 »	124,189 20	1,987,047 20
1901	69,551,100 »	2,085,955 »	159,062 20	2,245,017 20
1902	64,104,800 »	1,925,144 »	128,209 60	2,053,353 60
1903	62,470,500 »	1,874,115 »	124,941 »	1,999,056 »
1904	68,290,700 »	2,048,721 »	(6) 204,872 10	2,253,593 10
1905	70,805,800 »	2,124,114 »	212,411 40	2,336,525 40
1906	55,554,400 »	1,660,055 »	166,005 50	1,826,060 50
1907	95,427,800 »	2,802,854 »	280,285 40	3,083,139 40
1908	108,019,400 »	5,240,582 »	324,058 20	5,564,640 20
Accroissement de la charge d'amortissement résultant de l'application aux capitaux émis de 1878 à 1903 de l'augmentation de la dotation annuelle (0 30 p. c. au lieu de 20 p. c.). $1,255,038 700 \times 0.10$ soit $\frac{1,255,038 700}{100} = 1,255,038 70$.				
	4,594,046,900 »	50,761,610 60	5,585,970 »	51,347,580 60

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

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

(3) Y compris le capital des titres de sociétés remboursés par le Trésor, savoir : 2,554,000 francs en 1897, 699,800 francs en 1898 et 29,412,889 francs en 1899. (Anvers-Gand, Eclloo-Gand, Tongres-Bilsen, Est-Belge, Anvers-Rotterdam et Liégeois-Limbourgeois.)

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

(5) Suppression du loyer de l'Anvers-Rotterdam 1,000,000 de francs et extinction des annuités correspondantes aux obligations de sociétés remboursées par le Trésor et dont le capital est indiqué dans la note (3) ci-dessus.

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

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

Annuités pour rachat de concessions et loyer pour l'exploitation de la ligne d'Anvers à Rotterdam.		MONTANT par année des charges nouvelles supportées par le Budget de la Dette publique.	Observations.
Annuités et loyers nouveaux.	Extinctions ou réductions annuelles.		
6	7	8	9
+ 33,784 38	»	10,684,169 78	Le coût des lignes rachetées par l'État de 1878 à 1903, dont une partie a été rétrocédée aux Pays-Bas, a été entièrement imputé sur les Budgets des Dépenses extraordinaires, et la dépense a été couverte par des émissions de titres de la Dette publique. Ces émissions sont comprises dans les chiffres relevés dans la colonne 2 du tableau. De 1881 à 1902, les Pays-Bas ont versé dans la Caisse de l'État le prix des sections de lignes qui leur ont été rétrocédées; ces versements, qui s'élèvent ensemble à fr. 31,321,356 83, ont été portés en <i>Recettes extraordinaires</i>. Il y a lieu d'en tenir compte pour établir le montant des charges qui incombent effectivement au chemin de fer du chef des émissions de titres faites pour payer les lignes rachetées. Il convient donc de déduire du chiffre de fr. 57,818,600 39 3.50 p. c. de fr. 31,321,356 83, soit en chiffre rond 1,034,000 » ce qui ramène à 56,784,600 39 le montant des charges financières correspondant aux dépenses de premier établissement effectuées de 1878 à 1907. N. B. — Il est à remarquer que les intérêts dont le montant est indiqué dans la colonne 3 ont été calculés aux taux qui étaient réellement payés à l'époque de l'émission des titres (4 p. c., 3 1/2 p. c. et 3 p. c.), c'est-à-dire sans tenir compte des réductions qui ont été la conséquence des conversions effectuées ultérieurement.
+ 500,000 »	— 33,709 38	2,558,187 82	
+ 500,900 »	»	2,819,098 40	
»	— 815 »	2,431,034 80	
+ 695 »	»	1,394,784 »	
»	— 625 »	595,972 40	
»	(2) — 368,900 »	38,155 40	
»	(2) — 3,485,923 »	247,162 40	
»	— 9,175 »	501,743 20	
»	— 50 »	504,632 20	
»	— 50 »	557,947 »	
»	— 50 »	629,493 90	
»	— 5,700 »	560,123 80	
»	— 3,075 »	617,825 60	
»	— 23 »	435,064 »	
- 575 »	»	353,448 60	
»	— 630 »	543,199 60	
+ 575 »	»	809,704 60	
(4) + 3,429,503 96	— 50 »	5,105,761 16	
(4) + 435,892 91	(5) — 1,294,059 37	6,866,711 94	
(4) + 143,762 50	(5) — 626,580 »	2,381,243 50	
(4) + 983,557 69	— 2,003 »	2,940,539 89	
(4) + 96,187 50	— 1,562 50	2,319,620 20	
+ 3,047 50	— 260 »	2,034,141 10	
+ 835 »	— 5,267 50	1,994,623 50	
+ 3,292 50	— 1,853 »	2,255,050 60	
+ 17,580 »	— 2,117 50	2,351,987 90	
+ 5,532 50	— 14,142,50	1,815,428 50	
+ 2,124,685 50	— 2,950 »	5,207,802 90	
+ 175 »	»	3,564,813 20	
+ 8,272,200 14	— 6,054,328 98	57,818,600 39	
+ 2,217,931 19			

Augmentation de la recette nette (TABLEAU I). fr. 81,093,520 83

Accroissement des charges financières 86,784,600 39

Excédent de dépense 5,690,079 86

XXX

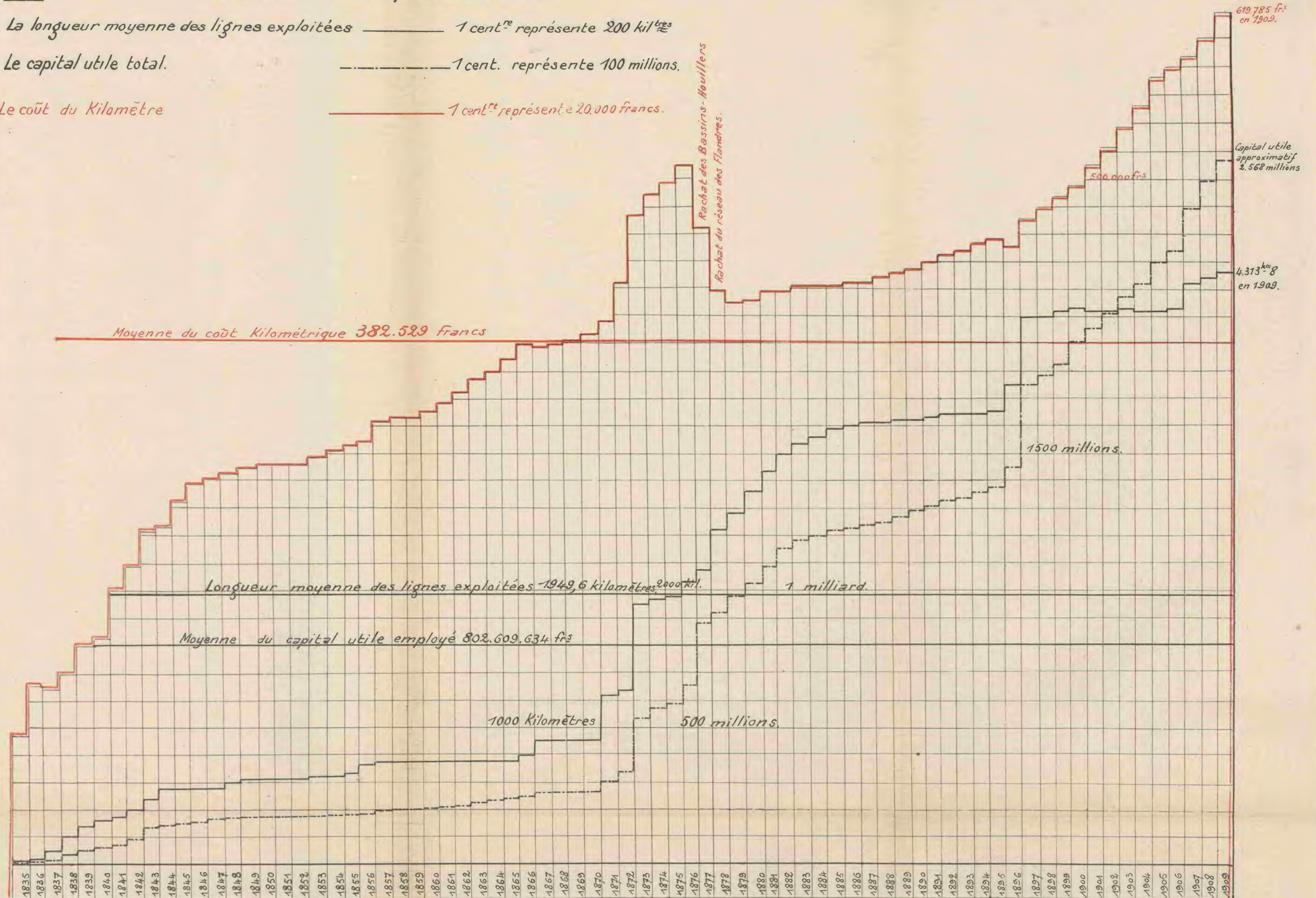
N°1.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

La longueur moyenne des lignes exploitées ——— 1 cent^{re} représente 200 kil^m

Le capital utile total. ——— 1 cent. représente 100 millions.

Le coût du Kilomètre ——— 1 cent^{re} représente 20,000 francs.



N°2.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

depuis l'origine, pour l'enseignement des lignes de l'Etat-Belge.

Le tonnage, Petites et Grosses marchandises transporté sur tout le réseau.

1 centimètre représente 1 Million de Tonnes.

25 Millions de Tonnes.

Le tonnage, Petites et Grosses marchandises transporté par Kilomètre

2 centimètres représentent Mille tonnes

Le nombre de Kilomètres trains sur tout le réseau.

1 centimètre représente 2 millions de Kilomètres trains.

Le nombre de voyageurs transportés

1 centimètre représente 3 millions de voyageurs.

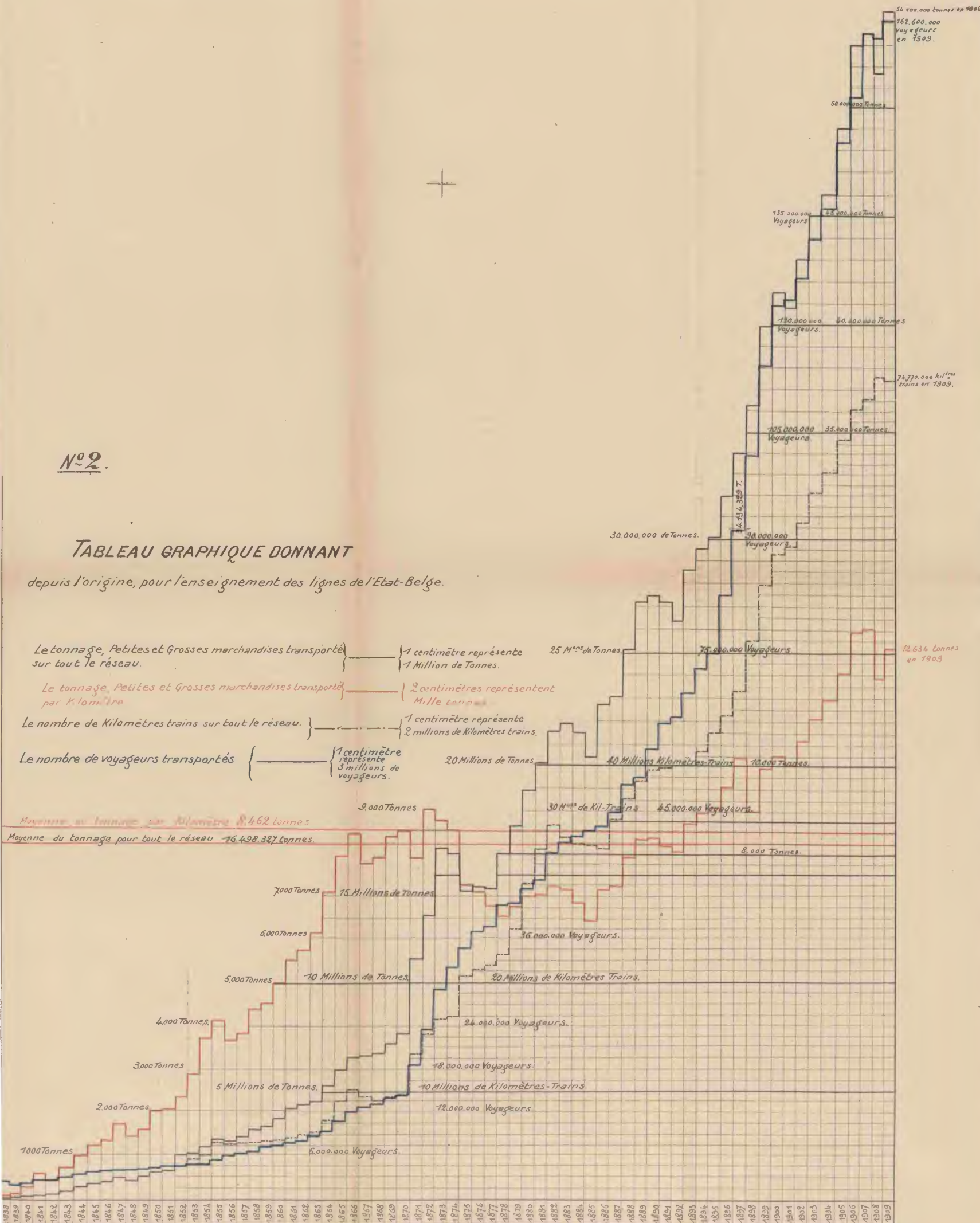
20 Millions de Tonnes.

40 Millions Kilomètres-Trains

10.000.000

Moyenne du tonnage par Kilomètre 8.462 tonnes

Moyenne du tonnage pour tout le réseau 16.498.327 tonnes.

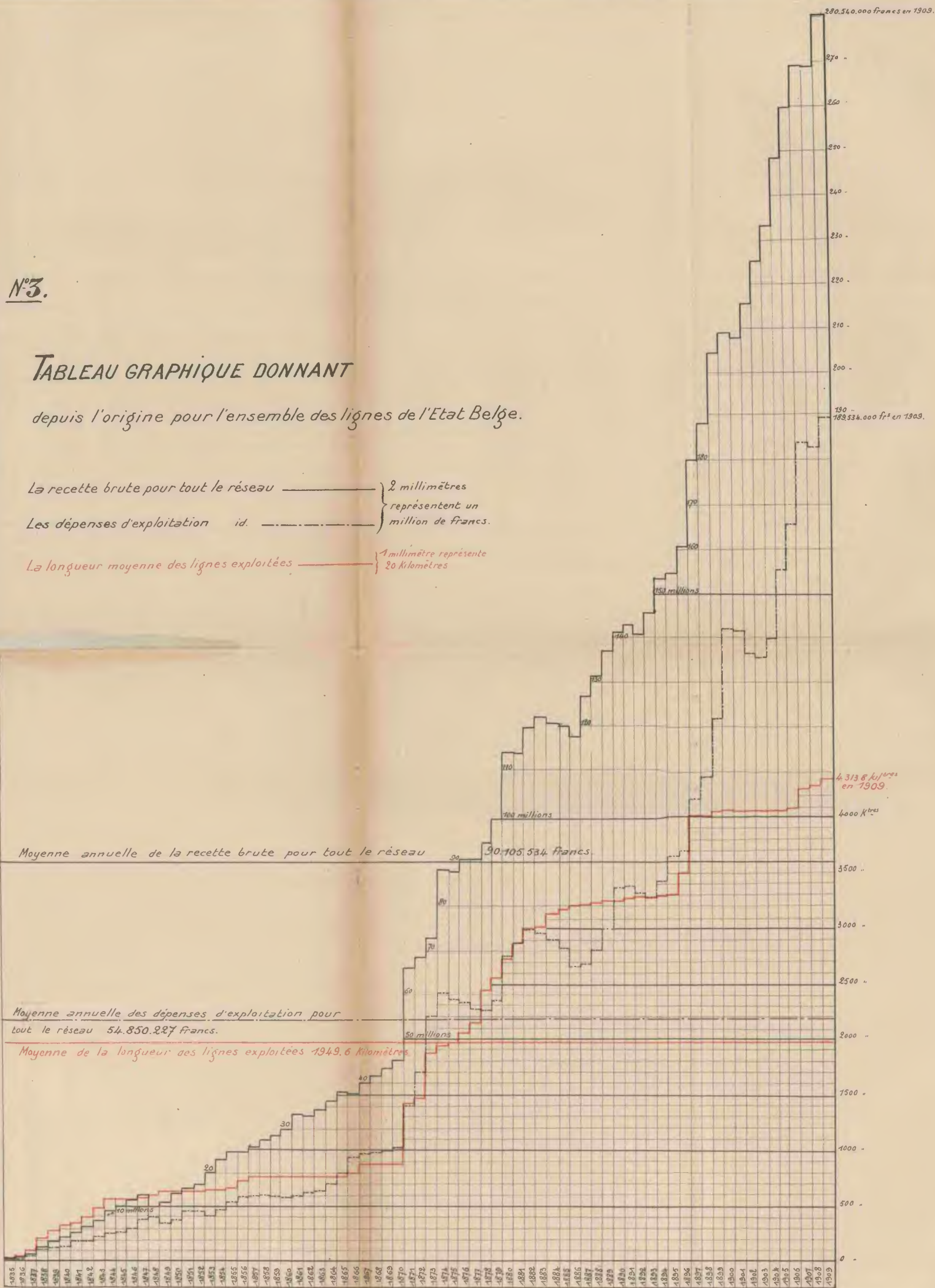


N°3.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

depuis l'origine pour l'ensemble des lignes de l'Etat Belge.

La recette brute pour tout le réseau ———— 2 millimètres
 Les dépenses d'exploitation id. - - - - - 1 millimètre
 La longueur moyenne des lignes exploitées ———— 1 millimètre représente 20 Kilomètres



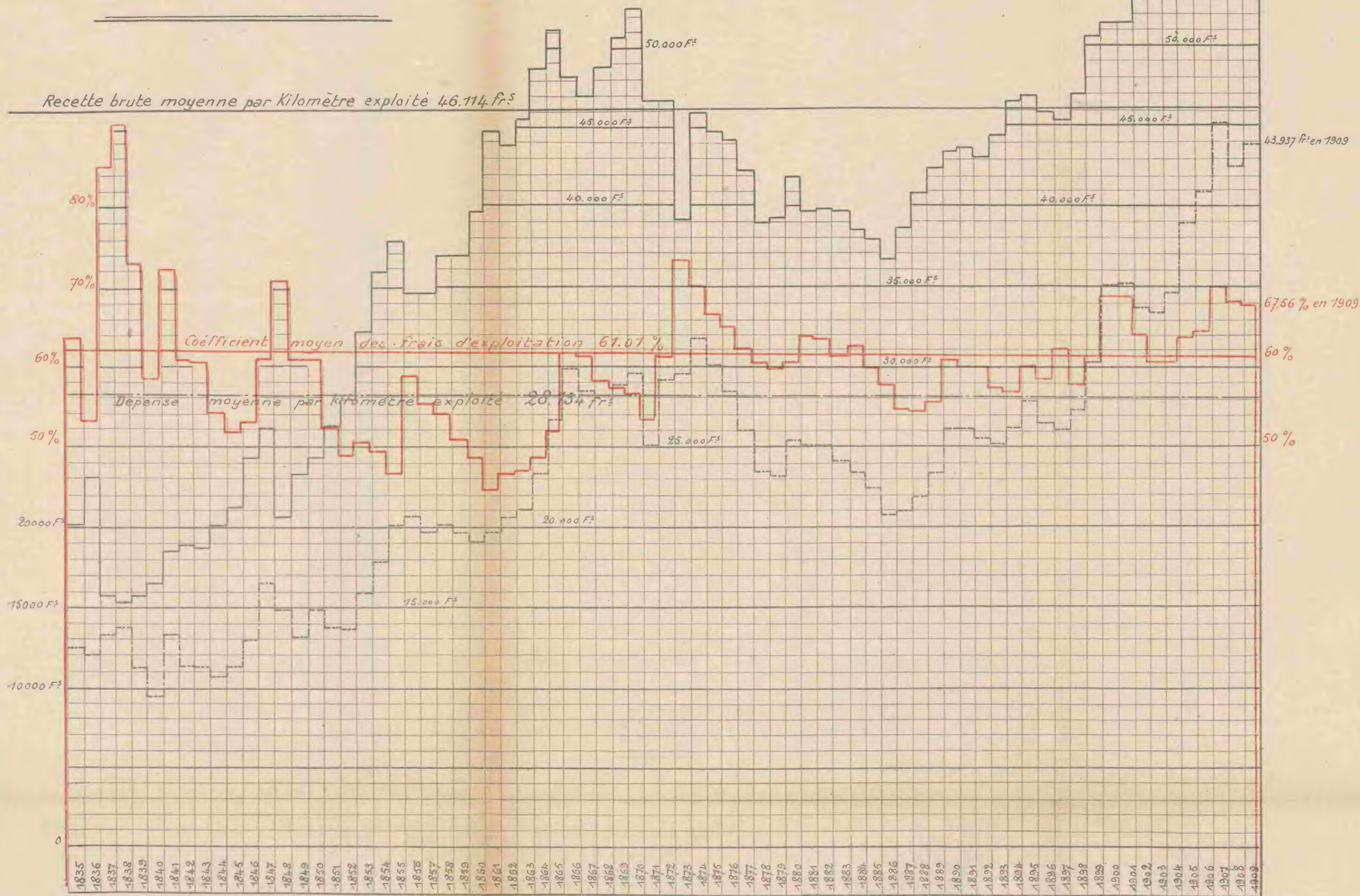
N° 4.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT DEPUIS

l'origine pour l'ensemble des lignes de l'Etat Belge

la recette brute par kilomètre exploité ———— } 1 centimètre
les dépenses d'exploitation id. ———— } représente
2000 francs.

le coefficient d'exploitation ———— 2 1/2 millimètres représentent 1%.



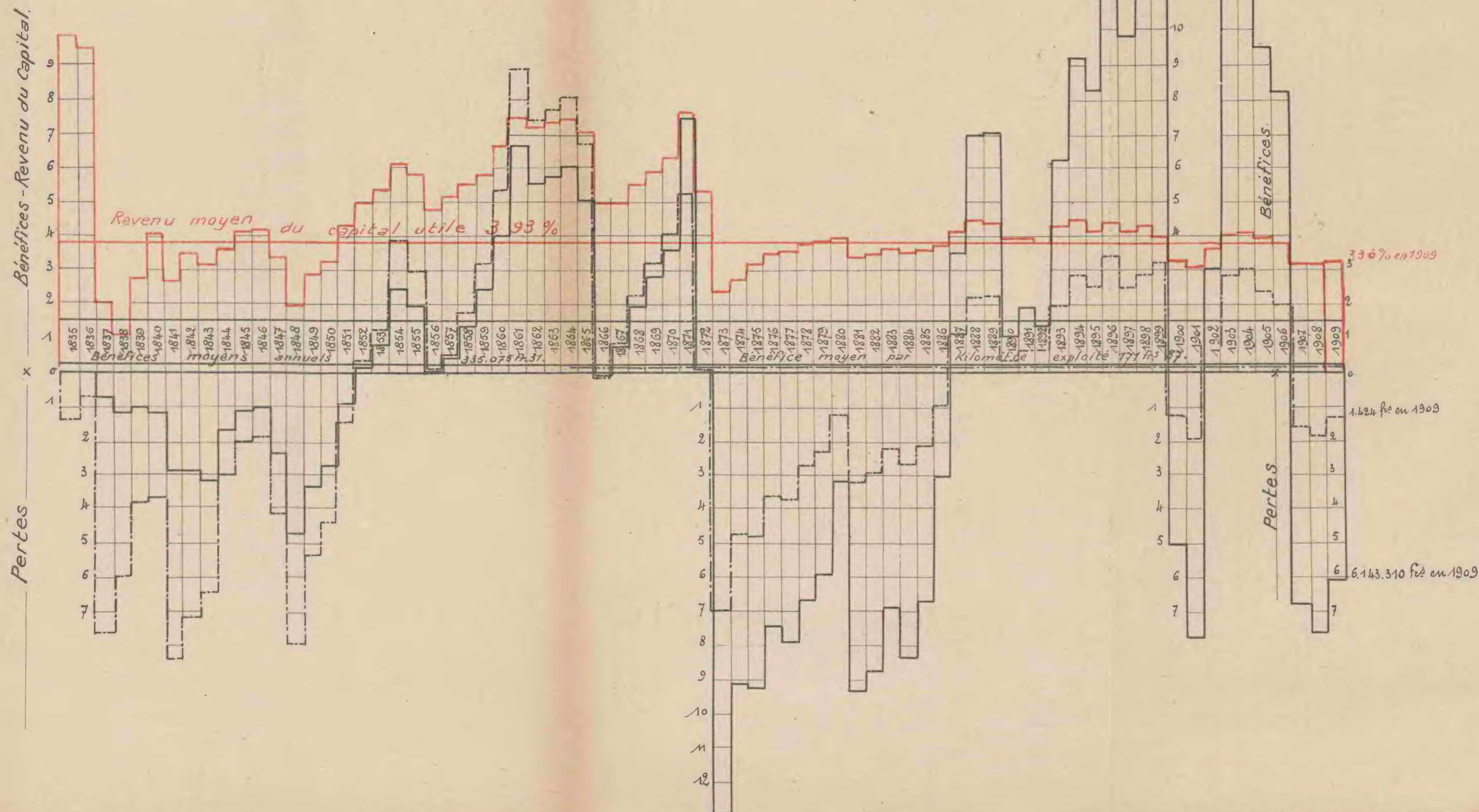
N°5

TABLEAU GRAPHIQUE.

donnant depuis l'origine, les résultats, bénéfices ou pertes nets, de l'exploitation du réseau de l'Etat, c'est-à-dire en faisant entrer en ligne de compte de charges financières et les pensions allouées au personnel et les parts des compagnies.

Le solde annuel des recettes et des dépenses pour tout le réseau } 1 centimètre représente un million de francs.
id. id. par kilomètre exploité } 1 centimètre représente un millier de francs.

Le revenu du capital utile, calculé d'après la recette nette 1 cent. représente un franc de revenu pour 100 francs de capital



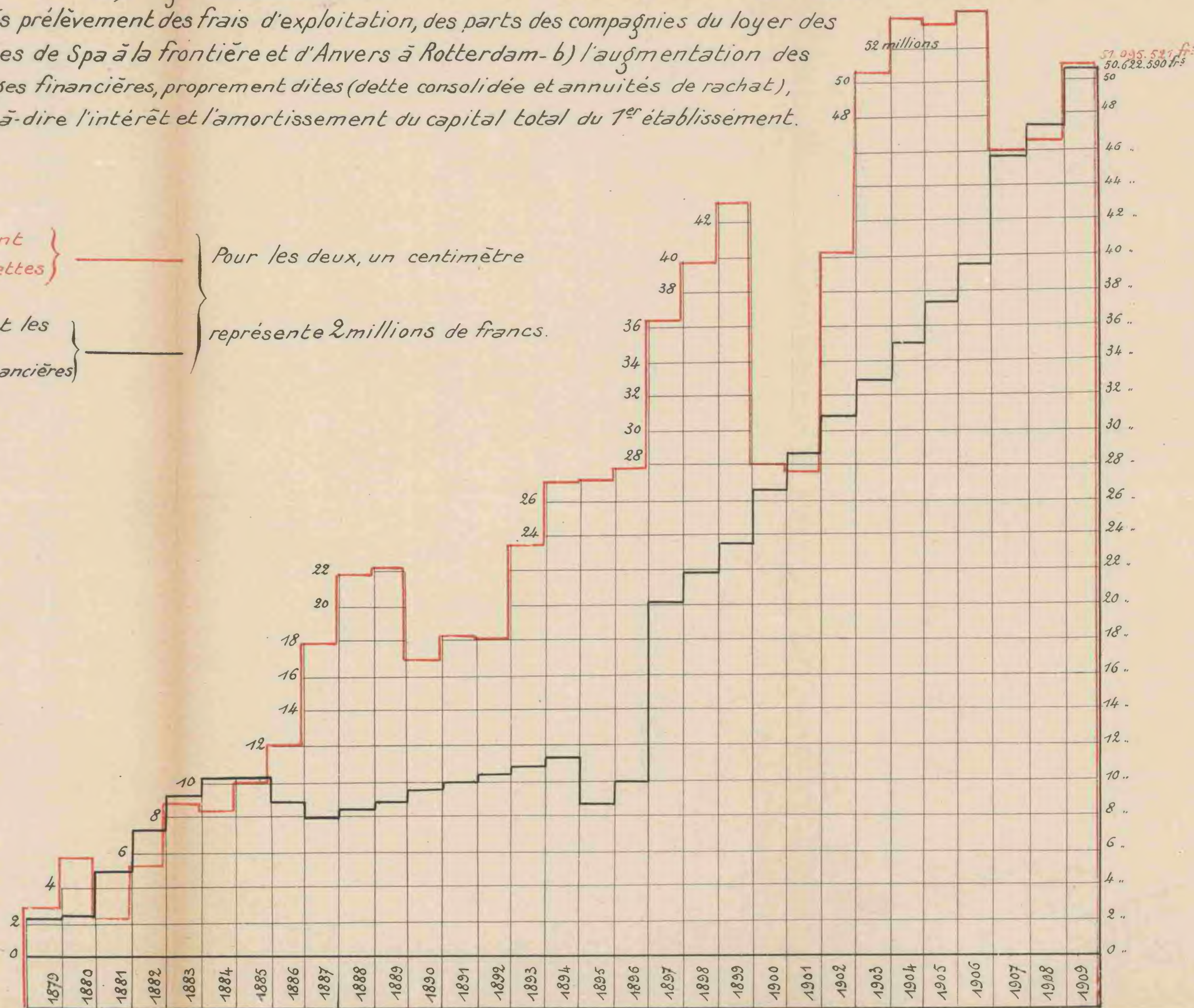
N°6.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

de 1879 à 1908 a) l'augmentation annuelle des recettes nettes c'est-à-dire des recettes après prélèvement des frais d'exploitation, des parts des compagnies du loyer des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam- b) l'augmentation des charges financières, proprement dites (dette consolidée et annuités de rachat), c'est-à-dire l'intérêt et l'amortissement du capital total du 1^{er} établissement.

Les traits rouges représentent les augmentations de recettes nettes } Pour les deux, un centimètre

Les traits noirs représentent les augmentations de charges financières } représente 2 millions de francs.



N° 7

TABLEAU GRAPHIQUE

donnant depuis l'origine, les soldes annuels de l'exploitation du réseau de l'Etat, dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer.

Les traits noirs représentent les soldes annuels (un centimètre représentant un million de francs)

Les traits rouges représentent les soldes annuels par kilomètre exploité (1 cent^{re} représentant un millier de francs)

