

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 8 MAART 1905.

Begrooting van het Ministerie van Financiën en Openbare Werken
voor het dienstjaar 1905 (1).

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van Begrooting van 't Ministerie van Financiën en Openbare Werken voor 1905 bedraagt 36,595,597 frank. Dat is, vergeleken met de kredieten, voor 1904 toegekend, eene verhooging van 392,660 frank, welke de *Inleidingsnota* van het ontwerp uitlegt en rechtvaardigt.

Wij wijzen hier enkel op eene nieuwe verhooging van 200,000 frank onder artikel 33 der Begrooting, voor het onderhoud van de wegen. Dat krediet zal voor 1905 de som van 6 miljoen bereiken.

Onderzoek in de Afdeelingen.

De opmerkingen en vragen der afdeelingen werden door de Middenafdeeling aandachtig onderzocht. Den uitslag van dat onderzoek zal men verder vinden.

Het ontwerp van Begrooting werd aangenomen :

In de 1 ^{ste} Afdeeling met	8 ja	1 neen	0 onthoudingen.
In de 2 ^e Afdeeling met	11 »	0 »	2 »
In de 3 ^e Afdeeling met	9 »	7 »	0 »
In de 4 ^e Afdeeling met	10 »	0 »	1 »
In de 5 ^e Afdeeling met	10 »	0 »	2 »
In de 6 ^e Afdeeling met	9 »	0 »	4 »
Te zamen met	57 ja	8 neen	9 onthoudingen.

(1) Begrooting, n^o 4, XII.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer HARMIGNIE, bestond uit de heeren DALLEMAGNE, LE PAIGE, VERHAEGEN, *verslaggever*, VANDEWALLE, VAN CAUWENBERGH en PATERNOSTER.

Onderzoek in de Middenafdeeling.

Zoo min het bestuur van Financiën als dit van Bruggen en Wegen gaven aanleiding tot algemeene beraadslaging.

Eenige bijzondere vraagstukken werden door de Middenafdeeling bestudeerd :

- I. De scheepvaart op de Schelde, tusschen Vlissingen en Antwerpen;
- II. De keus van den steen bij bouwwerken;
- III. De zuivering van het water;
- IV. De grieven der schipperij.

Die vraagstukken worden hierna behandeld.

DE SCHEEPVAART OP DE SCHELDE TUSSCHEN VLISSINGEN EN ANTWERPEN.

In afwachting dat het vraagstuk der groote doorsnede opgelost zij, verdient dit der veiligheid van de scheepvaart voor de stoombooten van groote tonnemaat op de Schelde tusschen Vlissingen en Antwerpen, de bijzondere aandacht der Kamer.

De drukpers hield er zich mede bezig ⁽¹⁾; de gesteldheid der Schelde werd er uiteengezet in omzigtige bewoordingen, welke aanvullende inlichtingen vergden. Deze werden aan de Middenafdeeling op haar verzoek verstrekt door vakkundigen in zake van groote handelsvaart, wier ondervinding en achtbaarheid de aandacht afdwingen.

De stoomschepen met groote tonnemaat, die hunne lading naar Antwerpen brengen of deze stad verlaten, durven hunnen weg op de Schelde niet voortzetten na het vallen van den avond, daar de scheepvaart er niet veilig genoeg is.

De ligging der zandbanken verandert op menige plaats; de diepe vaargeul verplaatst zich en versmalt soms. De bakens worden niet spoedig genoeg verzet, en de lichtboeien duiden de gevaarlijk geworden plaatsen niet aan. In dezen toestand van den stroom, zouden er een zeker getal nieuwe boeien moeten geplaatst worden, om de scheepvaart des nachts volkomen veilig te maken, wat thans te wenschen overlaat.

Worden al de vaste bakens regelmatig verlicht? Sommige belanghebbenden ontkennen het. Het is van het hoogste gewicht de schepen des nachts merkteekens te verschaffen. De baggerwerken, uitgevoerd in de diepe vaargeul, blijken soms onvoldoende; zij zouden stelselmatig moeten uitgevoerd worden.

De Middenafdeeling acht het nuttig de aandacht van den Minister van Financiën en Openbare Werken op dezen toestand te vestigen. Bestaan de aangeduide bezwaren werkelijk, zij moeten voor gevolg hebben tijdverlies en hoogere kosten voor de zeevaartmaatschappijen en zij maken het voor deze van minder belang Antwerpen boven andere havens te verkiezen.

(¹) *Journal de Bruxelles*, 11 December 1904.

't Is dus van het hoogste gewicht het vraagstuk van nabij te onderzoeken. De Middenafdeeling houdt zich overtuigd dat zoo er maatregelen noodig zijn om onzen grooten stroom des nachts de wenschelijke veiligheid te verschaffen, de minister niet zal aarzelen ze te nemen en te voorzien in de behoefte van eene snelle vaart, die in de eerste plaats tot het programma der heden-daagsche scheepsreedeis behoort.

II. KEUS VAN DEN STEEN BIJ BOUWWERKEN.

Tegenstrijdige meeningen werden herhaaldelijk vooruitgezet, betreffende de keus van den arduinsteen uit de eene streek liever dan uit eene andere, bij het oprichten van openbare gebouwen.

De Middenafdeeling acht het raadzaam dienaangaande eenige beschouwingen van algemeenen aard onder het oog van het Departement van Openbare Werken te brengen.

België bezit arduinsteen ten overvloede. Men vindt er kalksteen, kiezelkalksteen en zandsteen, geschikt voor het bouwen.

I. Als kalksteen kent men, volgens den heer Boudin, in leven leeraar ter hoogeschool te Gent (*Cours de Technologie*, I) :

1^o *De korrelsteen*, uit de talrijke groeven in Henegouw en in de provincie Luik, een uitmuntend arduin, uiterst bestand tegen verbrijzeling en wonderwel tegen lucht en vorst, gemakkelijk om kappen en heel fijn te bewerken, anderzijds bij groote blokken voorkomende en op de tegenzijde kunnende gelegd worden. De kleur van dien korrelsteen is blauwachtig, en wordt mettertijd lichtgrijs of zwartblauw.

2^o *De kalksteen met dicht weefsel*, gewoonlijk *Doorniksch* *steen* genoemd, naar de streek waar men hem vooral aantreft. Die kalksteen is insgelijks een heel goede bouwsteen, gemakkelijk fijn te kappen en er keurig beeldwerk in te houwen, doch hij vergt eene goed overlegde keus in de lagen, om geene steenen te hebben die barsten door de vorst.

3^o *De kalksteen met schilferweefsel*, inzonderheid *blauwen Maassteen* geheeten, komt voor in de omstreken van Namen en langs de Maas. Hier ook vindt men nogmaals de hoedanigheden van den anderen Belgischen kalksteen, op voorwaarde door eene verstandige uitlezing zekere groeven te vermijden en in alle groeven zekere lagen, bestaande uit steen die door de vorst barst.

II. De Belgische kiezelzandsteen is de *steen van Gobertange*, een witte steen, voor kleine lagen, goed bestand tegen verbrijzeling, lucht en vorst.

De *Balegemse* *steen*, voortkomende van dezelfde aardkundige vorming, bestaat niet meer daar de groeven uitgeput zijn.

III. De zandsteen komt uit Luxemburg, en levert, bij eene wel overlegde keus, goeden bouwsteen met gele of roosachtige tint, heel behaaglijk voor het oog.

Men zou talrijke monumenten kunnen aanhalen, waarbij Belgische steen van bovengenoemde verschillende herkomst met het beste gevolg werd

gebruikt. Over 't algemeen mag worden gezegd dat al de oude monumenten, waarop België roemt, gebouwd werden met Belgische bouwstoffen. Zoo zij nagenoeg alle beschadigd werden ten gevolge van een eeuwenlang bestaan, van oorlogen, verwoesting en gemis van onderhoud, uit het onderzoek zoowel van de hedendaagsche als van de aloude gebouwen blijkt dat telkenmale er eene oordeelkundige keus werd gedaan, die bouwstoffen onveranderd bleven.

Alzoo bij voorbeeld te Gent, waar de monumenten der XII^e en der XIII^e eeuw gebouwd werden met Doorniksch en steen (het Gravenkasteel, Geeraard Duivelssteen, de Sint-Baafsabdij, de hoofdkerk van Sint-Baafs, enz.), zijn de eerst gebezigde bouwstoffen zes eeuwen lang volkomen bewaard gebleven, voor al de gedeelten der monumenten waarvan de steenen zorgvuldig werden uitgelezen en waarin geene feilen te vinden zijn.

Daarentegen treft men in onlangs gebouwde monumenten, zooals het Justitiepaleis te Brussel, blokken korrelsteen aan, welke niet zorgvuldig werden uitgelezen en reeds strepen met aardachtige zwarte stof en meer andere gebreken vertoonen. Hoe uitmuntend de steen ook zij, zullen die blokken niet lang weerstaan aan vochtigheid en vorst.

Het is dus onontbeerlijk de arduinsteenen, bestemd voor de openbare gebouwen, nauwkeurig uit te lezen.

De Middenafdeeling geeft den heer Minister van Financiën en van Openbare werken in bedenking of het niet raadzaam ware naar de steengroeven, op 't oogenblik dat de steenen worden uitgehaald en gekapt, ervaren ambtenaren te sturen, voor eene eerste in ontvang neming en met last al de gebrekkige steenen af te wijzen.

Over uitheemschen steen zegt de hoogleeraar Boudin in zijn hooger aangehaald werk :

« Die steensoorten bezitten op verre na niet de weerstandskracht en de onveranderlijkheid van korrelsteen, waarvan de weerga enkel te vinden is op tamelijk grooten afstand van onze grenzen; goed uitgelezen, kunnen zij nochtans degelijke bouwstoffen opleveren. Doch de keus is uiterst moeilijk, vooral voor witten steen, omdat men in de groeven dikwijls blokken van zeer verschillende hoedanigheid aantreft, volgens de lagen. »

Voor den steen uit den vreemde, nog meer dan voor Belgischen steen, hoeft men uiterst kieskeurig te werk te gaan bij het in ontvang nemen, en wel om deze drievoudige reden :

1^o Omdat die steen uit zijn aard veel minder bestand is tegen verbrijzeling en ongestadige luchtgesteldheid dan Belgische steen;

2^o Omdat in Franschen steen overgroot verschil bestaat, volgens de lagen waaruit hij voortkomt;

3^o Omdat natuurlijke steen, evenals de dierenrassen, vaak al hunne hoedanigheden enkel behouden in streken van waar zij herkomstig zijn.

Sommige steen bewaart beter in een gestadiger, zachter en droger klimaat van zekere gewesten in Frankrijk dan in het mistig en zeer veranderlijk klimaat van België.

Moet men niet allen uitheemschen steen volstrekt af te wijzen, uit de ontwikkeling van het beginsel zelf, dat daareven werd herinnerd, en de keus dier bouwstoffen, blijkt hoezeer het gebruik van dergelijken steen moet beperkt worden. Het is immers onmogelijk naar de steengroeven in den vreemde Belgische ambtenaren te sturen, met last om de lagen aan te wijzen waarvan zij den steen kunnen in ontvang nemen en om aanwezig te zijn bij het uithalen en het verzenden. Men moet zich vergenoegen met onrechtstreeksche en dienvolgens heel weinig zekere middelen van toezicht.

Ten slotte is er gezegd dat de tijdskeur van uitheemschen steen veel behaaglijker is dan die van onzen blauwen kalksteen. Ongetwijfeld kan het verwerken van blauwen met witten steen goeden indruk maken. Maar om witten met blauwen steen te verwerken, is het niet noodig buiten de groeven van 't land te gaan. En wat de tijdskeur betreft, is er niets algemeen in de tinten die zij aan gebouwen geeft. De voet van de Congreskolom bleef frischer van tint en heeft een veel behaaglijker voorkomen, alhoewel in Belgischen steen gebouwd, dan het bovengedeelte van 't monument, in Franschen steen.

De Middenafdeeling bedoelt geenszins een goed doordacht gebruik van uitheemschen steen te wraken, doch prijst hierbij de meeste omzichtigheid aan, en verzoekt het Departement van Openbare werken zooveel mogelijk de voorkeur te geven aan inlandsche bouwstoffen, en gansch zijne aandacht te vestigen op het zorgvuldig uitlezen van den arduinsteen, bestemd voor onze openbare gebouwen.

III. DE ZUIVERING VAN HET WATER.

In een land met veel nijverheid, zooals België, is het vraagstuk der gezondmaking van 't water onzer rivieren van grievend dadelijk belang. Iederen dag wordt het water meer bedorven, ondanks de bestaande wetten, ondanks de pogingen der bestendige Deputatiën in zake van niet bevaarbare noch vlotbare waterloopen, ondanks het waakzaam toezicht van het bestuur van Bruggen en Wegen, over stroomen en rivieren, ondanks het loffelijk streven van den dienst der openbare gezondheid.

't Wordt hoog tijd om, door een volledig onderzoek van het vraagstuk, maatregelen te beramen, door middel waarvan het bederven des waters ernstig geweerd kan worden, ten einde onze stroomen, rivieren en beken zonder schade voor de nijverheid gezond te maken.

De Middenafdeeling acht het raadzaam den heer Minister van Financiën en Openbare Werken te verzoeken dit gewichtig vraagstuk onder handen te nemen. Het Departement van Openbare Werken heeft hooger toezicht over de stroomen, rivieren en vaarten. Bijgevolg zou het moeten optreden naast den gezondheidsdienst. Behalve de zuiveringsmiddelen, door de wetenschap aan de hand gedaan, en onder welke eene verstandige keus is te doen, hoeft men de maatregelen te bestudeeren die de hoeveelheid bedorven water, en bijgevolg de hoeveelheid water dat gezuiverd hoeft te worden, merkkelijk zou verminderen.

Men mag niet vergeten dat het water van stroomen, rivieren en beken

oorspronkelijk zuiver is. Evenmin, dat het slijk en de afval, in stroomend water gestort in de steden en gemeenten welke het doorloopt, in vervlogen eeuwen doorgaans het water niet bedierven. Het water wordt vooral bedorven door de nijverheid. Deze bezigt water voor hare machines, voor wasschingen die geene besmetting veroorzaken, maar ook voor het verven, wasschen, enz., dat allerhande onreinheid met het water vermengt.

Kon men vermijden dat zulk verschillend water wordt vermengd voordat het uit de fabriek komt, kon men bewerken dat er in de waterloopen geen ander water wordt gestort dan datgene wat vergift noch vette stoffen bevat, men zou, om het vraagstuk op te lossen, niets anders moeten ophouden en zuiveren dan wezenlijk bedorven water.

Het aanzienlijk belang, dat de zaak oplevert, laat ons hopen dat de Kamer hare medewerking niet zou weigeren voor de maatregelen, welke de Regeering haar zou voorstellen.

IV. DE GRIEVEN DER SCHIPPERIJ.

Sedert jaren, vraagt de Belgische schipperij om eenvoudige afschaffing der vaartrechten.

Tot staving van haren eisch, zegt zij dat de vaartrechten van denzelfden aard zijn als de sedert 1865 afgeschafte barreelrechten op Staats wegen.

Die gelijkenis volstaat op verre na niet om op zichzelf de gevraagde afschaffing te billijken.

Van wegen wordt gebruik gemaakt door al de inwoners. Hij die zich van zijne woning naar eene andere plaats begeeft, met of zonder last, gebruikt de wegen. Het kan ook niet anders. Dus zijn de wegen even noodzakelijk voor alle inwoners, en is het goed onderhoud van de wegen en dezer kunstwerken tot een openbaren dienst gemaakt, daarvan heeft de gansche gemeenschap genot. Dus kan zij billijk beslissen dat zij de kosten daarvan zal dragen.

Van bevaarbare wegen wordt integendeel slechts gebruik gemaakt door personen die goederen doen vervoeren door de streken waar die waterwegen bestaan. Doet men door de gemeenschap al de kosten betalen waaruit slechts enkelen harer leden nut trekken, dan is het geene billijke handelwijze meer en miskent men het beginsel, volgens hetwelk de bewezen dienst vergolden moet worden. Zoodoende zou men den Staat noodzaken om insgelijks af te schaffen wat men — ditmaal door eene onbetwistbare gelijkwaardigheid — de spoorwegrechten zou kunnen heeten.

Heel gemakkelijk begrijpen en gereedelijk beamen wij dat de Staat tracht zooveel mogelijk de vaartrechten te verminderen, eensdeels uit hoofde van de noodwendigheden der internationale mededinging en anderendeels ten gevolge van zijne zedelijke verplichting om spoorwegvervoer niet te begunstigen ten nadeele van vervoer te water.

Doch de Staat heeft zich niet tegenover de schipperij verplicht te achten tot afschaffing der rechten op de bevaarbare wegen, enkel en alleen omdat de barreelrechten op de wegen werden afgeschaft!

* *

Verscheidene vragen werden den Minister gesteld.

Wij laten ze hier volgen, met het antwoord van den achtbaren Minister van Financiën en Openbare Werken.

1^e Vraag.

« Sedert geruimen tijd hadde men de levering van de metalen stukken der opheffers aan de vaart van het Centrum kunnen aanbesteden. De belanghebbenden klagen omdat die onontbeerlijke aanvulling der werken zoozeer wordt vertraagd. Wanneer kan de vaart van het Centrum gebruik maken van hare nieuwe toestellen? »

Antwoord.

« De aanbesteding der metalen stukken voor de drie laatste hijschtuigen op de vaart van het Centrum hangt af van de vraag of de inrichting der hijschtoestellen met centrale pers en gekoppelde sassen het beste middel is om de groote watervallen der vaart te vergoeden, en wel of die inrichting niet voordeelig is te vervangen door andere stelsels, bij voorbeeld hellingen.

» Eerlang wordt eene beslissing genomen, en de Regeering hoopt dat de vaart binnen drie of vier jaar aan 't gebruik kan worden overgeleverd. »

2^e Vraag.

« Wanneer zullen de werken om Mechelen te behoeden tegen overstrooming, voltooid zijn? »

Antwoord.

« Naar allen schijn zullen de werken, door den Staat te verrichten om Mechelen te bevrijden van overstrooming, in 1906 voltrokken zijn.

» Harerzijds moet de stad hare rioleering veranderen; dat werk berust op haar, luidens eene overeenkomst met den Staat en is de onontbeerlijke aanvulling van het nieuw stelsel tot waterafleiding. »

3^e Vraag.

« Wanneer zullen de werken aan den weg van Aath op Nimy voltooid zijn? »

Antwoord.

« Het gedeelte van Jurbeke tot Nimy is voltooid. De werken tusschen Aath en Jurbeke worden waarschijnlijk in den loop van 1905 aanbesteed. »

4^e Vraag.

« Wanneer denkt de Regeering een aanvang te maken met de werken tot uitdieping en verbreeding der verbindingsvaart van de Maas naar de Schelde, zoo dringend noodig voor het aanzienlijk vervoer? »

Antwoord.

« Ter vergadering van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, op 14 Februari laatstleden, gaf de Regeering uitlegging over het programma der werken tot verbetering van de verbindingsvaart van de Maas naar de Schelde.

» Die werken worden in 1906 aangevangen; sommige plannen tot grondafnemning worden thans onderzocht en andere opgemaakt. »

5^e Vraag.

« Heeft het Departement van Openbare Werken bevolen als proef bij schilderwerk het loodwit, van een gevaarlijk gebruik voor de werklieden, te vervangen door zinkwit, dat zonder bezwaar voor de gezondheid kan aangewend worden? »

Antwoord.

« Volgens gegeven bevelen, moet voor al het schilderwerk binnen de gebouwen, behorende tot de verschillende diensten van het bestuur van Bruggen en Wegen, als proef zinkwit worden gebruikt. »

6^e Vraag.

« Met genoegen vernam de Middenafdeeling dat de Minister plan heeft om eerlang het gebouw, waarbinnen in het Halve-eeuwfeest-park te Brussel is opgeslagen het panorama van Caïro, door Wauters, te doen sloopen. Wordt dit merkwaardig stuk, eene milde gift van den heer Cavens, tentoongesteld in een der museums van het Halve-eeuwfeest-park, zoodat het doek zijn aard als panorama behoudt? »

» Dien wensch drukt de Middenafdeeling uit. »

Antwoord.

« Tot hiertoe is nog niets beslist ten opzichte der berging van het Caïro-panorama. »

7^e Vraag.

« De Middenafdeeling verlangt kennis te nemen van de nieuwe organieke regeling voor het werven van tijdelijke helpers en toezieners bij Bruggen en Wegen, alsmede van de uitslagen harer toepassing. »

Antwoord.

« Een exemplaar van het door de Middenafdeeling gevraagde stuk wordt hier bijgevoegd.

» Een eerste wedstrijd tot het toekennen van dertig plaatsen van tijdelijk helper toezieners, waarvan vijftien de kennis der Nederlandsche taal vereischen, had onlangs plaats en leverde goede uitslagen op. Van de dertig

toegelaten kandidaten behoorden reeds vijf en twintig tot het bestuur, als tijdelijke beambten. »

De Middenafdeeling zegt den heer Minister van Financiën en Openbare Werken dank voor het organiek reglement, door hem den 5ⁿ Augustus 1904 opgemaakt om regelmatig de tijdelijke helpers opzieners en de toegevoegde helpers bij Bruggen en Wegen aan te werven.

Uitgezonderd de ambtvervullende tijdelijke helpers die den 1^{en} Januari 1904 meer dan 54 jaar oud waren, moeten jongelingen die verlangen te worden benoemd tot tijdelijken helper toezieners bij Bruggen en Wegen, krachtens dat reglement vooraf worden bekwaam geoordeeld, ten gevolge van een wedstrijd.

De wedstrijd is met de meeste onpartijdigheid ingericht.

De kandidaten, door de jury gerangschikt naar het getal punten die zij in den wedstrijd verwierven, worden door den Minister benoemd naar gelang van het getal te verleenen plaatsen. Eerst en vooral hebben zij een proeftijd van achttien maanden als tijdelijk helper toezieners, met een jaarloon van 1,500 frank. Voldoet de proeftijd, zij worden benoemd tot toegevoegd toezieners, met een aanvangsloon van 1,600 frank, en kunnen, naar gelang der behoeften van het bestuur, worden opgenomen in het kader der toezieners van 2^e klasse.

't Is te hopen dat dit inrichtings-reglement de vragen, door tijdelijke helpers gericht tot leden der Kamer, bevredigen zal.

8^e Vraag.

« Een lid der 6^e afdeeling zegde dat er een ministerieele omzendbrief bestaat, naar luid waarvan de ontvangers der erfenisrechten geene aangifte van erfenis moeten eischen voor roerende voorwerpen, die hebben behoord tot leden van kloostergenootschappen ?

» Bestaat die omzendbrief ?

» Zoo ja, wordt daarin het beginsel der gelijkheid van alle Belgen geëerbiedigd ? »

Antwoord.

« Bedoelde omzendbrief is van den 14ⁿ Mei 1887, doch heeft niet de beteekenis welke men er aan toeschrijft.

» Deze onderrichting, waarvan een exemplaar hieraan is toegevoegd ⁽¹⁾, is uitdrukkelijk gegrond :

» 1^o Op het mislukken van de pogingen, bij het gerecht door het bestuur

(1)

Brussel, 15 Mei 1887.

MIJNHEER DE BESTUURDER,

Naar luid der omzendbrieven van 15 Januari 1848 en 21 September 1864, n^{os} 502 en 695, « zijn de vereenigingen van personen, voorzien bij artikel 20 der Grondwet, welke ook de » stand der leden zij, geestelijke of wereldlijke, geene zedelijke wezens die rechtspersoon- » lijkheid genieten; de goederen van welken aard ook, ten gebruike van de vereeniging, tot » het door haar beoogde doel, behooren hetzij aan hare leden hetzij aan derde personen, » naar gelang van de rechten die ten hunnen voordeele volgen uit de laatste akten tot over- » dracht of verklaring van eigendom. Inzonderheid, wanneer een of meer leden der veree- » niging hebben verklaard goederen aan te koopen, leeningen te doen, renten in te stellen,

aangewend om in de aangeduide gevallen den regel van artikel 2279 van 't Burgerlijk wetboek te doen toepassen : « in zake van meubelen geldt het bezit voor een recht » ;

» 2^o Op het gering geldelijk belang, betrokken in meest alle vervolgingen van dien aard.

» Er valt op te merken dat de omzendbrief aan de ontvangers voorschrijft het bestuur bekend te maken met de gevallen waarin dergelijke vervolgingen zich zouden voordoen onder bijzonder voordeelige omstandigheden, en dat hij uitdrukkelijk van toepassing is gemaakt op de erfelingen der leden van alle vereenigingen zonder winstbejag, *zoo wereldlijke als geestelijke.* »

Met voldoening onthaalde de Middenafdeeling het denkbeeld om het jaarlijksch verslag over het ontwerp van begrooting aan te vullen door het overzicht dat hier volgt.

De openbare werken in België van 1830 tot 1905.

De taak welke wij ons hebben gesteld, door te trachten in eene bijzondere opgaaf, eenige aanduidingen te verzamelen, betreffende de openbare werken in België gedurende de vijf en zeventig jaar van 's lands onafhankelijkheid, is eigenlijk niet de veelzijdige taak van een geschiedschrijver. Wij hebben eenvoudig de leden der Kamer eenige feiten, cijfers en datums onder het oog willen brengen.

Zij zullen volstaan om te toonen met hoeveel verstand, met hoeveel wijsheid en met hoeveel vaderlandsliefde onze Koningen en onze politieke mannen het land hebben voorgelid op de baan der stoffelijke ontwikkeling. De onafhankelijkheid, in 1830 veroverd, hebben zij waargenomen om België handels- en nijverheidsinrichtingen te verschaffen, die beantwoorden aan de behoeften en de bedrijvigheid der Belgen, en zij hebben die inrichtingen ten nutte gemaakt om 's lands onafhankelijkheid te bevestigen en te versterken. Zij zijn er in geslaagd van het klein plekje gronds, ons door onze voorvaderen overgemaakt, den zetel te maken van eene groote nijverheids- en handelsmacht.

» namens de vereeniging, zonder de andere leden aan te duiden, moeten de goederen worden
» beschouwd als behoorende aan de eersten, met uitsluiting der leden welke niet bij name
» worden aangeduid ».

In de jongste tijden zijn pogingen aangewend om in de aangiften, overgelegd voor de erfeling van leden der bovenbedoelde vereenigingen, zoo wereldlijke als geestelijke, een onverdeeld aandeel te doen begrijpen van het meubilair, door de leden gemeenschappelijk bezeten : het bestuur beriep zich op den regel : *in zake van meubelen, geldt het bezit voor een recht*, en steunde op artikel 22 der wet van 17 December 1831.

Deze pogingen, waarbij het geldelijk belang doorgaans gering was, vond niet steeds bijval en behalve in bijzondere omstandigheden, welke men het bestuur zou dienen bekend te maken, denkt dit laatste niet langer eischen te stellen in den bedoelden zin.

Gelief, Mijnheer de Bestuurder, van bovenstaande beslissing kennis te geven aan de onder uwe bevelen staande ambtenaren.

Namens den Minister :
De algemeene Bestuurder,
(Get.) DE SCHOOT.

Bij het vieren van de vijf en zeventigste verjaring van 's lands onafhankelijkheid, moet het sedert 1830 gezamenlijk en met eene onvermoeibare standvastigheid verwezenlijkt werk voor alle burgers verkwikkend zijn, en tevens in de geschiedenis eene wonderlijke toepassing onzer nationale leus kenmerken, terzelfder tijd als het aan de Belgen eene veilige richting geeft, om den bloei van 't vaderland te handhaven en verder uit te breiden.

Welzijn en voorspoed zullen onze medeburgers in de toekomst vinden, zooals zij die tot hiertoe vonden in de *eendracht welke macht maakt*, alsmede in de getrouwheid aan nationale instellingen, die haren proeftijd doorstonden.

De Begrooting van Openbare werken.

Van 1831 tot 1837, maakten de Openbare Werken, met het oog op de begrooting, een hoofdstuk uit van de begrooting van 't Ministerie van Binnenlandsche zaken.

Daarin vindt men de uitgaven voor onderhoud en herstelling van wegen, vaarten en rivieren, polders, havens en kusten, bakens en lichtboeien, de jaarwedden der ingenieurs en beambten van Bruggen en Wegen, de paleizen en Staats gebouwen, den dienst der mijnen.

Ziehier de eerste begrooting van Openbare Werken, overgenomen uit den *Algemeenen Staat der uitgaven en diensten voor 't jaar 1851*, ter Kamer voorgedragen op 23 September 1831, door den heer Coghen, minister van Financiën :

AFDEELING III.

OPENBARE WERKEN.

Onderhoud en herstelling van de wegen	(¹) 911,404 gulden
Vaart van Charleroi op Brussel	1,014,000 »
Vaart van Pommerœul op Antoing	47,900 »
Bevaarbaarmaking van de Samber	4,400 »
Vaart van 's Hertogenbosch op Maastricht.	21,000 »
Vaart van Gent naar Sas-van-Gent	18,500 »
Zeehavens, zeevaartwerken en sluizen	116,200 »
Jaarwedden der ingenieurs en bedienden van Bruggen en Wegen	174,400 »
Opmaken van plans	1,000 »
Dienst der mijnen.	41,000 »
Herstellingen aan de polders	60,000 »
Kosten der inhuldiging	40,000 »
	2,449,804 gulden

AFDEELING IV.

STAATS PALEIZEN EN GEBOUWEN 91,000 gulden

Zooals men zal zien uit de tabel der begrootingen voor Openbare Werken

(1) Men zal opmerken dat de gulden nog dient als munteenheid. Te beginnen met 1855, wordt die eenheid de frank.

van 1831 tot 1903, bedraagt die eerste begrooting — hoe gering! — de som van fr. 5,577,557.59, terwijl dezelfde begrooting voor 1903 de som beloopt van 192,564.996 frank!

Toen ter Kamer de gezamenlijke begrootingen voor 1831 werden overgelegd, zette de Minister van Financiën, ten aanzien der kredieten voor openbare werken, de redenen uiteen van zeker verschil tusschen de nieuwe Begrooting en die welke de vroegere regeering aanbood. Ziehier den beknopten inhoud van zijne uitleggingen :

1^o De uitgaven voor de wegen van 1^o en van 2^o klasse kwamen niet voor op Staats begrooting; zij werden betaald door het *Uitdelgings-Syndicaat*, dat de inkomsten der wegen inde en geene omstandige rekeningen overlegde.

Thans, voegt de Minister er bij, wordt het barreelgeld geïnd ingevolge de wet. Het bestuur zal het land kunnen rekenschap geven van de onderhouds-uitgaven, welke merkelyk lager dan de ontvangsten zullen zijn.

2^o De gelden, gevraagd voor het voltooien van de vaart van Charleroi, zijn slechts een voorschot, waarvan de Staat een interest zal trekken.

3^o Onder de vroegere regeering, werden de kosten van onderhoud, toezicht en politie over de vaarten, havens, kusten, enz., betaald met de ontvangsten en kwamen niet gansch voor in de begrooting.

Wij achten het regelmatig er die uitgaven bekend te maken, evenals er rekenschap wordt gegeven van de ontvangsten.

4^o De dienst der mijnen was, onder de vroegere regeering, buiten de algemeene uitgaven gelaten. Daar de inkomsten in de ontvangsten zijn begrepen, scheen het noodig de uitgaven op de begrooting te doen voorkomen.

5^o Eindelijk, de dienst der burgerlijke gebouwen en van Staats paleizen, was gewoonlijk op de begrooting uitgetrokken voor sommen verre beneden de wezenlijke uitgaven; 't is niet geweten op welke kredieten die sommen waren genomen.

Reeds bij de eerste overgelegde begrooting, dienden orde, klaarheid en oprechtheid tot leiddraad bij het opmaken van de staten van uitgaven.

Men mag zeggen dat die hoofdhoedanigheden steeds hebben toegenomen en dat onze begrootingen opene boeken zijn, waaruit 's lands financieele toestand nauwkeurig voor iederen burger te zien is.

* * *

Op 13 Januari 1837, richtte de Koning het ministerie van Openbare Werken tot een afzonderlijk departement in, en benoemde den heer Nothomb tot titularis daarvan. De nieuwe minister legde er zich eerst en vooral op toe om van de Kamer te bekomen dat de kosten van bestuur der spoorwegen op de begrooting van Openbare Werken werden uitgetrokken.

Te beginnen met 1838, behelst de begrooting van het departement, behalve de eigenlijke openbare werken, de spoorwegen, posterijen en messageries en de mijnen, een gering krediet van 158,250 frank voor het middenbestuur, en onbeduidende kredieten voor burgerwacht en milizie.

Die beide laatste kredieten, te zamen slechts 26,600 frank, worden in 1839 en 1840 op de begrootingen van Openbare Werken behouden.

In 1841 verdwijnen ze, om over te gaan naar de Binnenlandsche Zaken.

Daarentegen wordt aan de begrooting van Openbare Werken een nieuw hoofdstuk toegevoegd, het Openbaar Onderwijs, voor hetwelk een krediet van 1,703,600 frank bij de Kamers wordt aangevraagd.

Evenwel blijft die zonderlinge koppeling niet duren, en reeds in 1842 behelst de begrooting van Openbare Werken nog alleen de volgende bestanddeelen :

Middenbestuur;
Openbare werken;
Spoorwegen en Posterijen;
Mijnen;
Onderstand, onvoorziene uitgaven.

De bevoegdheid van het departement blijft onveranderd tot in 1883.

Alleenlijk zijn er eenige nieuwe hoofdstukken bijgevoegd. De *Annales des Travaux publics* werden bij koninklijk besluit tot stand gebracht op 8 November 1844. De posterijen en telegrafen krijgen in 1879 een afzonderlijk hoofdstuk. Het zeewezen insgelijks, sedert 1878. Het comité voor de nieuwere stelsels en dit der *Annales des Travaux publics* kregen eene plaats op de gewone begrooting, evenals de jaarwedden voor in beschikbaarheid gestelde ambtenaren. De telefoon wordt in de begrooting vermeld te rekenen van 1898

Toen op 24 Februari 1883, het ontwerp tot begrooting van ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1884 werd overgelegd, werd eene verandering toegebracht aan de indeeling van de diensten, tot hiertoe verbonden aan 't ministerie van Openbare Werken : de eigenlijke openbare werken, waaronder de dienst van bruggen en wegen, dien der mijnen, dien der burgerlijke gebouwen, dien der nieuwere stelsels, en der *Annales des Travaux publics*, werden verbonden aan het ministerie van Binnenlandsche Zaken; de spoorwegen, posterijen en telegrafen, het zeewezen en enkele bijzaken, bleven voortdurend het departement van Openbare Werken uitmaken.

Dat nieuw stelsel hield evenwel geen stand. Reeds in den buitengewonen zittijd van 1884, werden de Openbare Werken bij andere diensten gevoegd, om het ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken uit te maken.

Het ministerie van Openbare Werken kreeg den naam van ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, en behield al de diensten die er deel van uitmaakten onder zijne vorige benaming.

De begrooting, op 23 Februari 1895 aangeboden voor het dienstjaar 1896, veranderde den naam van het departement waartoe de Openbare Werken behoorden

Dat laatste werd genoemd het ministerie van Landbouw, Nijverheid, Arbeid en Openbare Werken.

De nieuwe indeeling werd reeds op 26 Februari 1896, bij het aanbieden van de begrootingen voor 1897, vervangen door eene nieuwe rangschikking van de diensten. Het onlangs ingericht departement van Nijverheid en Arbeid kreeg in zijne bevoegdheid den dienst der mijnen, met eenige bijzaken, terwijl de bruggen en wegen en de burgerlijke gebouwen deel bleven uitmaken van het ministerie van Landbouw en Openbare Werken.

Eindelijk, op 11 October 1900, tijdens het aanbieden van de begrootingen voor 1901, werd er eene laatste indeeling gedaan. 't Is die welke sedert onveranderd bestaat.

Het Ministerie van Nijverheid en Arbeid begrijpt den dienst der mijnen.

Dit van Financiën en Openbare Werken, de bruggen en wegen en de burgerlijke gebouwen.

Dit van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen blijft de diensten begrijpen die er sedert 1883 werden vereenigd.

Al wat hier voorgaat betreft de gewone begrootingen. De volgende tabel geeft voor elk jaar, sedert 1831, de kredieten op, besteed aan de verschillende voorwerpen welke onder de benaming : *Openbare Werken* voorkwamen. Die tabel betreft enkel de gewone begrootingen, zooals zij ter Kamer werden aangeboden door de ministers tot wier bevoegdheid de openbare werken sedert 1831 hebben behoord.

Eene bijzondere nota, welke men verder aantreft, wordt gewijd aan de buitengewone begrootingen, voor zooveel deze afzonderlijk aan de Kamer werden onderworpen. Gedurende een aantal jaren, werden de buitengewone uitgaven bij de gewone uitgaven gevoegd op de begrootingen voor Openbare Werken. Anderzijds werden veel buitengewone kredieten voor een bepaald voorwerp afzonderlijk aangevraagd door de bevoegde ministers, om te voorzien in dringende werken, die niet waren uitgetrokken op de gewone begrootingen of er niet mede in verband stonden. Dat stelsel leverde een in het oog vallend voordeel op, voor al wie de geschiedenis der vijf en zeventig verloopene jaren doorbladert. Een enkel voorwerp was doorgaans aan hunne stemming onderworpen. Heden ten dage, ten gevolge van het groot getal gelijktijdig ondernomen werken, behelst, zooals men weet, een enkel wetsontwerp al de gezamenlijke buitengewone kredieten, door de Regeering aangevraagd, en doen de leden der Kamer met eene enkele stemming, uitspraak over een onverdeelbaar geheel van uitgaven, betreffende voorwerpen van ongelijk belang.

Eindelijk nog werden in de eerste jaren meer dan eens buitengewone kredieten aangevraagd en van de Kamer bekomen, tot het vereffenen van reeds gedane uitgaven, welke ten gevolge van de geringe gewone ontvangsten der Schatkist niet konden voorzien worden op de begrootingen.

Ziehier de tabel der opsomming van de vijf en zeventig gewone begrootingen van Openbare Werken, aangeboden door de ministers, sedert 1831, achtereenvolgens met dien dienst belast.

Gewone Begrootingen voor Openbare Werken, ter Kamer aangeboden van 1831 tot 1905.

1. Begrooting aangeboden voor 1831 (23 September 1831):

Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

Openbare werken	fr.	5,290,585 19
Mijnen		86,772 40
TOTAAL.	fr.	<u>5,377,357 59</u>

2. Begrooting aangeboden voor 1832 (5 December 1831) :

Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

Openbare Werken	fr.	4,911,066 88
Mijnen		76,190 40
TOTAAL	fr.	<u>4,987,257 28</u>

3. Begrooting aangeboden voor 1833 (14 Juni 1833) :

Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

Openbare Werken	fr.	5,728,400 »
Mijnen		85,400 »
TOTAAL	fr.	<u>5,813,800 »</u>

4. Begrooting aangeboden voor 1834 (14 November 1833) :

Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

Openbare Werken	fr.	5,351,334 »
Mijnen		85,000 »
TOTAAL	fr.	<u>5,436,334 »</u>

5. Begrooting aangeboden voor 1835 :

Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

Openbare Werken	fr.	4,080,129 »
Mijnen		85,000 »
TOTAAL	fr.	<u>4,165,129 »</u>

6. Begrooting aangeboden voor 1836 :

Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

Openbare Werken	fr.	3,583,679 »
Mijnen		89,410 »
TOTAAL	fr.	<u>3,673,089 »</u>

7. Begrooting aangeboden voor 1837 :

Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

Openbare Werken	fr.	3,271,659 »
Mijnen		89,410 »
TOTAAL	fr.	<u>3,361,069 »</u>

Amendement aangeboden op 20 Februari 1837 :

Spoorwegen		1,530,000 »
„	GEZAMENLIJK TOTAAL	<u>fr. 4,891,069 »</u>

8. Begrooting aangeboden voor 1838 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	158,250	»
Burgerwacht en Militie		26,600	»
Openbare werken		5,456,849	»
Spoorwegen		3,420,000	»
Dienst der mijnen		150,570	»
Posterijen en messageries		968,456	»
Onvoorziene uitgaven		30,000	»
TOTAAL.	fr.	8,210,815	»

9. Begrooting aangeboden voor 1839 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	158,250	»
Burgerwacht en Militie		26,600	»
Openbare werken		3,627,145	»
Spoorwegen		3,090,000	»
Mijnen		178,100	»
Posterijen en messageries.		968,546	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven.		32,500	»
TOTAAL.	fr.	8,081,441	»

10. Begrooting aangeboden voor 1840 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	158,250	»
Burgerwacht en Militie		26,600	»
Openbare werken		4,518,635	27
Spoorwegen		3,090,000	»
Mijnen		235,100	»
Posterijen en messageries		968,546	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven		32,500	»
TOTAAL.	fr.	9,027,631	27

11. Begrooting aangeboden voor 1841 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	215,000	»
Openbare werken		4,748,873	59
Spoorwegen, posterijen en messageries		5,415,546	»
Mijnen		246,100	»
Onderstand, onvoorziene uitgaven.		45,000	»
Openbaar onderwijs		1,705,600	»
TOTAAL.	fr.	12,372,119	59

12. Begrooting aangeboden voor 1842 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	149,850	»
Openbare werken		4,615,446	»
Spoorwegen, posterijen		5,510,546	»
Mijnen		244,100	»
Onderstand, onvoorziene uitgaven.		33,000	»
TOTAAL.	fr.	10,552,942	»

13. Begrooting aangeboden voor 1843 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur.	fr.	235,620	»
Openbare werken		4,816,648	65
Spoorwegen, posterijen		6,470,546	»
Mijnen		256,900	»
Onderstand, onvoorziene uitgaven		33,000	»
TOTAAL.	fr.	11,812,714	65

14. Begrooting aangeboden voor 1844 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	161,450	»
Openbare werken		4,986,693	74
Spoorwegen, posterijen		6,867,346	»
Mijnen		256,900	»
Onderstand, onvoorziene uitgaven		33,000	»
TOTAAL.	fr.	12,305,389	74

15. Begrooting aangeboden voor 1845 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	210,650	»
Openbare werken		5,103,993	78
Spoorwegen, posterijen		7,391,471	»
Mijnen		272,600	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven		73,000	»
TOTAAL.	fr.	13,051,714	78

16. Begrooting aangeboden voor 1846 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	239,770	»
Openbare werken		5,637,321	74
Spoorwegen, posterijen		7,961,675	»
Mijnen		272,600	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven		89,000	»
TOTAAL.	fr.	13,960,596	74

17. Begrooting aangeboden voor 1847 :

Ministerie van Openbare Werken

Middenbestuur	fr.	247,770	»
Openbare werken		5,651,475	53
Spoorwegen, posterijen		9,044,050	»
Mijnen		284,600	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		105,000	»
TOTAAL.		fr.	15,352,895 53

18. Begrooting aangeboden voor 1848 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	285,070	»
Openbare werken		6,810,015	93
Spoorwegen, posterijen		9,643,925	»
Mijnen		272,800	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		98,000	»
TOTAAL.		fr.	17,855,605 93

19. Begrooting aangeboden voor 1849 :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	527,500	»
Openbare werken		5,072,674	13
Spoorwegen		9,140,251	»
Posterijen		1,536,000	»
Mijnen		244,100	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		106,000	»
TOTAAL.		fr.	16,426,505 13

20. Begrooting aangeboden voor 1850 (28 Februari 1849) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	419,450	»
Openbare werken		5,136,788	56
Spoorwegen		8,592,115	»
Posterijen		1,626,850	»
Mijnen		259,267	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		50,000	»
TOTAAL.		fr.	15,844,468 56

21. Begrooting aangeboden voor 1851 (28 Februari 1850) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	409,450	»
Openbare werken		5,371,669	93
Spoorwegen		8,422,113	»
Posterijen		1,626,850	»
Mijnen		239,267	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . .		30,000	»
TOTAAL.		fr.	16,099,549 93

22. Begrooting aangeboden voor 1852 (21 Februari 1851) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	402,450	»
Openbare werken		5,313,815	13
Mijnen		246,267	»
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		10,068,963	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . .		30,000	»
TOTAAL.		fr.	16,061,495 13

23. Begrooting aangeboden voor 1853 (7 Februari 1852) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	649,610	»
Openbare werken		5,540,544	85
Mijnen		246,267	»
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		9,801,803	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . .		30,000	»
TOTAAL.		fr.	16,268,224 85

24. Begrooting aangeboden voor 1854 (26 Februari 1853) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	671,600	»
Openbare werken		5,907,381	02
Mijnen		249,933	33
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		10,237,670	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . .		30,000	»
TOTAAL.		fr.	17,096,587 35

25. Begrooting aangeboden voor 1855 (24 Februari 1854) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	671,600	»
Openbare werken		6,164,902	35
Mijnen		249,933	33
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		12,056,870	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		50,000	»
TOTAAL.		fr.	19,173,305 68

26. Begrooting aangeboden voor 1856 (5 Februari 1855) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	705,600	»
Openbare werken		5,670,066	98
Mijnen		259,333	33
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		13,044,670	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		50,000	»
TOTAAL.		fr.	19,709,670 31

Zelfde begrooting, terechtgewezen door den heer Minister van Openbare Werken (7 Februari 1856) :

Middenbestuur	fr.	741,100	»
Openbare werken		6,519,805	14
Mijnen		259,333	33
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		17,456,320	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		32,000	»
TOTAAL.		fr.	25,008,558 47

27. Begrooting aangeboden voor 1857 (27 November 1856) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	585,985	»
Openbare werken		5,905,281	39
Mijnen		146,000	»
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		8,558,792	»
Wachtgelden.		64,575	57
TOTAAL.		fr.	15,240,633 96

28. Begrooting aangeboden voor 1858 (24 December 1857) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	704,695	»
Openbare werken		6,181,257	67
Mijnen		255,700	»
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		17,218,357	»
Wachtgelden.		64,575	57
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		32,000	»
TOTAAL. . . . fr.		24,456,585	24

29. Begrooting aangeboden voor 1859 (17 April 1858) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	704,695	»
Openbare werken		6,034,655	86
Mijnen		255,700	»
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		17,231,129	»
Wachtgelden.		64,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		32,000	»
TOTAAL. . . . fr.		24,319,179	86

30. Begrooting aangeboden voor 1860 (28 Februari 1859) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	724,995	»
Openbare werken		6,105,539	»
Mijnen		275,700	»
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		17,922,486	»
Wachtgelden.		64,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		32,000	»
TOTAAL. . . . fr.		25,124,720	»

31. Begrooting aangeboden voor 1861 (7 Maart 1860) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	736,595	»
Openbare werken		6,208,454	»
Mijnen		276,050	»
Spoorwegen, posterijen en telegraphen.		17,887,813	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> . . .		7,000	»
Wachtgelden.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		32,000	»
TOTAAL. . . . fr.		25,207,412	»

32. Begrooting aangeboden voor 1862 (28 Februari 1861) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	741,598	»
Openbare werken		6,255,574	»
Mijnen		276,030	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		18,137,250	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgeldcn.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven. . . .		32,000	»
TOTAAL.	fr.	25,508,969	»

33. Begrooting aangeboden voor 1863 (8 December 1862) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	811,270	»
Openbare werken		5,971,170	»
Mijnen		300,590	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		18,769,100	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgeldcn.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven. . . .		53,000	»
TOTAAL.	fr.	25,952,630	»

34. Begrooting aangeboden voor 1864 (27 Februari 1863) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	842,045	»
Openbare werken		6,199,280	»
Mijnen		308,130	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		19,002,050	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgeldcn.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven. . . .		33,000	»
TOTAAL.	fr.	26,452,005	»

35. Begrooting aangeboden voor 1865 (1 September 1864) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	836,870	»
Openbare werken		6,406,490	»
Mijnen		512,130	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		21,709,745	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgeldcn.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven. . . .		58,000	»
TOTAAL.	fr.	29,569,735	»

56. Begrooting aangeboden voor 1866 (28 Februari 1865) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	849,420	»
Openbare werken		6,626,925	»
Mijnen		523,350	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		23,070,075	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgelden.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . .		38,000	»
TOTAAL.	fr.	50,974,250	»

57. Begrooting aangeboden voor 1867 (26 April 1866) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	881,020	»
Openbare werken		6,831,885	»
Mijnen		523,530	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		27,811,015	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgelden.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . .		41,000	»
TOTAAL.	fr.	33,974,750	»

58. Begrooting aangeboden voor 1868 (20 Maart 1867) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	958,605	»
Openbare werken		6,915,415	»
Mijnen		521,030	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		51,482,420	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgelden.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . .		41,000	»
TOTAAL.	fr.	39,762,968	»

59. Begrooting aangeboden voor 1869 (28 Februari 1868) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	966,005	»
Openbare werken		7,276,665	»
Mijnen		521,030	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		51,106,940	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgelden.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . .		41,000	»
TOTAAL.	fr.	39,778,158	»

40. Begrooting aangeboden voor 1870 (28 Februari 1869) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	985,105	»
Openbare werken		7,454,695	»
Mijnen		528,910	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen		51,115,170	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgelden.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven		48,952	»
TOTAAL.		fr.	59.979,510

41. Begrooting aangeboden voor 1871 (24 Januari 1870) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	957,505	»
Openbare werken		7,478,979	»
Mijnen		528,910	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		29,554,920	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgelden.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven		48,952	»
TOTAAL.		fr.	58,415,546

42. Begrooting aangeboden voor 1872 (27 Februari 1871) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	1,147,065	»
Openbare werken		7,545,609	»
Mijnen		528,910	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		38,870,820	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgelden.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven		51,952	»
TOTAAL.		fr.	48,010,856

43. Begrooting aangeboden voor 1873 (29 Februari 1872) :

Ministerie van Openbare Werken

Middenbestuur	fr.	1,550,115	»
Openbare werken		7,948,759	»
Mijnen		545,910	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen		45,456,790	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Wachtgelden.		59,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven		56,000	»
TOTAAL		fr.	55,202,054

44. Begrooting aangeboden voor 1874 (28 Februari 1873) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	1,457,965	»
Openbare werken		9,013,839	»
Mijnen		359,160	»
Spoorwegen, posterijen, telegraphen en zeewezen . .		53,806,997	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> . . .		7,000	»
Wachtgelden		74,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		58,500	»
TOTAAL	fr.	66,777,461	»

45. Begrooting aangeboden voor 1875 (26 Februari 1874) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	1,677,425	»
Openbare werken		9,494,269	»
Mijnen		395,010	»
Spoorwegen, posterijen, telegraphen en zeewezen . .		71,960,363	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> . . .		7,000	»
Wachtgelden		74,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		62,500	»
TOTAAL	fr.	83,670,867	»

46. Begrooting aangeboden voor 1876 (24 Februari 1875) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	1,692,913	»
Openbare werken		9,799,941	»
Mijnen		395,010	»
Spoorwegen, posterijen, telegraphen en zeewezen . .		70,428,342	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> . . .		7,000	»
Wachtgelden		74,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		62,500	»
TOTAAL	fr.	82,459,708	»

47. Begrooting aangeboden voor 1877 (21 Februari 1876) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	1,783,675	»
Openbare werken		10,132,982	»
Mijnen		401,410	»
Spoorwegen, posterijen, telegraphen en zeewezen . .		70,048,097	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> . . .		7,000	»
Wachtgelden		74,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . . .		66,500	»
TOTAAL	fr.	82,510,664	»

48. Begrooting aangeboden voor 1878 (26 Februari 1877) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	1,803,925	»
Openbare werken		10,377,860	»
Mijnen		401,410	»
Spoorwegen, posterijen en telegrafen.		66,037,122	»
Zeewezen		2,962,370	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,200	»
Wachtgelden		74,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . .		66,500	»
TOTAAL.	fr.	81,730,387	»

49. Begrooting aangeboden voor 1879 (26 Februari 1878) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	1,718,845	»
Openbare werken		10,647,060	»
Mijnen		410,010	»
Spoorwegen		56,241,319	»
Posterijen en telegrafen		9,561,889	»
Zeewezen		2,960,370	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,200	»
Wachtgelden		74,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven. . .		66,500	»
TOTAAL.	fr.	81,687,195	»

50. Begrooting aangeboden voor 1880 (28 Februari 1879) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	677,130	»
Openbare werken		10,910,785	»
Mijnen		411,010	»
Spoorwegen		58,819,164	»
Posterijen en telegrafen		10,043,524	»
Zeewezen		3,148,370	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>		12,200	»
Wachtgelden		74,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven . .		66,500	»
TOTAAL.	fr.	84,162,683	»

51. Begrooting aangeboden voor 1881 (28 Februari 1880) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	708,630	»
Openbare werken		11,237,983	»
Mijnen		445,210	»
Spoorwegen		60,204,907	»
Posterijen en telegrafen		10,332,293	»
Zeewezen		3,168,870	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> . . .		12,200	»
Wachtgelden.		74,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven. .		66,500	»
TOTAAL.		fr. 86,250,593	»

52. Begrooting aangeboden voor 1882 (27 Februari 1881) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	680,030	»
Openbare werken		11,381,738	»
Mijnen		457,310	»
Spoorwegen		63,968,550	»
Posterijen en telegrafen		11,103,593	»
Zeewezen		3,145,470	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> , enz. .		22,200	»
Wachtgelden.		74,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven. .		70,500	»
TOTAAL.		fr. 90,903,391	»

53. Begrooting aangeboden voor 1883 (28 Februari 1882) :

Ministerie van Openbare Werken.

Middenbestuur	fr.	772,970	»
Openbare werken		11,654,468	»
Mijnen		456,560	»
Spoorwegen		75,773,375	»
Posterijen en telegrafen		12,203,238	»
Zeewezen		3,406,245	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> , enz. .		16,200	»
Wachtgelden.		74,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven .		76,500	»
TOTAAL.		fr. 104,433,556	»

54 Begrooting aangeboden voor 1884 (21 Februari 1883) :

I. *Ministerie van Openbare Werken.*

Middenbestuur	fr. 352,650	»
Spoorwegen.	77,293,975	»
Posterijen en telegraphen	12,603,715	»
Zeewezen	3,476,245	»
Comiteit voor betwistbare zaken.	3,000	»
Wachtgelden	67,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	67,275	»
		93,867,860 »

II. *Ministerie van Binnenlandsche Zaken.*

Openbare werken	fr. 11,850,875	»
Mijnen	464,560	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> , enz.	11,200	»
		12,326,635 »

TOTAAL. . . . fr. 106,194,495 »

Zelfde begrooting terechtgewezen voor 1884 (28 Juli 1884) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegraphen*

fr. 90,659,680 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 11,731,075	»
Mijnen	464,560	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> , enz.	11,200	»
Wachtgelden	10,000	»
		12,216,835 »

TOTAAL. . . . fr. 102,876,515 »

55. Begrooting aangeboden voor 1885 (8 November 1884) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien.*

Middenbestuur	fr. 342,250	»
Spoorwegen	72,063,420	»
Posterijen en telegrafien.	12,904,464	»
Zeewezen	3,588,185	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	67,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoor- ziene uitgaven	67,275	»
		89,037,594 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 10,571,500	»
Mijnen	437,990	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux</i> <i>publics</i> , enz.	10,200	»
		11,019,490 »

TOTAAL. fr. 100,057,084 »

56. Begrooting aangeboden voor 1886 (26 Februari 1885) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien.*

Middenbestuur	fr. 337,250	»
Spoorwegen	71,863,420	»
Posterijen en telegrafien.	13,220,634	»
Zeewezen	3,616,235	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden.	67,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoor- ziene uitgaven	67,275	»
		89,176,814 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken.	fr. 10,471,950	»
Mijnen	417,990	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux</i> <i>publics</i> , enz.	10,200	»
		10,900,140 »

TOTAAL. fr. 100,076,954 »

57. Begrooting aangeboden voor 1887 (23 Februari 1886) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

Middenbestuur	fr. 337,250	»
Spoorwegen	69,393,995	»
Posterijen en telegrafen.	13,323,324	»
Zeewezen	4,051,627	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	67,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	67,275	»
		87,245,471 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 9,993,150	»
Mijnen	415,990	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i>	10,200	»
		10,419,340 »
TOTAAL.	fr. 97,664,810	»

58. Begrooting aangeboden voor 1888 (17 Februari 1887) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

Middenbestuur	fr. 344,650	»
Spoorwegen	65,965,772	»
Posterijen en telegrafen.	13,208,792	»
Zeewezen	4,191,627	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	67,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	67,275	»
		83,850,116 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken.	fr. 10,100,375	»
Mijnen	420,290	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> , enz.	10,200	»
		10,530,865 »
TOTAAL.	fr. 94,380,981	»

59. Begrooting aangeboden voor 1889 (22 Februari 1888):

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien.*

Middenbestuur	fr. 348,075	»
Spoorwegen	69,037,787	»
Posterijen en telegrafien.	13,593,674	»
Zeewezen	4,261,517	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	67,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoor- ziene uitgaven	68,275	»
		87,381,328 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 10,395,204	»
Mijnen	462,815	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> , enz.	10,200	»
		10,868,219 »

TOTAAL. . . . fr. 98,249,547 »

60. Begrooting aangeboden voor 1890 (25 Februari 1889):

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien.*

Middenbestuur	fr. 348,075	»
Spoorwegen	73,188,108	»
Posterijen en telegrafien.	13,947,122	»
Zeewezen	4,270,317	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	77,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoor- ziene uitgaven	68,275	»
		91,903,897 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 10,229,310	»
Mijnen	538,715	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> , enz.	10,200	»
		10,778,225 »

TOTAAL. . . . fr. 102,682,122 »

61. Begrooting aangeboden voor 1891 (23 Februari 1890) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen*

Middenbestuur	fr.	348,075	»
Spoorwegen		77,540,592	»
Posterijen en telegrafen.		14,231,861	»
Zeewezen		4,286,917	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving		5,000	»
Wachtgelden		77,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven		68,275	»
			96,557,720 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr.	10,248,800	»
Mijnen		538,715	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux</i> <i>publics</i> , enz.		10,200	»
			10,797,715 »

TOTAAL. . . . fr. 107,355,435 »

62. Begrooting aangeboden voor 1892 (23 Februari 1891) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

Middenbestuur	fr.	343,075	»
Spoorwegen		84,351,400	»
Posterijen en telegrafen.		14,433,596	»
Zeewezen		4,796,717	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving		5,000	»
Wachtgelden		77,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven		72,275	»
			104,099,063 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr.	10,558,050	»
Mijnen		544,715	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux</i> <i>publics</i> , enz.		10,200	»
			10,912,965 »

TOTAAL. . . . fr. 115,012,028 »

63. Begrooting aangeboden voor 1893 (3 Februari 1892) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

Middenbestuur	fr. 343,075 »
Spoorwegen	83,262,403 »
Posterijen en telegrafen	14,890,237 »
Zeewezen	4,812,497 »
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000 »
Wachtgelden	77,000 »
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	72,275 »
	103,462,487 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 10,347,290 »
Mijnen	544,715 »
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux</i> <i>publics</i> , enz.	10,200 »
	10,902,205 »

TOTAAL. . . . fr. 114,364,692 »

64. Begrooting aangeboden voor 1894 (23 Februari 1893) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

Middenbestuur	fr. 345,975 »
Spoorwegen	81,398,308 »
Posterijen en telegrafen	15,428,910 »
Zeewezen	4,972,277 »
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000 »
Wachtgelden	77,000 »
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	72,275 »
	102,299,745 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 10,387,790 »
Mijnen	542,715 »
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux</i> <i>publics</i> , enz.	10,200 »
	10,940,705 »

TOTAAL. . . . fr. 113,240,450 »

65. Begrooting aangeboden voor 1895 (25 Februari 1894) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

Middenbestuur	fr. 264,130	»
Spoorwegen	82,214,609	»
Posterijen en telegrafen	15,839,709	»
Zeewezen	5,057,957	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	102,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	72,275	»
		103,555,680 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 10,551,790	»
Mijnen	542,715	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> , enz.	10,200	»
		10,904,705 »
TOTAAL.	fr. 114,460,385	»

66. Begrooting aangeboden voor 1896 (25 Februari 1895) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

Middenbestuur	fr. 262,230	»
Spoorwegen	84,636,720	»
Posterijen en telegrafen.	16,291,987	»
Zeewezen	5,363,402	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	102,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	72,275	»
		106,733,614 »

II. *Ministerie van Landbouw, Nijverheid, van Arbeid en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 10,254,055	»
Mijnen	590,715	»
Uitvindingen; <i>Annales des Travaux publics</i> , enz.	10,200	»
Uitzonderlijke uitgaven (Openbare werken)	323,000	»
		11,179,970 »
TOTAAL.	fr. 117,913,584	»

67. Begrooting aangeboden voor 1897 (26 Februari 1896) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien.*

Middenbestuur	fr. 262,230	»
Spoorwegen	87,843,159	»
Posterijen en telegrafien	17,275,917	»
Zeewezen	5,388,002	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	102,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoor- ziene uitgaven	84,075	»
		110,960,383 »

II. *Ministerie van Landbouw en Openbare Werken.*

Openbare werken.	fr. 10,586,985	»
Id. Uitzonderlijke uitgaven	695,000	»
		11,281,985 »

III. *Ministerie van Nijverheid en Arbeid.*

Mijnen	fr. 594,715	»
Uitvindingen, enz.	2,000	»
		596,715 »

TOTAAL. fr. 122,859,083 »

68. Begrooting aangeboden voor 1898 (25 Februari 1897) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien.*

Middenbestuur	fr. 271,230	»
Spoorwegen	92,581,191	»
Posterijen, telegrafien en telefoon	17,787,962	»
Zeewezen.	5,496,422	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	102,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoor- ziene uitgaven	94,075	»
		116,557,880 »

II. *Ministerie van Landbouw en Openbare Werken.*

Openbare werken.	fr. 10,752,535	»
Id. Uitzonderlijke uitgaven	1,105,000	»
		11,857,535 »

III. *Ministerie van Nijverheid en Arbeid.*

Mijnen	fr. 614,640	»
Uitvindingen, enz.	2,000	»
		616,640 »

TOTAAL. fr. 128,812,055 »

69. Begrooting aangeboden voor 1899 (26 Februari 1898) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

Middenbestuur	fr. 271,230	»
Spoorwegen	107,531,224	»
Posterijen, telegrafen en telefoon.	18,693,489	»
Zeewezen	5,649,522	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	102,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	114,750	»
		132,367,015 »

II. *Ministerie van Landbouw en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 10,848,870	»
Id. Uitzonderlijke uitgaven . . .	1,595,000	»
		12,443,870 »

III. *Ministerie van Nijverheid en Arbeid.*

Mijnen	fr. 705,640	»
Uitvindingen, enz.	2,000	»
		707,640 »

TOTAAL. . . . fr. 145,518,525 »

70. Begrooting aangeboden voor 1900 (27 Februari 1899) :

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

Middenbestuur	fr. 271,130	»
Spoorwegen	112,598,709	»
Posterijen, telegrafen en telefoon.	19,260,823	»
Zeewezen	5,786,082	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	118,500	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	124,750	»
		138,165,054 »

II. *Ministerie van Landbouw en Openbare Werken.*

Openbare werken	10,962,305	»
Id. Uitzonderlijke uitgaven . . .	2,281,000	»
		13,243,305 »

III. *Ministerie van Nijverheid en Arbeid.*

Mijnen	fr. 712,700	»
Uitvindingen; Comité voor de herziening van de mijnverordeningen.	22,000	»
		734,700 »

TOTAAL. . . . fr. 152,143,059 »

71. Begrooting aangeboden voor 1901 (11 October 1900).**I. Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.**

Middenbestuur	fr. 272,230	»
Spoorwegen	133,910,522	»
Posterijen, telegrafen en telefoon .	21,033,868	»
Zeewezen	6,733,042	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	147,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	134,730	»
Uitzonderlijke uitgaven	300,000	»
		164,360,412 »

II. Ministerie van Financiën en Openbare Werken.

Openbare werken	fr. 12,030,363	»
Id. Uitzonderlijke uitgaven	2,640,000	»
		14,690,363 »

III. Ministerie van Nijverheid en Arbeid.

Mijnen	fr. 683,000	»
Uitvindingen, enz.	22,500	»
		705,500 »

TOTAAL. fr. 179,936,277 »

72 Begrooting aangeboden voor 1902 (9 October 1901) :**I. Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.**

Middenbestuur	fr. 291,730	»
Spoorwegen	130,883,912	»
Posterijen, telegrafen en telefoon .	21,866,810	»
Zeewezen	6,922,392	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	133,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	139,650	»
Uitzonderlijke uitgaven	65,000	»
		160,327,494 »

II. Ministerie van Financiën en Openbare Werken.

Openbare werken	fr. 12,092,890	»
Id. Uitzonderlijke uitgaven	2,476,000	»
		14,568,890 »

III. Ministerie van Nijverheid en Arbeid.

Mijnen	fr. 693,700	»
Uitvindingen, enz.	32,500	»
		726,200 »

TOTAAL. fr. 175,622,584 »

73. Begrooting aangeboden voor 1903 (15 October 1902):

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien.*

Middenbestuur	fr. 302,450	»
Spoorwegen	132,796,815	»
Posterijen, telegrafien en telefoon .	22,404,071	»
Zeewezen	6,932,974	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	153,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	149,650	»
Pensioen- en hulpkas voor de werklieden.	799,210	»
Uitzonderlijke uitgaven (Zeewezen).	1,615,000	»
		165,157,850 »

II. *Ministerie van Financiën en Openbare Werken.*

Openbare werken	fr. 13,575,312	»
Id. Uitzonderlijke uitgaven . . .	2,620,000	»
		16,195,312 »

III. *Ministerie van Nijverheid en Arbeid.*

Mijnen	fr. 706,900	»
Uitvindingen, enz.	32,500	»
		739,400 »

TOTAAL. fr. 182,092,562 »

74. Begrooting aangeboden voor 1904 (24 October 1903):

I. *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien.*

Middenbestuur	fr. 306,380	»
Spoorwegen	136,509,811	»
Posterijen, telegrafien en telefoon .	22,889,992	»
Zeewezen	6,952,324	»
Gemeenschappelijk Comité van wetgeving	5,000	»
Wachtgelden	153,000	»
Pensioenen, onderstand, onvoorziene uitgaven	156,000	»
Pensioen- en hulpkas voor de werklieden.	910,788	»
Uitzonderlijke uitgaven (Zeewezen).	1,420,000	»
		169,303,295 »

OVER TE DRAGEN. fr. 169,303,295 »

OVERDRACHT. . . . fr. 169,303,298 »

II Ministerie van Financiën en Openbare Werken.

Openbare werken. fr. 13,575,312 »
 Id. Uitzonderlijke uitgaven 2,620,000 »
 ————— 16,195,312 »

III. Ministerie van Nijverheid en Arbeid.

Mijnen fr. 719,867 »

TOTAAL. . . . fr. 186,218,474 »

75. Begrooting aangeboden voor 1905 (8 October 1904) :

I. Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.

Middenbestuur fr. 306,380 »
 Spoorwegen 140,261,059 »
 Posterijen, telegrafen en telefoon . 23,661,700 »
 Zeewezen 7,576,959 »
 Gemeenschappelijk Comité van
 wetgezing 5,000 »
 Wachtgelden 153,000 »
 Pensioenen, onderstand, onvoor-
 ziene uitgaven 156,000 »
 Pensioen- en hulpkas voor de werk-
 lieden 927,109 »
 Uitzonderlijke uitgaven. 2,667,500 »
 ————— 175,714,707 »

II. Ministerie van Financiën en Openbare Werken.

Openbare werken. fr. 13,891,422 »
 Id. Uitzonderlijke uitgaven 2,240,000 »
 ————— 16,131,422 »

III. Ministerie van Nijverheid en Arbeid.

Mijnen fr. 718,867 »

TOTAAL. . . . fr. 192,564,996 »

De gewone begrotingen van Openbare werken, van 1834 tot 1903 samen-
 tellende, komt men voor de vijf en zeventig jaar tot meer dan VIER MILLIARDS

(juist 4,539,382,222.38), eene voorwaar aanzienlijke som, maar die enkel — het is goed zulks te herinneren — de voorziene kredieten behelst.

Om volledige inlichtingen te verstrekken, moet de voorgaande tabel gevolgd worden door de lijst der ministers, tot wier bevoegdheid de Openbare werken van 1831 tot 1905 behoorden.

Zichier dat stuk :

Lijst der Ministers tot wier bevoegdheid de Openbare werken behoorden.

Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

Datum van hun optreden.	Naam der Ministers.
26 Februari 1831.	Tielemans.
23 Maart —	De Sauvage, E.
3 Augustus —	De Brouckère, Ch.
16 Augustus —	Teichman, Th. (interim).
21 November —	de Theux, B.-T.
20 October 1832.	Rogier, Charles.
4 Augustus 1834.	de Theux, B.-T.

Ministerie van Openbare Werken.

13 Januari 1837.	Nothomb, J.-B.
18 April 1840.	Rogier, Charles.
14 April 1841.	Desmazières, L.
16 April 1843.	Dechamps, A.
30 Juli 1843.	d'Hoffschmidt, C.
31 Maart 1846.	De Bavay, G.
12 Augustus 1847.	Frère-Orban, W.
18 Juli 1848.	Rolin, H.
12 Augustus 1850.	Vanhoorebeke, E.
30 Maart 1855.	Dumon, A.
10 November 1857.	Partoes (Algemeen secretaris), interim.
27 April 1858.	Partoes.
13 October —	Frère-Orban, W., interim.
14 Januari 1859.	Vanderstichelen, Jules.

2 Januari	1868.	Jamar, A.
2 Juli	1870.	Jacobs, Victor.
5 Augustus	—	Baron d'Anethan, J., interim.
12 September	—	Wasseige, Armand.
7 December	1871.	Moncheur, F.
25 October	1875.	Beernaert, A.-M.-J.
20 Juni	1878.	Sainetelette, Charles.

Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

4 Augustus	1882.	Rolin-Jaequemyns, G.
------------	-------	----------------------

Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.

16 Juni	1884.	Beernaert, A.-M.-J.
26 October	—	de Moreau, A.
26 Augustus	1888.	De Bruyn, L.

Ministerie van Financien en Openbare Werken.

5 Augustus	1899.	de Smet de Naeyer, P.
------------	-------	-----------------------

*
* * *

De hiernavolgende tabellen en inlichtingen werden aan de Middenafdeeling verstrekt door den heer Minister van Financiën en Openbare Werken.

Tabel I behelst de uitgaven, van 1850 tot 1903, betaald met buitengewone en uitzonderlijke kredieten, voor de volgende voorwerpen :

Bruggen en Wegen. — Vaarten en rivieren. — Havens en kusten. — Spoorwegen. — Domeingoederen. — Monumenten en gebouwen.

Tabel II, in denzelfden zin opgemaakt, betreft de volgende voorwerpen :

Telegraaf en telefoon. — Zeewezen. — Onderwijsinrichtingen en museums. — Krijgskosten. — Financieele verrichtingen. — Allerhande uitgaven.

Het totaal der daaraan besteede kredieten overtreft VIER MILLIARDS.

Bovenvermelde uitgaven werden gerangschikt bij tijdperken, overeenkomende met de voornaamste feiten onzer politieke geschiedenis.

Tabel III duidt van jaar tot jaar, van 1853 tot 1903, de gemiddelde lengte aan van de in België gebruikte spoorwegen. Van 13¹/₃ in 1853, stijgt die lengte, in 1903, tot 4,053 kilometer.

Het getal statien, haltes en stoppunten van het Staatsnet bedraagt 1,293 op 31 December 1903.

Wat de wegen betreft, worden de *gekasseide* en de met *steenslag* belegde banen enkel sedert eenige jaren afzonderlijk vermeld in de statistiek.

De tabel, opgemaakt door het Bestuur van Bruggen en Wegen voor 1904, geeft de volgende lengte op :

PROVINCIEËN.	Kasseien.	Kiezelwegen.
Antwerpen	561 ^k 600	4 ^k 200
Brabant.	678.500	16.500
West-Vlaanderen	797.500	86.800
Oost-Vlaanderen	686.900	4.900
Henegouw	622.100	207.100
Luik	242.800	820.200
Limburg	520.100	400.800
Luxemburg	11.000	1,099.600
Namen.	157.700	1,043.000
TOTALEN.	4,058^k700	3,692^k800
	7,751^k500	
In 1850, was de algeheele lengte.	2,593 ^k 450	
In 1904, is zij toegenomen met dus met meer dan duizend mijlen van 5 kilometer.	5,158 ^k 050	

TABEL I. — Uiteenzetting van de buitengewone en van de uitzonderlijke uitgaven gedaan van 1830 tot 1903.

JAAR.	WEGEN EN BRUGGEN, BUURTWEGEN EN OPENDARE GEZONDHEID.		VAARTEN EN RIVIEREN.		HAVENS EN KUSTEN.		SPOORWEGEN. Eerste inrichting en aankoop.			SPOORWEGEN. — Trekdienst en materieel. — Buitengewone uitgaven.	DOMEIN. — AANKOOPEN : GRONDEN, BOSSCHEN, HOTELS, ENZ.			BOUWEN VAN MONUMENTEN EN VERSCHILLENDE GEBOUWEN.		TOTAAL.			ANDERE UITGAVEN. (ZIE TABEL II.)			TOTAAL PER JAAR.		
	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.	
1850.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	652,804 25	"	"	652,804 25	"	"	
1851.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46,205,354 60	"	"	46,205,354 60	"	"	
1852.	"	"	"	2,528,042 52	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,528,042 52	"	"	74,592,463 76	"	2,528,042 52		
1853.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
1854.	"	"	"	"	"	"	10,000,000. "	"	"	"	180,000 "	"	"	"	10,000,000 "	180,000 "	"	"	"	"	10,000,000 "	180,000 "		
1855.	"	"	1,490,000 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,490,000 "	"	"	"	4,553,716 62	"	"	1,490,000 "	4,553,716 62	
1856.	350,000 "	"	500,000 "	"	"	"	14,524,163 74	"	"	"	"	"	"	"	15,374,163 74	"	"	"	315,000 "	"	"	15,374,163 74	315,000 "	
1857.	935,551 45	"	"	"	"	2,979,899 15	9,066,448 57	"	"	"	89,651 82	"	"	"	10,000,000 "	3,069,550 95	"	"	"	"	10,000,000 "	3,069,550 95		
1858.	2,577,225 88	"	"	"	"	"	25,200,807 82	"	"	"	"	"	"	"	25,778,053 70	"	"	"	"	"	25,778,053 70	"		
1859.	968,757 15	"	"	591,802 47	"	"	11,051,262 85	"	"	"	"	1,481,481 48	"	"	12,000,000 "	591,802 47	1,481,481 48	5,896,897 40	"	"	15,896,897 40	591,802 47	1,481,481 48	
1840.	2,593,754 53	"	"	601,375 66	"	"	57,150,905 50	"	"	"	659,445 57	"	"	"	59,724,657 65	1,520,821 25	"	5,549,600 "	"	"	65,074,257 65	1,520,821 25		
1841.	"	"	"	661,375 66	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	661,375 66	"	"	1,847,552 48	"	"	"	2,508,708 14	
1842.	708,898 47	"	2,691,570 49	661,375 66	"	"	16,884,588 75	"	"	2,554,356 85	"	159,072 85	"	459,800 65	25,278,995 17	820,448 49	"	"	"	"	25,278,995 17	820,448 49		
1843.	551,500 46	"	250,000 "	5,127,802 26	"	"	898,205 15	"	"	"	"	50,557,520 65	"	"	1,699,763 61	5,127,802 26	50,557,520 65	"	5,551,258 50	7,624,000 "	1,699,763 61	8,679,060 56	58,181,520 65	
1844.	"	"	"	1,771,375 66	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,771,375 66	"	"	84,656,000 "	"	"	84,656,000 "	1,771,375 66	
1845.	1,270,835 41	"	6,177,878 51	661,375 66	"	"	8,872,651 59	"	"	5,146,828 66	"	91,907 22	"	1,060,199 55	20,528,593 12	755,282 88	"	825,973 71	1,997,559 40	"	21,552,566 85	2,750,822 28		
1846.	25,170 75	"	1,119,109 19	400,011 12	517,682 20	"	5,559,737 95	40,000 "	"	"	"	209,995 45	"	"	5,221,706 09	650,006 55	"	"	2,299,212 50	"	5,221,700 09	2,949,219 05		
1847.	"	"	2,872,122 47	"	570,533 10	"	"	56,410 25	"	"	"	655,000 "	"	526,186 54	5,768,642 11	691,410 25	"	"	787,085 20	"	5,768,642 11	1,478,495 45		
1848.	20,266 12	"	5,242,208 29	"	"	"	5,295,570 56	"	"	215,055 96	"	"	"	"	8,771,100 73	"	"	155,589 95	8,799,486 78	"	8,924,490 68	8,799,486 78		
1849.	"	"	483,570 56	"	2,517 80	"	461,089 74	"	"	"	"	"	"	"	946,977 90	"	"	500,000 "	"	"	946,977 90	500,000 "		
1850.	179,564 21	"	1,293,559 51	"	9,666 90	"	1,060,810 63	78,953 44	"	525 15	"	"	"	15,809 09	2,559,735 29	78,953 44	"	"	752,015 58	"	2,559,735 29	810,948 82		
1851.	209,418 98	"	255,555 96	"	"	"	505,078 65	"	"	"	"	"	"	"	970,055 57	"	"	156,091 54	17,897 "	"	1,106,145 11	17,897 "		
1852.	61,000 "	182,854 50	1,078,202 60	"	22,564 26	"	254,235 07	320,658 55	"	451,678 50	"	215,000 "	"	97,200 "	1,964,680 45	718,492 65	"	375,688 56	4,715,918 75	"	2,540,568 99	5,454,411 40		
1853.	16 "	205,891 58	3,714,880 51	"	7,762 50	"	452,114 52	"	"	528,518 09	"	"	"	10,800 "	4,714,091 62	205,891 58	"	255,756 14	5,525,904 59	"	4,969,827 76	5,729,795 97		
1854.	"	199,273 70	5,867,079 52	550,358 68	507,550 "	"	2,947,542 27	251,000 "	"	585,495 02	"	"	"	"	9,507,664 61	760,612 58	"	148,655 95	2,129,932 90	"	9,656,500 56	2,800,545 28		
1855.	"	9,661 55	5,179,550 60	221,754 47	151,491 17	"	5,585,007 75	"	"	1,428,746 12	"	"	"	"	10,522,575 64	251,415 82	"	58,746 57	2,657,450 "	"	10,561,522 01	2,868,845 82		
1856.	"	1,850 "	4,158,554 12	44,400 "	248,551 50	"	5,255,945 94	"	"	622,401 90	"	"	"	268,173 15	8,531,624 61	46,250 "	"	547,254 50	4,768,980 "	"	8,878,878 91	4,815,210 "		
1857.	"	"	5,510,424 35	102,897 95	251,447 98	"	2,551,669 70	"	15,255,505 51	1,750,486 46	"	"	"	725,151 01	8,569,159 50	102,897 95	15,255,505 51	522,748 50	288,061 86	"	8,891,907 80	500,959 79	15,255,505 51	
	10,449,999 19	599,490 73	45,666,045 88	13,563,927 55	1,869,167 41	2,979,899 15	175,551,630 11	707,002 04	15,255,505 51	11,065,868 69	"	2,260,052 87	52,058,802 11	3,141,299 79	"	245,722,011 07	19,910,572 52	45,274,507 62	215,955,584 81	45,444,771 76	7,624,000 "	461,657,595 88	65,555,144 08	52,898,507 62

TABLEAU I. — Développement des dépenses extraordinaires et des dépenses exceptionnelles effectuées de 1830 à 1903.

ANNÉES.	ROUTES ET PONTS, VOIRIE VICINALE ET HYGIÈNE PUBLIQUE.		CANAUX ET RIVIÈRES.		PORTS ET CÔTES.		CHEMINS DE FER. Premier établissement et rachat.			CHEMINS DE FER. — Traction et matériel. — Dépenses extraordinaires.	DOMAINE. — ACHATS : TERRES, FORÊTS, HÔTELS, ETC.			CONSTRUCTION DE MONUMENTS ET BATIMENTS DIVERS.		TOTAL.			AUTRES DÉPENSES. (VOIR TABLEAU II.)			TOTAL PAR ANNÉE.			
	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.		Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.
1850.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	652,804 25	"	"	652,804 25	"	"	
1851.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46,205,554 60	"	"	46,205,554 60	"	"	
1852.	"	"	"	2,528,042 52	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,528,042 52	"	"	74,592,465 76	"	"	74,592,465 76	2,528,042 52	"
1853.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1854.	"	"	"	"	"	"	10,000,000	"	"	"	180,000	"	"	"	"	10,000,000	180,000	"	"	"	"	10,000,000	180,000	"	
1855.	"	"	1,490,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,490,000	"	"	"	4,555,716 62	"	1,490,000	4,555,716 62	"	
1856.	550,000	"	500,000	"	"	"	14,524,163 74	"	"	"	"	"	"	"	"	15,574,163 74	"	"	"	315,000	"	15,574,163 74	315,000	"	
1857.	955,551 43	"	"	"	"	2,979,899 15	9,066,448 57	"	"	"	89,651 82	"	"	"	"	10,000,000	5,069,550 95	"	"	"	"	10,000,000	5,069,550 95	"	
1858.	2,577,325 88	"	"	"	"	"	25,200,807 82	"	"	"	"	"	"	"	"	25,778,055 70	"	"	"	"	"	25,778,055 70	"	"	
1859.	968,737 15	"	"	591,802 47	"	"	11,051,262 85	"	"	"	"	1,481,481 48	"	"	"	12,000,000	591,802 47	1,481,481 48	"	"	5,896,897 40	"	15,896,897 40	591,802 47	1,481,481 48
1840.	2,595,754 53	"	"	661,575 66	"	"	57,150,905 50	"	"	"	659,445 57	"	"	"	"	59,724,657 65	1,520,821 25	"	"	5,549,600	"	65,074,257 65	1,520,821 25	"	
1841.	"	"	"	661,575 66	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	661,575 66	"	"	"	1,847,552 48	"	"	2,508,708 14	"
1842.	708,898 47	"	2,691,570 49	661,575 66	"	"	16,884,588 75	"	"	2,554,556 85	"	1159,072 85	"	459,800 65	"	25,278,995 17	820,448 49	"	"	"	"	25,278,995 17	820,448 49	"	
1843.	551,560 46	"	250,000	5,127,802 26	"	"	898,205 15	"	"	"	"	50,557,520 65	"	"	"	1,699,765 61	5,127,802 26	50,557,520 65	"	5,551,258 50	7,624,000	1,699,765 61	8,679,060 56	58,181,520 65	
1844.	"	"	"	1,771,575 66	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,771,575 66	"	"	84,656,000	"	"	84,656,000	1,771,575 66	"
1845.	1,270,835 41	"	6,177,878 51	661,575 66	"	"	8,872,651 59	"	"	5,146,828 66	"	91,907 22	"	1,060,199 55	"	20,528,595 12	755,282 88	"	"	825,975 71	1,997,559 40	"	21,552,566 85	2,750,822 28	"
1846.	25,170 75	"	1,119,109 19	400,011 12	517,682 20	"	5,559,737 95	40,000	"	"	"	209,995 45	"	"	"	5,221,700 09	650,006 55	"	"	"	2,299,212 50	"	5,221,700 09	2,940,219 05	"
1847.	"	"	2,872,122 47	"	570,555 10	"	"	56,410 25	"	"	"	655,000	"	526,186 54	"	5,768,642 11	691,410 25	"	"	"	787,085 20	"	5,768,642 11	1,478,495 45	"
1848.	20,266 12	"	5,242,208 29	"	"	"	5,295,570 56	"	"	215,055 96	"	"	"	"	"	8,771,100 75	"	"	"	155,589 95	8,799,486 78	"	8,924,490 68	8,799,486 78	"
1849.	"	"	485,570 56	"	2,517 80	"	461,089 74	"	"	"	"	"	"	"	"	946,977 90	"	"	"	500,000	"	"	946,977 90	500,000	"
1850.	179,564 21	"	1,295,559 51	"	9,666 90	"	1,060,810 63	78,955 44	"	525 15	"	"	"	15,809 09	"	2,559,735 29	78,955 44	"	"	"	752,015 58	"	2,559,735 29	810,948 82	"
1851.	209,418 98	"	255,555 96	"	"	"	505,078 65	"	"	"	"	"	"	"	"	970,055 57	"	"	"	156,091 54	17,897	"	1,106,145 11	17,897	"
1852.	61,000	182,854 50	1,078,202 60	"	22,564 26	"	254,255 07	520,658 55	"	451,678 50	"	215,000	"	97,200	"	1,964,680 43	718,492 65	"	"	575,688 56	4,715,918 75	"	2,540,568 99	5,454,411 40	"
1853.	16	205,891 58	5,714,880 51	"	7,762 50	"	452,114 52	"	"	528,518 09	"	"	"	10,800	"	4,714,091 62	205,891 58	"	"	255,756 14	5,525,904 59	"	4,969,827 76	5,729,795 97	"
1854.	"	199,275 70	5,867,079 52	550,558 68	507,550	"	2,947,542 27	251,000	"	585,495 02	"	"	"	"	"	9,507,664 61	760,612 58	"	"	148,635 95	2,129,952 90	"	9,656,500 56	2,890,545 28	"
1855.	"	9,661 55	5,179,550 60	221,754 47	151,491 17	"	5,585,007 75	"	"	1,428,746 12	"	"	"	"	"	10,522,575 64	251,415 82	"	"	58,746 57	2,657,450	"	10,561,522 01	2,868,845 82	"
1856.	"	1,850	4,158,554 12	44,400	248,551 50	"	5,255,945 94	"	"	622,401 90	"	"	"	268,175 15	"	8,551,624 61	46,250	"	"	547,254 50	4,768,980	"	8,878,878 91	4,815,210	"
1857.	"	"	5,510,424 55	102,897 95	251,447 98	"	2,551,669 70	"	13,255,505 51	1,750,486 46	"	"	"	725,151 01	"	8,569,159 50	102,897 95	13,255,505 51	"	522,748 50	288,061 86	"	8,891,907 80	590,959 79	13,255,505 51
	10,449,999 19	599,490 75	45,666,045 88	15,565,927 55	1,869,167 41	2,979,899 15	175,551,650 11	707,002 04	13,255,505 51	11,065,868 69	"	2,360,052 87	52,058,802 11	5,141,299 79	"	245,722,011 07	19,910,572 52	45,274,507 62	"	215,955,584 81	45,444,771 76	7,624,000	401,657,595 88	65,555,144 08	52,898,507 62

TABEL I (vervolg).

JAAR.	WEGEN EN BRUGGEN, BOORTWEGEN EN OPENBARE GEZONDHEID.		VAARTEN EN RIVIEREN.		HAVENS EN KUSTEN.		SPOORWEGEN. Eerste inrichting en aankoop.			SPOORWEGEN. — Trekdienst en materieel. Buitengewone uitgaven.	DOMEIN. — AANKOOPEN: GRONDEN, BOSSCHEN, HOTELS, ENZ.			BOUWEN VAN MONUMENTEN EN VERSCHILLENDE GEBOUWEN.		TOTAAL.			ANDERE UITGAVEN. (ZIE TABEL II.)			TOTAAL PER JAAR.		
	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.		Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.
1858.	"	"	1,845,255 62	24,110 42	256,805 05	"	1,059,442 26	"	"	2,186,510 57	"	"	"	206,695 84	"	5,525,597 92	24,110 42	"	84,897 74	2,560,288 14	"	5,610,495 66	2,584,598 56	"
1859.	8,528 60	999,979 75	2,504,358 25	"	567,688 84	"	577,828 90	"	"	424,781 05	"	"	"	40,446 71	"	5,925,452 55	999,979 75	"	592,062 56	6,954,400 "	"	4,515,494 69	7,954,579 75	"
1860.	252,586 50	999,851 40	1,909,858 27	"	500,944 75	"	2,250,465 94	"	"	41,854 12	"	257,015 75	"	428,757 04	"	5,164,444 62	1,256,847 15	"	10,980,162 80	889,200 "	"	16,144,607 42	2,146,047 15	"
1861.	175,121 51	"	5,207,925 24	"	412,472 04	"	5,625,546 14	"	"	956,224 12	"	15,125 21	"	140,750 24	"	8,516,037 09	15,125 21	"	9,140,970 69	2,280,416 44	"	17,657,007 78	2,295,541 65	"
1862.	518,926 01	"	4,427,168 56	"	656,117 28	"	5,985,458 54	"	"	1,924,575 55	"	"	"	764,651 86	"	12,276,857 60	"	"	15,474,201 71	5,255,251 40	"	27,751,059 51	5,255,251 40	"
1863.	150,275 27	"	5,080,250 45	"	629,551 40	"	5,570,755 68	"	"	2,765,881 52	"	"	"	1,265,419 58	"	15,458,098 70	"	"	22,507,846 52	4,549,548 "	"	55,965,945 02	4,549,548 "	"
1864.	19,906 84	"	5,571,709 85	"	714,048 40	"	4,159,086 49	"	"	1,664,519 49	200,000 "	"	"	1,720,564 56	"	15,849,455 41	"	"	18,658,015 23	5,559,971 40	"	52,507,450 69	5,559,971 40	"
1865.	184,951 45	"	6,629,911 64	"	221,128 95	"	8,291,582 75	"	"	2,145,556 64	6,625 97	"	"	1,046,278 02	"	18,525,815 58	"	"	15,528,009 65	1,962,927 10	"	52,051,825 01	1,962,927 10	"
1866.	2,228,117 00	"	5,756,255 18	"	640,659 52	"	9,514,571 78	"	"	5,887,555 54	1,791 02	"	"	2,004,115 92	"	25,812,844 16	"	"	11,911,860 67	580,045 91	"	57,724,704 85	580,045 91	"
1867.	1,167,676 86	"	2,727,005 12	"	1,475,987 66	"	4,519,681 60	"	"	4,552,898 17	476 49	"	"	5,055,899 70	"	17,477,625 60	"	"	4,425,985 08	1,650,000 "	"	21,905,608 68	1,650,000 "	"
1868.	684,662 82	"	5,686,151 59	"	1,023,002 98	"	4,506,942 10	"	"	157,096 12	1,106 55	"	"	2,416,884 67	"	12,275,846 45	"	"	6,947,465 07	"	"	19,225,511 50	"	"
1869.	753,642 57	"	5,491,186 67	"	1,206,605 12	"	4,859,192 51	"	"	4,782 52	"	"	"	1,820,701 59	"	14,116,108 ² 58	"	"	15,280,580 55	77,945 70	"	27,596,688 95	77,945 70	"
1870.	1,045,459 74	"	5,552,747 29	"	965,189 14	"	8,056,144 62	"	"	146,958 55	1,269,290 07	"	"	1,202,065 08	"	19,015,854 27	"	"	6,050,019 86	25,181,850 "	"	25,065,874 15	25,181,850 "	"
	7,167,655 55	1,999,811 15	54,149,748 49	24,110 42	8,866,209 51	"	58,525,255 09	"	"	25,654,791 14	1,479,289 90	272,140 94	"	16,091,010 61	"	169,953,998 09	2,296,062 51	"	155,582,075 56	51,061,644 09	"	505,516,075 65	55,557,706 60	"
1871.	1,047,756 18	"	4,529,527 68	"	789,711 45	"	22,962,954 64	"	15,600,000 "	4,167,880 35	15,708 17	"	"	2,151,815 21	"	56,245,551 88	"	15,600,000 "	7,678,784 95	1,995,000 "	"	45,924,116 81	1,995,000 "	15,600,000 "
1872.	1,557,295 57	"	4,554,615 52	"	811,857 94	"	20,475,519 57	"	"	10,506,619 15	9,185 50	"	"	2,674,524 92	"	40,589,595 75	"	"	10,696,758 42	"	"	51,086,552 17	"	"
1875.	5,195,981 20	"	14,545,945 05	"	654,491 58	"	86,486,824 46	"	92,726,525 "	9,564,074 72	54,882 25	"	"	4,097,017 09	"	118,575,216 15	"	92,726,525 "	15,766,400 11	"	1,526,556 61	154,141,616 24	"	94,055,061 61
1874.	1,818,320 64	"	5,755,659 66	"	758,959 55	"	29,959,410 81	"	"	5,229,208 79	9,199 04	"	"	2,276,711 84	"	45,807,476 11	"	"	16,791,724 25	"	"	60,599,200 54	"	"
1875.	2,040,552 91	"	6,126,666 85	"	1,095,595 52	"	10,252,224 65	"	"	6,968,219 01	1,657 45	"	"	5,562,250 59	"	20,846,964 96	"	"	15,517,519 42	"	"	45,164,484 58	"	"
1876.	1,876,014 92	"	5,711,694 48	"	222,529 95	"	16,687,567 58	"	"	7,509,580 88	444,207 65	"	"	4,191,826 25	"	54,445,421 47	"	"	10,145,181 77	"	"	44,586,665 24	"	"
1877.	1,641,555 87	"	5,890,951 01	"	528,529 95	"	90,057,684 70	108,100 59	194,208,800 "	10,102,552 69	"	"	"	4,586,698 68	"	110,807,550 24	108,100 59	194,208,800 "	15,891,225 96	"	"	124,698,774 20	108,100 59	194,208,800 "
1878.	1,721,045 50	"	2,946,241 55	"	5,086,965 "	"	48,201,495 99	"	"	4,791,619 55	"	"	"	6,005,865 68	"	68,755,220 85	"	"	14,779,722 51	"	"	85,552,952 14	"	"
	15,406,518 59	"	45,859,502 58	"	9,928,415 84	"	525,085,655 "	108,100 59	500,555,525 "	56,459,555 50	554,858 02	"	"	29,526,708 24	"	482,668,784 57	108,100 59	500,555,525 "	105,065,515 15	1,995,000 "	1,526,556 61	587,754,099 52	2,105,100 59	501,861,861 61
1879.	2,109,480 79	"	5,795,960 56	"	6,676,904 55	"	52,161,258 59	"	"	6,816,545 60	1,000,000 "	"	"	7,272,840 26	"	59,850,989 95	"	"	10,201,555 22	"	"	70,052,545 17	"	"
1880.	2,986,266 06	"	2,515,205 61	"	8,294,407 72	"	55,575,579 01	"	"	18,220,154 69	"	"	"	6,209,576 86	"	71,596,789 95	"	"	19,501,985 02	"	"	90,898,774 97	"	"
1881.	1,727,599 69	"	5,545,154 67	"	14,611,287 65	"	57,091,919 81	"	"	20,577,015 55	1,146,678 10	"	"	6,722,496 22	"	87,221,951 45	"	"	12,268,499 "	"	"	99,490,450 45	"	"
1882.	4,751,985 82	"	8,068,969 02	"	16,562,682 41	"	41,564,616 51	"	"	17,915,547 96	"	"	"	4,872,984 12	"	93,516,785 64	"	"	15,108,867 25	"	"	106,625,652 87	"	"
1885.	2,178,152 68	"	12,089,050 16	"	17,671,199 41	"	27,799,051 65	"	"	10,918,019 25	"	"	"	5,415,951 46	"	74,069,564 57	"	"	10,995,707 92	"	"	85,065,072 49	"	"
1884.	1,089,907 64	"	7,678,974 76	"	5,055,824 55	"	9,577,799 80	"	"	4,954,601 79	"	"	"	5,574,191 55	"	29,709,299 89	"	"	9,817,642 86	"	"	59,526,942 75	"	"
	14,825,192 68	"	59,689,274 58	"	66,850,506 07	"	181,568,004 95	"	"	79,201,884 60	2,146,678 10	"	"	51,865,820 47	"	415,945,161 45	"	"	75,694,255 25	"	"	491,659,416 70	"	"

TABLEAU I (suite).

ANNÉES.	ROUTES ET PONTS, VOIRIE VICINALE ET HYGIENE PUBLIQUE.		CANAUX ET RIVIÈRES.		PORTS ET CÔTES.		CHEMINS DE FER. Premier établissement et rachat.			CHEMINS DE FER. — Traction et matériel. — Dépenses extraordinaires.	DOMAINE. — ACHATS : TERRES, FORÊTS, HÔTELS, ETC.			CONSTRUCTION DE MONUMENTS ET BATIMENTS DIVERS.		TOTAL.			AUTRES DÉPENSES. (VOIR TABLEAU II.)			TOTAL PAR ANNÉE.		
	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.		Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.		
1858.	•	•	1,845,255 62	24,110 42	256,895 65	•	1,050,442 26	•	•	2,186,510 57	•	•	•	206,695 84	•	5,525,597 92	24,110 42	•	84,897 74	2,560,288 14	•	5,610,495 66	2,584,598 56	•
1859.	8,528 60	999,979 75	2,504,558 25	•	567,688 84	•	577,828 90	•	•	424,781 05	•	•	•	40,446 71	»	5,925,452 55	999,979 75	•	592,062 56	6,954,400 •	•	4,515,494 69	7,954,579 75	•
1860.	252,586 50	999,851 40	1,909,858 27	•	500,944 75	•	2,250,465 94	•	•	41,854 12	•	257,015 75	•	428,757 04	•	5,164,444 62	1,256,847 15	•	10,980,162 80	889,200 •	•	16,144,607 42	2,146,047 15	•
1861.	175,121 51	•	5,207,925 24	•	412,472 04	•	5,625,546 14	•	•	956,224 12	•	15,125 21	•	140,750 24	•	8,516,037 09	15,125 21	•	9,140,970 69	2,280,416 44	•	17,657,007 78	2,295,541 65	•
1862.	518,926 01	•	4,427,168 56	•	656,117 28	•	5,985,458 54	•	•	1,924,575 55	•	•	•	764,651 86	•	12,276,857 60	•	•	15,474,201 71	5,255,251 40	•	27,751,059 51	5,255,251 40	•
1865.	150,275 27	•	5,080,259 45	•	629,551 40	•	5,570,755 68	•	•	2,765,881 52	•	•	•	1,265,419 58	•	13,458,098 70	•	•	22,507,846 52	4,349,548 •	•	55,965,945 02	4,549,548 •	•
1864.	19,906 84	•	5,571,709 85	•	714,048 40	•	4,159,086 49	•	•	1,664,519 49	200,000 •	•	•	1,720,564 56	•	15,849,455 41	•	•	18,658,015 24	5,559,971 40	•	52,507,450 69	5,559,971 40	•
1865.	184,951 45	•	6,629,911 64	•	221,128 95	•	8,291,582 75	•	•	2,145,556 64	6,625 97	•	•	1,046,278 02	•	18,525,815 58	•	•	15,528,009 65	1,962,927 10	•	52,051,825 01	1,962,927 10	•
1866.	2,224,117 60	•	5,756,255 18	•	640,659 52	•	9,514,571 78	•	•	5,887,555 54	1,791 02	•	•	2,004,115 92	•	25,812,844 16	•	•	11,911,860 67	580,045 91	•	57,724,704 85	580,045 91	•
1867.	1,167,676 86	•	2,727,005 12	•	1,475,987 66	•	4,519,681 60	•	•	4,552,898 17	476 40	•	•	5,055,899 70	•	17,477,925 60	•	•	4,425,985 08	1,650,000 •	•	21,905,608 68	1,650,000 •	•
1868.	684,662 82	•	5,686,151 59	•	1,925,002 98	•	4,566,942 10	•	•	157,096 12	1,166 55	•	•	2,416,884 67	•	12,275,846 45	•	•	6,947,465 07	•	•	19,225,511 50	•	•
1869.	755,642 57	•	5,491,186 67	•	1,206,005 12	•	4,859,192 51	•	•	4,782 52	•	•	•	1,820,701 59	•	14,116,108 58	•	•	15,280,580 55	77,945 70	•	27,596,688 95	77,945 70	•
1870.	1,945,459 74	•	5,552,747 29	•	965,189 14	•	8,056,144 62	•	•	146,958 55	1,269,290 07	•	•	1,202,065 08	•	19,015,854 27	•	•	6,050,019 86	25,181,850 •	•	25,065,874 15	25,181,850 •	•
	7,167,655 55	1,999,811 15	54,149,748 49	24,110 42	8,866,369 51	•	58,525,255 09	•	•	25,654,791 14	1,479,289 90	272,140 94	•	16,091,010 61	•	169,955,998 09	2,296,062 51	•	155,582,075 56	51,061,644 09	•	505,516,075 65	55,557,706 60	•
1871.	1,647,756 18	•	4,529,527 68	•	789,711 45	•	22,962,954 64	•	15,600,000 •	4,167,880 55	15,708 17	•	•	2,151,815 21	•	56,245,551 88	•	15,600,000 •	7,678,784 95	1,995,000 •	•	45,924,116 81	1,995,000 •	15,600,000 •
1872.	1,557,295 57	•	4,554,615 52	•	811,857 94	•	20,475,519 57	•	•	10,506,619 15	9,185 50	•	•	2,674,524 92	»	40,589,595 75	•	•	10,696,758 42	•	•	51,086,552 17	•	•
1875.	5,195,981 20	•	14,545,945 05	•	654,491 58	•	86,486,824 46	•	92,726,525 •	9,564,074 72	54,882 25	•	•	4,097,017 09	•	118,575,216 15	•	92,726,525 •	15,766,400 11	•	1,526,556 61	154,141,616 24	•	94,055,061 61
1874.	1,818,520 64	•	5,755,659 66	•	758,959 55	•	29,959,416 81	•	•	5,229,208 79	9,199 04	•	•	2,276,711 84	•	45,807,476 11	•	•	16,791,724 25	•	•	60,599,200 54	•	•
1875.	2,040,552 91	•	6,126,666 85	•	1,095,595 52	•	10,252,224 65	•	•	6,968,219 01	1,657 45	•	•	5,562,250 59	•	29,846,964 96	•	•	15,517,519 42	•	•	45,164,484 58	•	•
1876.	1,876,014 92	•	5,711,694 48	•	222,529 95	•	16,687,567 58	•	•	7,509,580 88	444,207 65	•	•	4,191,826 25	•	54,445,421 47	•	•	10,145,181 77	•	•	44,586,605 24	•	•
1877.	1,641,555 87	•	5,890,951 01	•	528,529 95	•	90,057,684 70	108,100 59	194,208,800 •	10,102,552 69	•	•	•	4,586,698 68	•	110,807,550 24	108,100 59	194,208,800 •	15,891,225 96	•	•	124,698,774 20	108,100 59	194,208,800 •
1878.	1,721,045 50	•	2,946,244 55	•	5,086,965 •	•	48,201,495 99	•	•	4,791,619 55	•	•	•	6,005,865 68	•	68,755,229 85	•	•	14,779,722 51	•	•	85,552,952 14	•	•
	15,406,518 59	•	45,859,592 58	•	9,928,415 84	•	525,985,666 •	108,100 59	500,555,525 •	56,459,555 50	554,858 02	•	•	29,526,708 24	•	482,668,784 57	108,100 59	500,555,525 •	105,065,515 15	1,995,000 •	1,526,556 61	587,754,099 52	2,105,100 59	501,861,861 61
1879.	2,109,480 79	•	5,795,960 56	•	6,676,904 55	•	52,161,258 59	•	•	6,816,545 60	1,000,000 •	•	•	7,272,840 26	•	59,850,989 95	•	•	10,201,555 22	•	•	70,052,545 17	•	•
1880.	2,986,266 06	•	2,515,205 61	•	8,294,407 72	•	55,575,579 01	•	•	18,220,154 69	•	•	•	6,299,576 86	•	71,506,789 95	•	•	19,501,985 02	•	•	90,898,774 97	•	•
1881.	1,727,599 69	•	5,545,154 67	•	14,611,287 65	•	57,091,919 81	•	•	20,577,015 55	1,146,678 10	•	•	6,722,496 22	•	87,221,931 45	•	•	12,268,499 •	•	•	99,490,450 45	•	•
1882.	4,751,985 82	•	8,068,969 02	•	16,562,682 41	•	41,564,616 51	•	•	17,915,547 96	•	•	•	4,872,984 12	•	93,516,785 64	•	•	15,108,867 25	•	•	106,625,652 87	•	•
1885.	2,178,152 68	•	12,089,050 16	•	17,671,199 41	•	27,799,051 65	•	•	10,918,019 25	•	•	•	5,415,951 46	•	74,069,564 57	•	•	10,995,707 92	•	•	85,065,072 49	•	•
1884.	1,089,907 64	•	7,678,974 76	•	5,055,824 55	•	9,577,799 80	•	•	4,954,601 79	•	•	•	5,574,191 55	•	29,709,299 89	•	•	9,817,642 86	•	•	59,526,942 75	•	•
	14,825,192 68	•	59,689,274 58	•	66,850,506 07	•	181,568,004 95	•	•	79,291,884 60	2,146,678 10	•	•	51,865,820 47	•	415,945,161 45	•	•	75,694,255 25	•	•	491,659,416 70	•	•

TABEL I (vervolg).

JAAR.	WEGEN EN BRUGGEN, BOORTWEGEN EN OPENBARE GEZONDHEID.		VAARTEN EN RIVIEREN.		HAVENS EN KUSTEN.		SPOORWEGEN. Eerste inrichting en aankoop.			SPOORWEGEN — Trekdienst en materieel. — Buitengewone uitgaven.	DOMEIN. — AANKOOPEN : GRONDEN, BOSSCHEN, HOTELS, ENZ.			BOUWEN VAN MONUMENTEN EN VERSCHILLENDE GEBOUWEN.		TOTAAL.			ANDERE UITGAVEN. (ZIE TABEL II.)			TOTAAL PER JAAR.				
	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.		Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapita'en overeenkomende met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomende met renten.	
1885.	1,747,050 70	•	6,567,195 95	•	2,455,527 51	•	11,096,557 53	•	•	5,622,805 40	•	•	•	2,026,143 56	•	27,404,865 45	•	•	•	9,840,722 15	•	•	•	57,555,587 58	•	•
1886.	1,961,256 24	•	7,051,144 92	•	1,178,885 70	•	11,558,165 41	•	•	2,502,599 59	•	•	•	1,827,286 58	•	26,059,518 44	•	•	•	9,740,167 97	•	•	•	55,799,486 41	•	•
1887.	1,744,590 47	•	6,244,612 42	•	494,058 48	•	12,925,565 77	•	•	1,245,580 40	87,505 82	•	•	2,805,177 46	•	25,540,868 82	•	•	•	11,581,597 97	•	•	•	56,922,266 79	•	•
1888.	1,490,155 68	•	4,121,077 22	•	1,557,262 50	•	10,034,510 58	•	•	5,942,857 86	125,120 •	•	•	5,964,605 99	•	25,015,545 65	•	•	•	16,296,075 18	•	•	•	41,509,420 81	•	•
1889.	1,502,296 55	•	4,504,557 44	•	2,148,652 22	•	9,254,661 89	•	•	6,106,022 99	96,825 21	•	•	1,568,264 78	•	24,761,081 06	•	•	•	26,550,705 66	•	•	•	51,111,786 72	•	•
1890.	2,210,161 22	•	9,354,577 66	•	5,359,881 24	•	9,787,227 54	•	•	7,594,748 21	1,007 45	•	•	2,954,858 44	•	56,959,261 54	•	•	•	45,705,716 16	•	•	•	82,662,977 70	•	•
1891.	4,251,627 77	•	5,622,747 62	•	1,580,760 55	•	11,545,656 52	•	•	5,656,285 74	95,674 80	•	•	5,451,179 68	•	52,165,952 68	•	•	•	51,281,266 58	•	•	•	65,445,199 26	•	•
1892.	2,706,781 50	•	6,566,242 92	•	659,945 78	•	15,164,079 56	•	•	5,758,470 55	407,065 50	•	•	2,856,578 56	•	52,112,961 77	•	•	•	52,795,111 21	•	•	•	64,906,072 98	•	•
1893.	5,566,941 06	•	4,287,116 45	•	172,602 54	•	12,074,411 96	•	•	2,091,548 94	48,885 55	•	•	2,588,152 92	•	24,429,457 58	•	•	•	25,599,046 14	854,500 •	•	•	49,828,505 52	854,500 •	•
1894.	2,991,791 22	•	5,708,068 88	•	174,585 88	•	11,565,259 •	•	•	6,261,205 72	417,025 29	•	•	2,781,107 71	•	27,696,859 70	•	•	•	21,522,065 02	884,500 •	1,500,000 •	•	49,218,904 72	884,500 •	1,500,000 •
	25,752,590 19	•	57,800,941 44	•	15,541,740 20	•	112,781,695 16	•	•	44,776,705 40	1,277,105 58	•	•	26,501,158 68	•	282,251,952 45	•	•	•	250,508,274 04	1,759,000 •	1,500,000 •	•	512,540,206 49	1,759,000 •	1,500,000 •
1895.	1,457,885 61	80,000 •	2,900,504 45	5,050 65	627,025 59	49,196 52	11,196,906 88	•	•	5,955,522 62	245,526 46	49,975 86	•	2,155,890 95	804,217 27	24,555,060 54	988,420 28	•	•	21,009,175 22	4,540,559 96	•	•	45,564,255 76	5,528,990 24	•
1896.	5,354,189 20	8,170,000 •	5,109,448 55	242,280 58	5,972,149 71	64,841 55	17,815,727 49	•	55,421,000 •	7,748,119 57	54,194 51	48,229 95	•	1,508,865 82	770,255 57	59,540,692 45	9,295,585 25	55,421,000 •	•	•	15,715,295 46	6,656,084 78	•	55,055,985 91	15,951,670 01	55,421,000 •
1897.	2,517,412 51	2,195,557 •	4,556,614 41	275,558 72	7,789,695 77	415,992 59	56,545,109 80	49,552 22	50,725,518 17	15,611,110 66	159,602 96	289,438 90	•	869,789 24	2,552,678 14	65,609,555 15	5,776,457 57	50,725,518 17	•	•	20,720,252 09	17,967,410 56	•	86,529,585 24	25,745,847 95	50,725,518 17
1898.	5,770,951 52	140,000 •	5,059,068 90	251,952 58	10,201,755 95	240,401 75	221,900,190 •	770,647 78	•	16,545,505 51	914,651 21	685,568 47	•	1,166,287 06	1,165,908 47	259,552,586 15	5,252,278 85	•	•	6,891,845 77	9,840,058 41	•	266,444,251 92	15,081,557 26	•	
1899.	5,860,518 55	105,000	5,647,794 98	571,498 87	15,555,851 17	465,965 74	45,488,579 65	•	•	14,867,594 56	510,205 49	168,776 97	•	1,448,478 56	1,257,760 51	85,176,602 52	2,547,000 09	•	•	55,855,260 29	16,101,785 49	•	119,011,862 61	18,448,785 58	•	
1900.	7,477,765 08	576,754 05	4,486,558 72	547,671 84	14,151,575 06	1,667,827 64	50,850,724 28	•	28,959,540 •	27,704,521 52	285,551 67	508,875 69	•	1,656,861 85	2,228,277 55	86,591,515 98	5,529,404 77	28,959,540 •	•	•	8,511,095 57	10,477,851 50	•	95,102,469 55	15,807,256 27	28,959,540 •
1901.	7,469,966 62	12,154 44	7,464,852 65	210,820 56	14,815,911 81	791,416 56	50,270,791 •	•	•	56,555,555 66	2,582,094 14	59,490 05	•	1,495,044 72	1,550,781 95	100,452,016 60	2,404,045 56	•	•	4,487,418 28	15,480,514 27	•	104,919,454 88	15,885,157 65	•	
1902.	8,635,488 55	1,264 28	10,555,189 56	164,451 71	16,569,226 98	870,786 46	24,599,000 97	•	•	59,389,199 45	550,575 55	166,561 50	•	1,092,097 79	1,152,518 77	100,870,776 45	2,555,582 52	•	•	15,595,451 97	15,457,501 49	•	114,266,228 42	15,792,684 01	•	
1903.	10,405,098 78	•	16,250,589 08	249,240 14	16,111,995 47	502,282 49	24,756,488 85	•	•	57,526,619 47	1,060,437 81	162,944 55	•	1,664,787 18	1,555,814 67	107,775,816 64	1,550,281 85	•	•	9,249,781 40	11,511,540 72	•	117,025,598 04	12,861,822 55	•	
	48,769,072 20	11,280,509 77	59,990,200 88	2,296,505 05	99,595,165 51	4,866,709 50	445,021,518 50	820,000 •	115,084,058 17	199,781,546 82	5,940,597 40	1,957,719 70	•	12,808,401 17	12,077,990 70	869,904,000 28	55,279,454 50	115,084,058 17	•	•	135,815,571 85	105,602,064 98	•	1,005,717,572 15	156,881,499 48	115,084,058 17
	120,458,806 •	15,879,811 65	501,155,515 85	15,684,545 •	202,649,062 54	7,846,608 45	1,206,511,767 61	1,655,102 65	426,854,888 68	414,918,129 95	11,578,508 80	4,469,915 51	52,658,802 11	119,554,098 96	12,077,990 70	2,466,405,887 71	55,595,969 92	458,895,690 79	•	•	894,598,876 66	201,842,480 85	10,450,556 61	5,500,804,764 57	257,456,450 75	469,544,227 40
TOELICHTENDE NOTA.																					ALGHEHEEL TOTAAL fr.			4,087,585,442 52		
Totaal der uitgaven gedaan van 1830 tot 1905 fr.																					4,087,585,442 52					

TOELICHTENDE NOTA.

Totaal der uitgaven gedaan van 1850 tot 1905 fr. 4,087,585,442 52
Uitgaven voor orde. Bewijzen van uitkeerbare renten, *Domein Losrenten* genoemd 53,754,454 95
Bedrag der op 31 December 1905 beschikbare kredieten 145,568,807 77

Algeheel totaal der uitgegeven of aangewende kredieten. (Bijlage n° 5 van den staat der Schatkist op 1 Januari 1904.) fr. 4,264,908,685 24

TABLEAU I (suite).

ANNÉES.	ROUTES ET PONTS, VOIRIE VICINALE ET HYGIENE PUBLIQUE.		CANAUX ET RIVIÈRES.		PORTS ET CÔTES.		CHEMINS DE FER. Premier établissement et rachat.			CHEMINS DE FER. — Traction et matériel. — Dépenses extraordinaires.	DOMAINE. — ACHATS : TERRES, FORÊTS, HÔTELS, ETC.			CONSTRUCTION DE MONUMENTS ET BATIMENTS DIVERS.		TOTAL.			AUTRES DÉPENSES. (VOIR TABLEAU II.)			TOTAL PAR ANNÉE.				
	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.		Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	
1885. . . .	1,747,050 70	•	6,567,105 95	•	2,455,527 51	•	11,096,557 53	•	•	3,622,805 40	•	•	•	2,026,148 56	•	27,494,865 45	•	•	•	9,840,722 15	•	•	37,355,587 58	•	•	
1886.	1,961,256 24	•	7,051,144 92	•	1,178,885 70	•	11,558,165 41	•	•	2,502,509 59	•	•	•	1,827,286 58	•	26,059,518 44	•	•	•	9,740,167 97	•	•	35,799,486 41	•	•	
1887.	1,744,590 47	•	6,244,612 42	•	494,058 48	•	12,925,565 77	•	•	1,245,580 40	87,505 82	•	•	2,805,177 46	•	25,540,868 82	•	•	•	11,581,597 97	•	•	36,922,266 79	•	•	
1888.	1,490,135 68	•	4,121,077 22	•	1,537,262 50	•	10,054,510 58	•	•	3,942,857 86	125,120 •	•	•	3,964,605 99	•	25,015,545 65	•	•	•	16,296,075 18	•	•	41,309,420 81	•	•	
1889.	1,502,296 55	•	4,304,557 44	•	2,148,652 22	•	9,254,661 89	•	•	6,106,022 99	96,825 21	•	•	1,568,264 78	•	24,761,081 06	•	•	•	26,550,705 66	•	•	51,111,786 72	•	•	
1890.	2,210,161 22	•	9,354,577 66	•	5,559,881 24	•	9,787,227 54	•	•	7,591,748 21	1,007 45	•	•	2,954,858 44	•	56,959,261 54	•	•	•	45,705,716 16	•	•	82,602,977 70	•	•	
1891.	4,251,627 77	•	5,622,747 62	•	1,589,760 55	•	11,545,656 52	•	•	5,656,285 74	95,674 80	•	•	5,451,179 68	•	52,165,952 68	•	•	•	51,281,266 58	•	•	65,445,199 26	•	•	
1892.	2,706,781 50	•	6,500,242 92	•	659,945 78	•	15,164,079 56	•	•	5,758,470 55	407,065 50	•	•	2,856,578 56	•	52,112,961 77	•	•	•	52,795,111 21	•	•	64,906,072 98	•	•	
1893.	5,566,941 06	•	4,287,116 45	•	172,602 54	•	12,074,411 96	•	•	2,091,548 94	48,885 53	•	•	2,588,152 92	•	24,429,457 58	•	•	•	25,599,046 14	854,500 •	•	49,828,505 52	854,500 •	•	
1894.	2,991,791 22	•	5,708,068 88	•	174,585 88	•	11,565,259 •	•	•	6,261,265 72	417,025 29	•	•	2,781,107 71	•	27,696,859 70	•	•	•	21,522,065 02	884,500 •	1,500,000 •	49,218,904 72	884,500 •	1,500,000 •	
	25,752,590 19	•	57,800,941 44	•	15,541,740 20	•	112,781,695 16	•	•	44,776,705 40	1,277,105 58	•	•	26,501,158 68	•	282,251,952 45	•	•	•	250,508,274 04	1,759,000 •	1,500,000 •	512,540,206 49	1,759,000 •	1,500,000 •	
1895.	1,457,885 61	80,000 •	2,900,504 45	5,050 65	627,025 59	49,196 52	11,196,906 88	•	•	5,955,522 62	285,526 46	49,975 86	•	2,155,890 95	804,217 27	24,555,060 54	988,420 28	•	•	21,009,175 22	4,540,559 96	•	45,564,255 76	5,528,960 24	•	
1896.	5,554,189 20	8,170,000 •	5,109,448 55	242,280 58	5,972,149 71	64,841 55	17,815,727 49	•	55,421,000 •	7,748,119 57	54,194 51	48,229 95	•	1,508,865 82	770,255 57	59,540,692 45	9,295,585 25	55,421,000 •	•	15,715,295 46	6,656,084 78	•	55,055,985 91	15,951,670 01	55,421,000 •	
1897.	2,517,412 51	2,195,557 •	4,556,614 41	275,558 72	7,789,695 77	415,992 59	56,545,109 80	49,552 22	50,725,518 17	13,611,110 66	159,602 96	289,498 90	•	869,789 24	2,552,678 14	65,609,555 15	5,776,457 57	50,725,518 17	•	20,720,252 09	17,967,410 56	•	86,529,585 24	25,745,847 95	50,725,518 17	
1898.	5,770,951 52	140,000 •	5,059,068 90	251,952 58	10,201,755 95	240,401 75	221,900,190 •	770,647 78	•	16,545,505 51	914,651 21	685,568 47	•	1,160,287 06	1,165,908 47	259,552,586 15	5,252,278 85	•	•	6,891,845 77	9,849,058 41	•	266,444,251 92	15,081,557 26	•	
1899.	5,866,518 55	105,000	5,647,794 98	371,498 87	15,555,851 17	465,965 74	45,488,579 05	•	•	14,867,594 56	510,205 49	168,776 97	•	1,448,478 56	1,257,760 51	85,176,602 52	2,547,000 09	•	•	55,855,260 29	16,101,785 49	•	119,011,862 61	18,448,785 58	•	
1900.	7,477,765 08	576,754 05	4,486,558 72	547,671 84	14,151,575 06	1,667,827 64	50,850,724 28	•	28,959,540 •	27,704,521 52	285,531 67	508,875 09	•	1,656,861 85	2,228,277 55	86,591,515 98	5,529,404 77	28,959,540 •	•	8,511,095 57	10,477,851 50	•	95,102,409 55	15,807,256 27	28,959,540 •	
1901.	7,469,966 62	12,154 44	7,464,852 65	210,820 56	14,815,911 81	791,416 56	50,270,791 •	•	•	56,555,555 66	2,582,094 14	59,499 05	•	1,495,044 72	1,550,781 95	100,452,916 60	2,404,645 56	•	•	4,487,118 28	15,480,514 27	•	104,919,454 88	15,885,157 65	•	
1902.	8,655,488 55	1,264 28	10,555,189 56	164,451 71	16,569,226 98	870,786 46	24,599,000 97	•	•	59,289,199 45	550,575 55	166,561 50	•	1,092,097 79	1,152,518 77	100,870,776 45	2,555,582 52	•	•	15,595,451 97	15,437,501 49	•	114,266,228 42	15,792,684 01	•	
1903.	10,405,098 78	•	16,250,589 08	249,240 14	16,111,995 47	502,282 49	24,756,488 85	•	•	57,526,619 47	1,060,437 81	162,944 55	•	1,664,787 18	855,814 67	107,775,816 64	1,550,281 85	•	•	9,249,781 40	11,511,540 72	•	117,025,598 04	12,861,822 55	•	
	48,769,072 20	11,280,599 77	59,990,200 88	2,296,505 05	99,595,165 51	4,866,709 50	445,021,518 50	820,000 •	115,084,058 17	199,781,546 82	5,940,597 40	1,957,719 70	•	12,808,101 17	12,077,990 70	869,904,000 28	55,279,454 50	115,084,058 17	•	155,815,571 85	105,602,064 98	•	1,005,717,572 15	156,881,499 48	115,084,058 17	
	120,458,806 •	15,879,811 65	501,155,515 85	15,684,545 •	202,649,062 54	7,846,608 45	1,296,511,767 61	1,655,102 65	426,854,888 68	414,918,129 95	11,578,508 80	4,469,915 51	52,058,802 11	119,554,098 96	12,077,990 70	2,400,405,887 71	55,595,969 92	458,895,690 79	•	894,598,876 66	201,842,480 85	10,450,556 61	5,560,804,764 57	257,456,450 75	469,544,227 40	
NOTE EXPLICATIVE.																					TOTAL GÉNÉRAL fr.			4,087,585,442 52		
Total des dépenses effectuées de 1830 à 1903																								fr. 4 087 585 442 52		

NOTE EXPLICATIVE.

Total des dépenses effectuées de 1850 à 1905 fr. 4,087,585,442 52
Dépenses pour ordre. Certificats de rentes remboursables dits *Domaine Losrenten* 55,754,454 95
Montant des crédits disponibles au 31 décembre 1905. 145,568.807 77
Total général des crédits dépensés ou engagés. (Annexe n° 5 de la situation du Trésor au 1^{er} janvier 1904.) . fr. 4,264,908,685 24

TABEL II

UITBREIDING

der buitengewone en uitzonderlijke uitgaven
van 1830 tot 1903.

TABEL II. — Uitbreiding der buitengewone

JAAR.	TELEGRAAF EN TELEFOON.		ZEEWEZEN.		ONDERWIJSGESTICHTEN EN MUSEUMS.		WERKEN VAN KUNST EN WETENSCHAP. TENTOONSTELLINGEN.	
	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.
1850	"	"	"	"	"	"	"	"
1851	"	"	"	"	"	"	"	"
1852	"	"	"	"	"	"	"	"
1853	"	"	"	"	"	"	"	"
1854	"	"	"	"	"	"	"	"
1855	"	"	"	"	"	"	"	"
1856	"	"	"	"	"	"	"	315,000 "
1857	"	"	"	"	"	"	"	"
1858	"	"	"	"	"	"	"	"
1859	"	"	"	"	"	"	"	"
1860	"	"	"	"	"	"	"	"
1861	"	"	"	1,847,332 48	"	"	"	"
1862	"	"	"	"	"	"	"	"
1863	"	"	"	"	"	"	"	"
1864	"	"	"	"	"	"	"	"
1865	"	"	825,973 71	"	"	"	"	"
1866	"	"	"	"	"	"	"	"
1867	"	"	"	"	"	"	"	"
1868	"	"	153,589 95	"	"	"	"	"
1869	"	"	"	"	"	"	"	"
1870	"	252,105 "	"	"	"	"	"	"
1871	"	17,897 "	"	"	"	"	"	"
1872	67,675 82	"	"	"	"	15,918 75	"	"
1873	77,013 72	"	"	"	"	34,904 59	"	"
1874	98,503 83	"	"	"	"	395,932 90	"	"
1875	31,681 57	"	"	"	5,875 "	"	"	"
1876	42,243 74	"	"	"	504,810 56	"	"	"
1877	104,533 "	"	"	"	213,579 26	"	"	"
	421,449 48	250,000 "	977,363 66	1,847,532 48	524,064 82	444,756 24	"	315,000 "

en uitzonderlijke uitgaven van 1830 tot 1903.

KRIJGS-, BEWAPENINGS- EN VERDEDIGINGS- KOSTEN.			GELDFELIJKE VERRICHTINGEN.		VERSCHILLENDE UITGAVEN.		TOTAAL.		
Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomend met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomend met renten.
"	"	"	652,804 25	"	"	"	652,804 25	"	"
"	"	"	46,205,554 60	"	"	"	46,205,554 60	"	"
27,713,040 48	"	"	46,879,423 28	"	"	"	74,502,463 76	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	4,553,716 62	"	"	"	4,553,716 62	"
"	"	"	"	"	"	"	"	315,000	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	5,896,897 40	"	"	"	5,896,897 40	"	"
"	"	"	5,349,600	"	"	"	5,349,600	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	1,847,332 48	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	7,624,000	"	5,551,258 50	"	"	"	5,551,258 50	7,624,000
"	"	"	84,656,000	"	"	"	84,656,000	"	"
"	"	"	"	"	"	1,997,539 40	825,975 71	1,997,539 40	"
"	"	"	"	"	"	2,299,212 50	"	2,299,212 50	"
"	"	"	"	"	"	787,085 20	"	787,085 20	"
"	6,800,000	"	"	"	"	1,909,486 78	155,589 95	8,709,486 78	"
"	"	"	"	"	"	500,000	"	500,000	"
"	"	"	"	"	"	499,912 38	"	752,015 38	"
"	"	"	"	"	156,091 54	"	156,091 54	17,897	"
"	4,700,000	"	"	"	308,014 74	"	575,688 56	4,715,918 75	"
"	5,489,000	"	"	"	178,722 42	"	255,736 14	5,525,904 59	"
"	1,756,000	"	"	"	50,132 12	"	148,635 95	2,129,932 90	"
"	2,637,430	"	"	"	1,190	"	58,746 37	2,657,430	"
"	5,268,980	"	"	"	200	1,500,000	547,254 30	4,768,980	"
"	288,061 86	"	5,056 04	"	"	"	322,748 30	288,061 86	"
27,713,040 48	22,919,471 86	7,624,000	185,025,115 55	8,084,974 99	674,350 82	9,585,230 20	215,955,584 81	43,444,771 76	7,624,000

TABEL

JAAR.	TELEGRAAF EN TELEFOON		ZEEWEZEN		ONDERWIJSGESTICHTEN EN MUSEUMS.		WERKEN VAN KUNST EN WETENSCHAP TEN FOONSTELLINGEN.	
	Buitengewone uitgaven	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.
1858	55,718 80	"	"	"	31,178 94	"	"	"
1859	104,695 74	"	"	"	32,654 79	"	"	"
1860	76,080 77	"	"	"	535,603 06	"	178,267 65	"
1861	62,219 17	"	"	"	588,861 72	"	259,896 59	"
1862	36,982 96	"	"	"	182,289 90	"	92,153 50	"
1863	205,266 53	"	"	"	1,029,096 82	"	96,219 55	"
1864	162,971 45	"	667,606 19	"	645,947 "	"	20,580 72	"
1865	199,595 25	"	50,829 50	"	1,565,752 81	"	61,675 69	"
1866	529,905 21	"	504,500 "	"	1,715,575 70	"	95,528 93	"
1867	280,621 58	"	506,052 56	"	1,582,905 10	"	544,702 05	"
1868	115,480 05	"	504,500 "	"	1,374,045 90	"	326,043 50	"
1869	28,459 82	"	650,182 "	"	1,520,055 25	"	79,104 16	"
1870	154,414 52	"	914,759 06	"	1,299,548 59	"	249,642 95	"
	1,810,411 83	"	5,198,429 11	"	11,413,517 48	"	1,805,695 83	"
1871	527,811 54	"	875,958 05	"	1,552,515 98	"	26,551 50	"
1872	162,647 95	"	519,558 08	"	1,097,048 19	"	15,210 "	"
1873	459,599 87	"	738,421 77	"	2,056,065 86	"	274,406 58	"
1874	106,956 20	"	510,000 "	"	1,871,428 52	"	562,588 45	"
1875	75,679 03	"	7,590 48	"	4,575,957 46	"	165,216 52	"
1876	95,954 31	"	110,740 "	"	5,525,385 94	"	155,546 94	"
1877	105,662 21	"	44,282 95	"	5,192,616 88	"	264,260 26	"
1878	85,020 22	"	92,415 75	"	5,558,411 48	"	779,413 09	"
	1,415,291 15	"	2,916,565 06	"	21,609,206 51	"	2,018,995 54	"
1879	65,217 99	"	"	"	2,674,868 58	"	718,516 87	"
1880	264,551 78	"	161,446 98	"	6,172,410 05	"	5,224,551 60	"
1881	524,401 77	"	145,878 77	"	5,506,940 41	"	1,624,859 40	"
1882	116,517 59	"	241,541 16	"	6,801,184 09	"	228,754 55	"
1883	189,959 55	"	44,146 17	"	6,169,413 54	"	141,779 02	"
1884	552,819 50	"	76,056 76	"	4,504,614 87	"	55,327 26	"
	1,515,447 98	"	668,869 84	"	29,629,451 14	"	7,989,748 48	"

II (vervolg).

KRIJGS-, BEWAPENINGS- EN VERDEDIGINGS- KOSTEN.			GELDELIJKE VERRICHTINGEN		VERSCHILLENDE UITGAVEN.		TOTAAL.		
Buitengewone uitgaven	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomend met renten.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomend met renten.
"	2,560,288 14	"	"	"	"	"	84,897 74	2,560,288 14	"
389,251 59	6,954,400 "	"	64,815 21	"	645 03	"	592,062 56	6,954,400 "	"
10,590,061 67	889,200 "	"	148 75	"	"	"	10,980,162 80	889,200 "	"
8,429,990 11	2,280,416 44	"	"	"	"	"	9,140,970 69	2,280,416 44	"
15,162,775 55	3,235,251 40	"	"	"	"	"	15,474,201 71	3,235,251 40	"
8,695,957 92	4,549,548 "	"	12,092,867 72	"	388,447 "	"	22,507,846 52	4,549,548 "	"
7,842,742 59	3,539,971 40	"	9,238,150 55	"	80,017 "	"	18,658,015 28	3,539,971 40	"
2,861,757 62	1,962,927 10	"	8,756,864 76	"	31,536 "	"	13,528,009 65	1,962,927 10	"
717,459 08	580,045 91	"	8,459,510 00	"	289,781 66	"	11,911,860 67	580,045 91	"
1,513,865 65	1,650,000 "	"	361,597 72	"	236,440 64	"	4,425,983 08	1,650,000 "	"
4,592,757 60	"	"	171,975 80	"	62,062 24	"	6,947,465 07	"	"
5,424,294 74	77,945 70	"	7,332,609 19	"	245,787 19	"	15,280,580 35	77,945 70	"
3,267,464 30	25,181,850 "	"	68,265 81	"	185,924 65	"	6,050,019 86	25,181,850 "	"
67,288,576 52	51,061,644 09	"	46,546,605 58	"	1,521,241 41	"	135,582,075 56	51,061,644 09	"
4,714,492 58	1,995,000 "	"	13,000 "	"	390,857 50	"	7,678,784 95	1,995,000 "	"
2,516,689 40	"	"	5,706,442 65	"	79,362 15	"	10,696,758 42	"	"
2,709,607 04	"	1,526,556 61	9,481,526 04	"	26,774 95	"	15,766,400 11	"	1,526,556 61
1,979,257 74	"	"	11,050,934 41	"	910,578 91	"	16,791,724 23	"	"
3,135,217 06	"	"	7,521,278 55	"	58,800 52	"	15,517,519 42	"	"
4,146,098 99	"	"	2,111,269 77	"	22,205 82	"	10,145,181 77	"	"
6,848,207 62	"	"	5,177,675 50	"	258,518 54	"	15,891,223 96	"	"
8,211,610 10	"	"	1,605,754 55	"	449,099 12	"	14,779,722 51	"	"
54,261,180 53	1,995,000 "	1,526,556 61	40,667,881 27	"	2,176,197 51	"	105,065,515 15	1,995,000 "	1,526,556 61
5,878,060 81	"	"	785,110 55	"	81,778 64	"	10,201,553 22	"	"
4,588,432 42	"	"	2,765,830 71	"	126,781 48	"	19,501,985 02	"	"
5,503,840 57	"	"	1,057,802 92	"	504,795 16	"	12,268,499 "	"	"
3,084,621 13	"	"	2,173,154 75	"	465,294 18	"	15,108,867 25	"	"
5,642,194 15	"	"	706,252 56	"	102,003 55	"	10,935,707 92	"	"
4,699,824 47	"	"	151,000 "	"	"	"	9,817,642 86	"	"
27,395,973 53	"	"	7,615,151 47	"	1,080,652 81	"	75,694,255 25	"	"

TABEL II

JAAR.	TELEGRAAF EN TELEFOON.		ZEEWEEZEN.		ONDERWIJSGESTICHTEN EN MUSEUMS.		WERKEN VAN KUNST EN WETENSCHAP. TEN TOONSTELLINGEN.	
	Buitengewone uitgaven	Uitzonderlijke uitgaven	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven
1885	110,827 68	•	907,802 55	•	5,678,198 41	•	561,154 59	•
1886	150,504 69	•	1,217,616 48	•	5,055,817 60	•	241,055 76	•
1887	255,645 51	•	901,472 44	•	2,195,025 28	•	162,952 70	•
1888	141,255 57	•	5,226,655 87	•	1,555,748 98	•	598,222 49	•
1889	266,824 50	•	190,444 16	•	1,766,015 92	•	487,075 75	•
1890	557,955 44	•	1,847,810 48	•	2,675,954 19	•	14,800 56	•
1891	582,577 66	•	500,594 24	•	974,960 55	•	47,111 10	•
1892	575,598 59	•	2,118,887 61	•	1,674,762 12	•	166,655 62	•
1893	414,872 19	854,500 •	2,268,711 45	•	1,594,153 41	•	452,672 20	•
1894	755,556 49	884,500 •	712,725 60	•	1,166,589 47	•	495,957 40	•
	5,168,995 72	1,759,000 •	15,692,520 86	•	19,935,001 71	•	5,027,615 97	•
1895	1,268,452 95	892,000 •	2,272 •	1,000,600 •	841,045 87	894,586 45	57,411 49	24,986 84
1896	1,578,515 06	968,404 22	185 •	1,280,508 85	96,971 58	1,066,855 15	11,962 51	745,800 •
1897	9,765,002 25	78,877 27	542,517 40	176,942 74	269,907 21	268,805 07	•	594,589 17
1898	1,991,565 02	81,058 03	518,649 50	112,974 •	215,412 41	1,192,131 25	•	286,525 91
1899	1,755,059 06	72,552 35	215,659 14	188,849 52	75,462 57	1,524,422 15	•	816,000 •
1900	3,255,769 04	62,514 79	20,945 98	577,077 25	2,865,515 82	1,575,576 54	•	947,850 97
1901	2,984,250 61	62,514 79	11,575 90	360,657 56	579,265 67	2,029,592 95	•	95,000 •
1902	5,959,407 02	62,514 79	40,118 62	62,788 85	1,507,555 24	3,800,595 48	•	95,169 10
1903	2,685,485 59	62,514 79	108,244 50	545,969 64	2,589,506 69	2,069,255 99	•	142,194 40
	29,059,124 58	2,542,751 05	1,059,745 64	4,105,748 19	8,856,420 86	15,121,416 77	69,574 •	5,745,694 59
	57,168,718 72	4,551,751 05	22,515,492 17	5,955,080 67	91,945,442 52	15,566,175 01	14,909,425 62	4,060,694 59

(vervolg).

KRIJGS-, BEWAPENINGS- EN VERDEDIGINGS- KOSTEN.			GEDEELTIJKE VERRICHTINGEN.		VERSCHILLENDE UITGAVEN		TOTAAL.		
Buitengewone uitgaven	Uitzonderlijke uitgaven.	Kapitalen overeenkomend met renten	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven.	Buitengewone uitgaven.	Uitzonderlijke uitgaven	Buitengewone uitgaven	Uitzonderlijke uitgaven	Kapitalen overeenkomend met renten.
4,435,564 42	•	•	208,921 44	•	28,253 08	•	9,840,722 15	•	•
3,796,525 77	•	•	1,269,793 67	•	8,876 •	•	9,740,167 97	•	•
6,517,477 38	•	•	1,552,828 66	•	•	•	11,381,397 97	•	•
9,158,153 42	•	•	1,816,059 05	•	•	•	16,296,075 18	•	•
17,922,510 95	•	•	5,440,786 28	•	277,050 30	•	26,350,705 66	•	•
33,101,928 52	•	•	5,700,925 69	•	2,026,343 48	•	45,703,716 16	•	•
26,350,124 87	•	•	2,709,692 70	•	536,605 68	•	31,281,266 58	•	•
22,912,340 74	•	•	4,676,791 08	•	868,268 65	•	32,793,111 21	•	•
15,067,097 57	•	•	5,697,631 12	•	103,928 20	•	25,399,046 14	854,500 •	•
14,313,217 99	•	1,500,000	4,046,128 25	•	52,309 82	•	21,522,065 02	884,500 •	1,500,000 •
133,374,980 63	•	1,500,000	33,209,557 94	•	3,001,635 21	•	230,308,274 04	1,739,000 •	1,500,000 •
4,484,058 42	880 25	•	13,211,787 05	725,996 27	1,144,147 44	802,090 17	21,009,175 22	4,340,559 96	•
5,188,819 03	1,050,253 08	•	8,622,592 57	576,277 •	414,440 91	949,988 50	15,713,293 46	6,636,084 78	•
5,455,761 53	12,623,523 21	•	4,891,263 72	2,028,558 69	•	1,226,316 21	20,720,252 09	17,967,410 56	•
1,280,043 19	5,937,296 60	•	3,088,377 85	1,474,153 74	•	765,140 88	6,891,845 77	9,849,058 41	•
251,384 87	11,632,850 02	•	31,341,834 65	1,596,066 74	•	471,242 73	53,835,260 29	16,101,783 49	•
242,263 20	4,966,247 66	•	2,126,801 33	1,769,876 74	•	578,708 77	8,511,093 37	10,477,831 50	•
329,123 64	6,820,807 60	•	583,424 46	2,085,879 74	•	1,126,281 85	4,487,418 28	13,480,514 27	•
88,351 09	6,646,385 83	•	8,000,000 •	2,077,040 74	•	693,006 70	13,395,451 97	13,437,301 49	•
1,049,717 99	6,265,106 93	•	1,373,485 90	2,196,158 74	1,445,340 95	230,340 23	9,249,781 40	11,311,540 72	•
18,367,402 96	55,943,351 18	•	73,439,567 53	15,430,007 40	3,001,938 28	6,913,116 02	133,813,571 85	103,602,064 98	•
528,401,924 45	131,919,467 13	10,450,536 61	387,103,859 34	23,514,982 32	12,356,016 04	16,496,352 28	894,398,876 66	201,842,480 85	10,450,536 61

TABEL III. — Spoorwegen.

Tabel der gemiddelde lengte van de gebruikte lijnen, per jaar.

JAAR.	GEMIDDELTE LENGTE (kilometers)	JAAR.	GEMIDDELTE LENGTE (kilometers).	JAAR.	GEMIDDELTE LENGTE. (kilometers).
1833	13.5	1858	745.7	1881	2,869.5
1836	35.7	1859	745.7	1882	3,004.0
1837	90.8	1860	747.2	1883	3,074.1
1838	202.6	1861	748.6	1884	3,129.0
1839	273.3	1862	748.6	1885	3,173.1
1840	324.7	1863	748.6	1886	3,199.9
1841	340.5	1864	748.6	1887	3,216.6
1842	398.5	1865	749.2	1888	3,226.8
1843	485.5	1866	789.8	1889	3,235.4
1844	559.8	1867	862.7	1890	3,248.6
1845	559.8	1868	862.7	1891	3,269.4
1846	559.8	1869	862.7	1892	3,275.8
1847	569.6	1870	868.7	1893	3,278.7
1848	594.9	1871	1,422.2	1894	3,288.6
1849	624.6	1872	1,469.6	1895	3,298.8
1850	624.6	1873	1,871.1	1896	3,402.1
1851	624.6	1874	1,925.1	1897	3,991.6
1852	624.6	1875	1,966.5	1898	4,003.9
1853	631.4	1876	2,053.2	1899	4,039.6
1854	636.6	1877	2,144.7	1900	4,060.1
1855	652.4	1878	2,435.3	1901	4,048.5
1856	713.1	1879	2,552.0	1902	4,049.3
1857	744.6	1880	2,724.0	1903	4,053.0

STATIËN.

Het getal statiën, haltes, stoppunten, enz. op Staats spoorwegnet, bedroeg den 31^e December 1903 :

Statiën	732
Aanhoorigheden	56
Binnenkantoren (stads- en hulpkantoren)	26
Haltes	222
Stoppunten	259
TE ZAMEN.	<u>1,295</u>

Jaarwedden en pensioenen der lagere bedienden.

In antwoord op eene vraag van de Middenafdeeling, deelde de heer Minister van Financiën en Openbare Werken haar eene tabel mede, betreffende het bedrag van de jaarwedden, afhoudingen en pensioenen der lagere bedienden van het bestuur van Financiën, van 1830 tot 1903.

Die tabel betreft enkel de lagere ambten bij den accijns- en toldienst, welke een talrijk personeel telt, met beperkte loopbaan. De Minister achtte het onnoodig de aanvangsbetrekkingen op te geven, zooals die van boven-tallige bij kadaster, belastingen of registratie, wier jaarwedde feitelijk over 't algemeen niet 2,000 frank overtreft, maar die de eerste trappen zijn naar hoogere bestuursbetrekkingen.

Op de hier bijgevoegde tabel volgt eene nota betreffende de vergoedingen van allen aard, toegekend aan de beambten van den accijns- en den toldienst. Die vergoedingen behooren tot twee groote klassen.

De eene zijn vaste vergoedingen en feitelijk eene verhoogde jaarwedde, ofschoon er niets van afgehouden mag worden en zij niet worden medegerekend voor het pensioen. Vergoedingen van dien aard zijn verbonden :

1^o Aan zekere bepaalde verblijfplaatsen, hetzij uit hoofde van duur leven en buitengewone dienstvervulling, hetzij voor de tolbeambten, uit hoofde van de verplichting om gestadig de uniform te dragen ;

2^o Aan sommige bepaalde betrekkingen of posten, zooals in de van plaats veranderende accijnsafdeelingen, — het aanstellen als dienstoverste in eene accijnsafdeeling met meer dan zes manschappen, — dienst in buitengewoon uitgestrekte accijnsafdeelingen, — bestendigen dienst in suikerraffinaderijen en azijnzuurfabrieken.

De vergoedingen van het tweede slag zijn veranderlijk en, hoe menigvuldig ook in sommige gevallen, toevallig. Dit zijn de vergoedingen, per dag, per uur of per stuk toegestaan voor 't bewaken van suikerfabrieken, van buitengewone lading- of lossingwerken in havens, en voor de optelling der tabaksplanten.

Aan dit tweede soort zijn verbonden de toelagen op het voorbehouden fonds van het betwistbare, jaarlijks verleend aan een aanzienlijk getal beambten, volgens zekere afwisseling, alsmede de toelagen voor onderstand bij ziekte of andere ongelukkige omstandigheden.

Dezelfde beambten kunnen te gelijker tijd twee of meer verschillende vergoedingen trekken, bij voorbeeld : vergoeding voor verblijf en vergoeding voor buitengewonen dienst in havens, vergoeding voor verblijf en vergoeding wegens dienst in eene suikerraffinaderij, enz. De cijfers, ingeschreven in de kolommen « Getal deelhebbers », kunnen dus, streng genomen, niet samengegeld worden om overeen te komen met het gansche cijfer der beambten.

Het totaal der vergoedingen van verschillenden aard, in de tabel opgegeven, is niet het juiste bedrag der uitgave in een bepaald jaar : zekere posten moesten worden berekend op den grondslag van het geregeld kader, ondersteld dat dezelfde agenten het gansche jaar door denzelfden dienst zouden verrichten. Doch het tijdelijk onbezet blijven van plaatsen en de personeelswijzigingen in den loop van een jaar kunnen slechts geringen invloed uitoefenen op de eindrekening, en het totaal van 908,688 frank mag worden beschouwd als een regelmatig jaar.

Het kwam ons niet onbelangrijk voor, het bedrag der vergoedingen voor iedere klasse van beambten te vergelijken met het bedrag der afhoudingen *op de jaarwedden*, ten voordeele der kas van weduwen en weezen, tijdens het laatste jaar waarover de rekening is gesloten (1902). De afhoudingen bedragen nauwelijks de helft van de vergoedingen.

Een aandachtig onderzoek van deze inlichtingen is leerrijk; zoodoende kan men zien welke verbeteringen sedert 1830 werden toegebracht aan de jaarwedden der mindere beambten en kan men nauwkeurig hun tegenwoordigen toestand nagaan.

VERGELIJKENDE TABEL,

**per tijdvak, van de jaarwedden, afhoudingen en pensioenen
der mindere accijns- en tolbeambten, van 1830 tot 1905.**

Vergelijkende tabel, per tijdvak, van de jaarwedden, afhoudingen en

Tijdvak.	GRAAD EN JAARWEDDE.	AFHOUDINGEN (1)									
		ten voordeele der gewezen pensioenkas bij het Departement van Financiën.			Ten voordeele van den Staat	ten voordeele der kas van weduwen en weezen.					
		2 o/o van 1830 tot Juli 1832. (Reglement van 29 Mei 1822.)	3 o/o van Juli 1832 tot en met 1844. (Koninklijk besluit van 15 November 1832.)	5 o/o van Januari 1833 tot en met 1844, op jaarwedden hooger dan 1,200 fr. (Koninklijk besluit van 12 November 1831.)		Algemeene afhouding.		Meerdere afhouding voor gehuwde beambten.			
						Van 1845 tot Maart 1847. A op jaarwedden van min dan 1,200 fr. 2 ½ o/o	Sedert 1857. A op jaarwedden van min dan 1,200 fr. en meer 3 o/o	Van Mei 1857 tot Mei 1874. 1 o/o verschuldigd door gehuwde beambten. (Koninklijk besluit van 30 April 1857.)	Totaal tot in 1874 voor gehuwde beambten. (Kolommen 8 en 9.)	Sedert Mei 1874 1 ½ o/o verschuldigd door gehuwde beambten. (Koninklijk besluit van 25 April 1874.)	Totaal sedert 1874 voor gehuwde beambten. (Kolommen 8 en 11.)
Afgeschafte afhouding.			Afgeschafte afhouding.								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Accijsbeambten :										
Vóór 1845	1ste klasse . . .	1,140	22.80	54.20	"	28.50	"	"	"	"	"
	2e — . . .	1,020	20.40	30.60	"	25.50	"	"	"	"	"
	3e — . . .	760	15.20	22.80	"	19	"	"	"	"	"
In 1846 . .	1ste klasse . . .	1,200	"	"	12	36	"	"	"	"	"
	2e — . . .	1,000	"	"	10	25	"	"	"	"	"
	3e — . . .	800	"	"	8	20	"	"	"	"	"
In 1857 . .	1ste klasse . . .	1,300	"	"	"	"	52	13	65	"	"
	2e — . . .	1,100	"	"	"	"	38.50	11	49.50	"	"
	3e — . . .	900	"	"	"	"	31.50	9	40.50	"	"
In 1862 . .	1ste klasse . . .	1,500	"	"	"	"	60	15	75	22.50	82.50
	2e — . . .	1,200	"	"	"	"	48	12	60	18	66
	3e — . . .	1,000	"	"	"	"	35	10	45	15	50
	4e — . . .	900	"	"	"	"	31.50	9	40.50	13.50	45
In 1875 . .	1ste klasse . . .	1,650	"	"	"	"	66	"	"	24.75	90.75
	2e — . . .	1,300	"	"	"	"	52	"	"	19.50	71.50
	3e — . . .	1,100	"	"	"	"	38.50	"	"	16.50	55
	4e — . . .	1,000	"	"	"	"	35	"	"	15	50
In 1898 . .	1ste klasse . . .	1,950	"	"	"	"	78	"	"	29.25	107.25
	1ste klasse . . .	1,800	"	"	"	"	72	"	"	27	99
	2e — . . .	1,650	"	"	"	"	66	"	"	24.75	90.75
	2e — . . .	1,500	"	"	"	"	60	"	"	22.50	82.50
	3e — . . .	1,450	"	"	"	"	58	"	"	21.75	79.75
	3e — . . .	1,300	"	"	"	"	52	"	"	19.50	71.50
	4e — . . .	1,200	"	"	"	"	48	"	"	18	66

pensioenen der mindere accijns- en tolbeambten, van 1830 tot 1905.

PENSIOENEN (2)							
Reglement van 29 Mei 1822.		Wet van 21 Juli 1844.				Wetten van 17 Februari 1849 en 10 Januari 1836 (3).	
Ouder- dom.	Bedrag. (1/2 van de vaste jaarwedde na 30 dienstjaren + 1/10 ^e van die jaarwedde per jaar boven 30.)	Ouder- dom.	Minimum. Bedrag. (1/50 ^e van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren, vermenig- vuldigd met het getal dienstjaren.)	Ouder- dom.	Maximum. Bedrag. (3/4 van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren.)	Ouder- dom. (4)	Wet van 1849 1/55 ^e . Wet van 1836 1/50 ^e van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren vermenigvuldigd met het getal dienstjaren. Maximum 3/4 van gemiddelde jaarwedde.
13	14	15	16	17	18	19	20
55		55		58 1/2		65	
—	684	—	•	—	•	—	•
—	•	—	816	—	900	—	900
—	•	—	•	—	•	—	975
—	•	—	•	—	•	—	1,125
—	•	—	•	—	•	—	1,237
—	•	—	•	—	•	—	1,462

Anmerkingen.

(1) De afhoudingen, vermeld in de kolommen 5 tot 6, worden niet meer gedaan.

In de kolommen 7 tot 12 worden enkel opgegeven de gewone afhoudingen voor de Kas van weduwen en weezen, te weten :

1^o De algemeene afhouding, geldende voor al de beambten, gehuwd of ongehuwd (kol. 7 en 8);

2^o De bijkomende afhouding, toegepast op de gehuwde beambten (kol. 9 en 11).

Daarenboven bestaan er buitengewone of uitzonderlijke afhoudingen, die sedert 1850 van aard en bedrag veranderden. Thans wordt afgehouden :

1^o Gansch of de helft van de eerste maand van elke jaarwedde, naar gelang deze al of niet 1,200 frank bedraagt;

2^o De twee eerste maanden van iedere verhooging van jaarwedde;

3^o Het achterstallige, voor beambten die na hunne dienstneming huwen en voor hen die, gehuwd zijnde, vroegere diensten tellen, die kunnen medegerekend worden voor het pensioen;

4^o Eene som, uit hoofde van te groot verschil tusschen den leeftijd der echtgenooten.

(2) De cijfers van pensioen, opgenomen in de kolommen 14, 16, 18 en 20, zijn berekend in de onderstelling dat de beambten in dienst traden op den leeftijd van 21 jaar en pensioen genoten op den door de wet gestelden ouderdom.

(3) Onder de wet van 1849, kon het maximum van het pensioen worden bereikt na 41 jaar en 3 maanden werkelijken dienst. Dus op den ouderdom van 65 jaar — bepaald voor het pensionneeren — door beambten die hoogstens 25 jaar en 9 maanden oud waren, toen zij in dienst traden.

Onder de thans van kracht zijnde wet van 1886, verwerft men het hoogste pensioen op denzelfden ouderdom, na 37 1/2 jaar werkzaam dienst, dus zelfs beambten die op den ouderdom van 27 1/2 jaar in dienst traden.

(4) De ouderdom, opgegeven in de 19^e kolom, is niet de leeftijd waarop de beambte moet, maar wel kan op pensioen worden gesteld, zonder ander beding dan 30 jaren dienst.

Tijdvak.	GRAAD EN JAARWEDDE.	AFHOUDINGEN (1)										
		ten voordeele der gewezen pensioenkas bij het Departement van Financiën.			Ten voordeele van den Staat	ten voordeele der kas van weduwen en weezen.						
		2 o/o van 1830 tot Juli 1832. (Reglement van 29 Mei 1822.)	3 o/o van Juli 1832 tot en met 1844. (Koninklijk besluit van 15 November 1832.)	5 o/o van Januari 1833 tot en met 1844. op jaarwedden hooger dan 1,200 fr. (Koninklijk besluit van 12 November 1833.)		Algemeene afhouding.	Meerdere afhouding voor gehuwde beambten.					
							Van 1845 tot Maart 1847. A op jaarwedden van min dan 1,200 fr. 2 ½ o/o B op jaarwedden van 1,200 fr. en meer 3 o/o (Koninklijk besluit van 29 December 1844)	Sedert 1857. A op jaarwedden van min dan 1,200 fr. en meer 4 o/o (Koninklijk besluit van 30 April 1857.)	Van Mei 1857 tot Mei 1874. 1 o/o verschuldigd door gehuwde beambten. (Koninklijk besluit van 30 April 1857.)	Totaal tot in 1874 voor gehuwde beambten. (Kolommen 8 en 9.)	Sedert Mei 1874 1 ½ o/o verschuldigd door gehuwde beambten. (Koninklijk besluit van 25 April 1874.)	Totaal sedert 1874 voor gehuwde beambten. (Kolommen 8 en 11.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Brigadier bij den toldienst :												
Vóór 1857 .	—	1,100	22 .	33 .	•	11 .	27.50	•	•	•	•	
In 1857 . .	—	1,200	•	•	•	•	•	48 .	12 .	60 .	•	
In 1862 . .	—	1,400	•	•	•	•	•	56 .	14 .	70 .	77 .	
In 1875 . .	—	1,550	•	•	•	•	•	62 .	•	•	85.25	
In 1898 . .	—	1,800	•	•	•	•	•	72 .	•	•	99 .	
		1,600	•	•	•	•	•	64 .	•	•	88 .	
Onder-brigadier bij den toldienst :												
Vóór 1846 .	—	940	18.80	28.20	•	•	23.50	•	•	•	•	
In 1846 . .	—	900	•	•	•	9 .	22.50	•	•	•	•	
In 1857 . .	—	1,000	•	•	•	•	•	35 .	10 .	45 .	•	
In 1862 . .	—	1,100	•	•	•	•	•	38.50	11 .	49.50	55 .	
In 1875 . .	—	1,200	•	•	•	•	•	48 .	•	•	66 .	
In 1898 . .	—	1,500	•	•	•	•	•	60 .	•	•	82.50	
		1,300	•	•	•	•	•	52 .	•	•	71.50	
Tolbeambte :												
Vóór 1846 .	—	640	12.80	19.20	•	•	18 .	•	•	•	•	
		740	14.80	22.20	•	•	18.50	•	•	•	•	
In 1846 . .	—	700	•	•	•	7 .	17.50	•	•	•	•	
In 1857 . .	—	900	•	•	•	•	•	31.50	9 .	40.50	•	
		800	•	•	•	•	•	28 .	8 .	36 .	•	
		1,000	•	•	•	•	•	35 .	10 .	45 .	50 .	
In 1862 . .	—	900	•	•	•	•	•	31.50	9 .	40.50	45 .	
		800	•	•	•	•	•	28 .	8 .	36 .	40 .	

PENSIOENEN (2)

Reglement van 29 Mei 1822.		Wet van 21 Juli 1844.				Wetten van 17 Februari 1849 en 10 Januari 1856 (3).	
Ouder- dom.	Bedrag. (1/2 van de vaste jaarwedde na 30 dienstjaren + 1/40 ^e van die jaarwedde per jaar boven 30.)	Ouder- dom.	Bedrag. (1/30 ^e van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren, vermenig- vuldigd met het getal dienstjaren.)	Ouder- dom.	Bedrag. (3/4 van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren.)	Ouder- dom. (4)	Wet van 1849 1/35 ^e . Wet van 1856 1/30 ^e van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren vermenigvuldigd met het getal dienstjaren. Maximum 3/4 van gemelde gemiddelde jaarwedde.
13	14	15	16	17	18	19	20

Anmerkingen.

55		55		58 1/2		65	
—	660 •	—	748 •	—	825 •	—	825 •
—	•	—	•	—	•	—	900 •
—	•	—	•	—	•	—	1,050 •
—	•	—	•	—	•	—	1,162 •
—	•	—	•	—	•	—	1,550 •
55		55		58 1/2		65	
—	564 •	—	659 •	—	705 •	—	•
—	•	—	•	—	•	—	675 •
—	•	—	•	—	•	—	750 •
—	•	—	•	—	•	—	825 •
—	•	—	•	—	•	—	900 •
—	•	—	•	—	•	—	1,125 •
55		55		58 1/2		65	
—	444 •	—	505 •	—	555 •	—	•
—	•	—	•	—	•	—	525 •
—	•	—	•	—	•	—	675 •
—	•	—	•	—	•	—	750 •

N. B. Voor de verwijzing naar nota's zie blz. 57.

Tijdvak.	GRAAD EN JAARWEDDE.	AFHOUDINGEN (1)									
		ten voordeele der gewezen pensioenkas bij het Departement van Financiën.			Ten voordeele van den Staat 1 o/o van 1849 tot 1857 (Wetten van 17 Februari 1849 en 8 April 1857.)	ten voordeele der kas van weduwen en weezen.					
		2 o/o van 1830 tot Juli 1832. (Reglement van 29 Mei 1822.)	3 o/o van Juli 1832 tot en met 1844. (Koninklijk besluit van 15 November 1832.)	5 o/o van Januari 1833 tot en met 1844, op jaarwedden hooger dan 1,200 fr. (Koninklijk besluit van 12 November 1833.)		Algemeene afhouding.		Meerdere afhouding voor gehuwde beambten.			
						Van 1845 tot Maart 1847. A op jaarwedden van min dan 1,200 fr. 2 ½ o/o B op jaarwedden van 1,200 fr. en meer 3 o/o (Koninklijk besluit van 29 December 1844.)	Sedert 1857. A op jaarwedden van min dan 1,200 fr. 3 ½ o/o B op jaarwedden van 1,200 fr. en meer 4 o/o (Koninklijk besluit van 30 April 1857.)	Van Mei 1857 tot Mei 1874. 1 o/o verschuldigd door gehuwde beambten. (Koninklijk besluit van 30 April 1857.)	Totaal tot in 1874 voor gehuwde beambten. (Kolommen 8 en 9.)	Sedert Mei 1874 1 ½ o/o verschuldigd door gehuwde beambten. (Koninklijk besluit van 25 April 1874.)	Totaal sedert 1874 voor gehuwde beambten. (Kolommen 8 en 11.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Tolbeambte (vervolg) :											
In 1875 .	—	1,100	"	"	"	"	38.50	"	"	16.50	55 "
		1,000	"	"	"	"	35 "	"	"	15 "	50 "
		900	"	"	"	"	31.50	"	"	13.50	45 "
In 1898 . .	—	1,400	"	"	"	"	56 "	"	"	21 "	77 "
		1,200	"	"	"	"	48 "	"	"	18 "	66 "
		1,100	"	"	"	"	38.50	"	"	16.50	55 "
		1,000	"	"	"	"	35 "	"	"	15 "	50 "
Matrozen :											
Vóór 1846 .	—	940	18.80	28.20	"	23.50	"	"	"	"	"
		840	16.80	25.20	"	21 "	"	"	"	"	"
In 1846 . .	—	950	"	"	"	9.50 23.75	"	"	"	"	"
		850	"	"	"	8.50 21.25	"	"	"	"	"
In 1857 . .	—	1,100	"	"	"	"	38.50	11 "	49.50	16.50	55 "
		1,000	"	"	"	"	35 "	10 "	45 "	15 "	50 "
		1,200	"	"	"	"	48 "	"	"	18 "	66 "
In 1875 . .	—	1,100	"	"	"	"	38.50	"	"	16.50	55 "
		1,500	"	"	"	"	60 "	"	"	22.50	82.50
In 1898 . .	—	1,400	"	"	"	"	56 "	"	"	21 "	77 "
		1,300	"	"	"	"	52 "	"	"	19.50	71.50
		1,200	"	"	"	"	48 "	"	"	18 "	66 "
Scheepsjongens :											
Vóór 1857 .	—	500	10 "	15 "	"	5 " 12.50	"	"	"	"	"
In 1857 . .	—	600	"	"	"	"	21 "	6 "	27 "	9 "	30 "
In 1875 . .	—	700	"	"	"	"	24.50	"	"	10.50	35 "
In 1898 . .	—	800	"	"	"	"	28 "	"	"	12 "	40 "

PENSIOENEN (2)

Reglement van 29 Mei 1822.		Wet van 21 Juli 1844.				Wetten van 17 Februari 1849 en 10 Januari 1886 (2).	
		Minimum.		Maximum.			
Ouder- dom	Bedrag. (1/2 van de vaste jaarwedde na 30 dienstjaren + 1/40 ^e van die jaarwedde per jaar loven 30.)	Ouder- dom.	Bedrag. (1/50 ^e van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren, vermenig- vuldigd met het getal dienstjaren.)	Ouder- dom.	Bedrag. (3/4 van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren.)	Ouder- dom. (4)	Wet van 1849 1/55 ^e . Wet van 1886 1/50 ^e van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren vermenigvuldigd met het getal dienstjaren. — Maximum 3/4 van gemelde gemiddelde jaarwedde.
43	44	45	46	47	48	49	20

Anmerkingen.

55		55		58 1/2		65	
—	•	—	•	—	•	—	825
—	•	—	•	—	•	—	1,050 •
55		55		58 1/2		65	
—	564 •	—	639 •	—	705 •	—	•
—	•	—	•	—	•	—	712 •
—	•	—	•	—	•	—	825 •
—	•	—	•	—	•	—	900 •
—	•	—	•	—	•	—	1,125 •
55		55		58 1/2		65	
—	500 •	—	340 •	—	575 •	—	•
—	•	—	•	—	•	—	450 •
—	•	—	•	—	•	—	525 •
—	•	—	•	—	•	—	600 •

N. B. Voor de verwijzing naar nota's zie blz. 57.

Tijdvak.	GRAAD EN JAARWEDDE.	AFHOUDINGEN (1)									
		ten voordeele der gewezen pensioenkas bij het Departement van Financiën.			Ten voordeele van den Staat 4 o/o van 1842 tot 1857 (Wetten van 17 Februari 1842 en 8 April 1857.) Afgeschafte afhouding.	ten voordeele der kas van weduwen en weezen.					
		2 o/o van 1830 tot Juli 1832. (Reglement van 29 Mei 1822.)	3 o/o van Juli 1832 tot en met 1844. (Koninklijk besluit van 15 November 1832.)	5 o/o van Januari 1833 tot en met 1844, op jaarwedden hoogere dan 1,200 fr. (Koninklijk besluit van 12 November 1833.)		Algemeene afhouding.		Meerdere afhouding voor gehuwde beambten.			
						Van 1845 tot Maart 1847. A op jaarwedden van min dan 1,200 fr. 2 ½ o/o B op jaarwedden van 1,200 fr. en meer 3 o/o (Koninklijk besluit van 29 December 1844.)	Sedert 1857. A op jaarwedden van min dan 1,200 fr. 3 ½ o/o B op jaarwedden van 1,200 fr. en meer 4 o/o (Koninklijk besluit van 30 April 1857.)	Van Mei 1857 tot Mei 1874. 4 o/o verrechuldigd door gehuwde beambten. (Koninklijk besluit van 30 April 1857.)	Totaal tot in 1874 voor gehuwde beambten. (Kolommen 8 en 9.)	Sedert Mei 1874 4 ½ o/o verrechuldigd door gehuwde beambten. (Koninklijk besluit van 25 April 1874.)	Totaal sedert 1874 voor gehuwde beambten. (Kolommen 8 en 11.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Onderpatroon (stoom- boot) :										
In 1878 . .	— { 1,400	"	"	"	"	"	56 "	"	"	21 "	77.00
	{ 1,300	"	"	"	"	"	52 "	"	"	19 50	71.50
In 1884 . .	— { 1,500	"	"	"	"	"	60 "	"	"	22 50	82.50
	{ 1,400	"	"	"	"	"	56 "	"	"	21 "	77.00
In 1901 . .	— { 1,600	"	"	"	"	"	64 "	"	"	24 "	88.00
	{ 1,500	"	"	"	"	"	60 "	"	"	22 50	82.50
	Onderpatroon (verken- ningsboot) :										
In 1886 . .	— { 1,400	"	"	"	"	"	56 "	"	"	21 "	77.00
	{ 1,300	"	"	"	"	"	52 "	"	"	19 50	71.50
In 1901 . .	— { 1,600	"	"	"	"	"	64 "	"	"	24 "	88.00
	{ 1,500	"	"	"	"	"	60 "	"	"	22 50	82.50
	Machinisten-stokers :										
In 1878 . .	— { 1,500	"	"	"	"	"	60 "	"	"	22 50	82.50
	{ 1,400	"	"	"	"	"	56 "	"	"	21 "	77.00
In 1896 . .	— { 1,600	"	"	"	"	"	64 "	"	"	24 "	88.00
	{ 1,500	"	"	"	"	"	60 "	"	"	22 50	82.50
In 1901 . .	— { 1,650	"	"	"	"	"	66 "	"	"	24 75	90.75
	{ 1,600	"	"	"	"	"	64 "	"	"	24 "	88.00
	{ 1,500	"	"	"	"	"	60 "	"	"	22 50	82.50

PENSIOENEN (2)

Reglement van 29 Mei 1892.		Wet van 21 Juli 1844.				Wetten van 17 Februari 1849 en 40 Januari 1886 (3).	
		Minimum.		Maximum.			
Ouder- dom.	Bedrag. (1/2 van de vaste jaarwedde na 30 dienstjaren + 1/40 ^e van die jaarwedde per jaar boven 30.)	Ouder- dom.	Bedrag. (1/50 ^e van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren, vermenig- vuldigd met het getal dienstjaren.)	Ouder- dom.	Bedrag. (3/4 van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren.)	Ouder- dom. (4)	Wet van 1849 1/35 ^e . Wet van 1886 1/50 ^e van de gemiddelde jaarwedde der 5 laatste jaren vermenigvuldigd met het getal dienstjaren — Maximum 3/4 van gemelde gemiddelde jaarwedde.
43	44	45	46	47	48	49	50

Anmerkingen.

21

55		55		58 1/2		65	
—	•	—	•	—	•	—	1,050 •
—	•	—	•	—	•	—	1,125 •
—	•	—	•	—	•	—	1,200 •
—	•	—	•	—	•	—	1,050 •
—	•	—	•	—	•	—	1,200 •
—	•	—	•	—	•	—	1,125 •
—	•	—	•	—	•	—	1,200 •
—	•	—	•	—	•	—	1,237 •

N. B. Voor de verwijzing naar nota's zie blz. 57.

Tabel der vergoedingen, toegekend aan

AARD DER VERGOEDINGEN.		ACCIJNSBEAMBTEN.			
		Gezamenlijk getal : 950			
		Getal deelhebbers.	Uitgaven.		
Verblijfsvergoeding in sommige plaatsen ⁽¹⁾		$\left\{ \begin{array}{l} 200 \text{ frank} \\ 150 \text{ —} \\ 125 \text{ —} \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} \text{volgens de klasse waaronder het verblijf is} \\ \text{gerangschikt.} \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 203 \\ 33 \\ 94 \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} (1) \text{ 35,600 } \bullet \\ 4,350 \bullet \\ 10,312 \bullet \end{array} \right\}$
Vergoeding aan tolbeambten die vroeger de uniform moesten dragen en dienst doen in eene plaats waar zij geene verblijfsvergoeding genieten : 100 frank				.	.
Vergoeding der beambten be- hoorende tot onvaste accijns- afdeelingen		$\left\{ \begin{array}{l} 900 \text{ frank wanneer de van plaats veranderlijke dienst is} \\ \text{uitgestrekt over eene gansche provincie.} \\ 600 \text{ frank in de andere gevallen} \end{array} \right\}$		$\left\{ \begin{array}{l} 6 \\ 25 \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 5,400 \bullet \\ 15,000 \bullet \end{array} \right\}$
Vergoedingen aan de dienstoversten van aan- zienlijke accijnsafdeelingen.		$\left\{ \begin{array}{l} 250 \text{ frank (afdeelingen van minstens 13 man).} \\ 150 \text{ frank (afdeelingen van minstens 6 man).} \end{array} \right\}$		$\left\{ \begin{array}{l} 5 \\ 15 \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 1,250 \bullet \\ 2,250 \bullet \end{array} \right\}$
Vergoedingen aan accijnsbeambten in sommige zeer uitgestrekte afdeelingen.		$\left\{ \begin{array}{l} 350 \text{ frank. .} \\ 300 \text{ — .} \\ 250 \text{ — .} \end{array} \right\}$		$\left\{ \begin{array}{l} 6 \\ 4 \\ 2 \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 2,100 \bullet \\ 1,200 \bullet \\ 500 \bullet \end{array} \right\}$
Vergoeding voor 't bewaken van suikerfabrieken.				30	6,915 •
Vergoeding voor 't bewaken van sommige suikerraffinaderijen		$\left\{ \begin{array}{l} \text{Dienstoversten. } \left\{ \begin{array}{l} 300 \text{ frank} \\ 200 \text{ —} \end{array} \right\} \\ \text{Adjuncten . . } \left\{ \begin{array}{l} 150 \text{ —} \\ 100 \text{ —} \end{array} \right\} \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} \text{volgens de klasse waarin} \\ \text{de fabriek is gerang-} \\ \text{schikt.} \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 3 \\ 10 \\ 23 \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 900 \bullet \\ 2,000 \bullet \\ 3,450 \bullet \end{array} \right\}$
Vergoeding voor 't bewaken van azijnzuur-fabrieken : 300 frank				19	5,700 •
Vergoeding voor het optellen der tabaksplanten				477	8,791 •
Vergoeding aan tolbeambten voor het bewaken van buitengewone lading- en lossingwerken aan schepen, buiten de geregelde dagen en uren.				.	.
Aandeel in het voorbehouden fonds van het betwistbare.				143	7,350 •
Bijjaarwedde verleend aan beambten die, ten gevolge van ziekte, familierampen of andere dergelijke omstandigheden in een uitzonderlijken toestand verkeerden				77	12,062 •
Benaderend TOTAAL, per graad, van de verschillende vergoedingen voor één jaar					125,130 •
TOTAAL, per graad, van de afhoudingen op de jaarwedde, ten voordeele der Kas voor weduwen en weezen (jaar 1902)					83,772 •

mindere accijns- en tolbeambten.

BRIGADIERS BIJ DEN TOLDIENST. Gezamenlijk getal : 453		ONDERBRIGADIERS BIJ DEN TOLDIENST. Gezamenlijk getal : 767		TOLBEAMBTEN. Gezamenlijk getal : 2,710		Aanmerkingen.
Getal deelhebbers.	Uitgaven.	Getal deelhebbers.	Uitgaven.	Getal deelhebbers.	Uitgaven.	
101	(1) 20,200 "	295	(1) 58,600 "	1,218	(1) 203,000 "	(1) Vrijgezellen zonder familielast trekken slechts de helft der verblijfsvergoeding.
6	900 "	13	1,950 "	40	5,025 "	
10	1,250 "	23	2,875 "	85	8,875 "	
62	6,200 "	116	11,600 "	154	15,400 "	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	10	2,455 "	543	87,481 "	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
28	225 "	11	102 "	55	56 "	
70	23,887 "	237	68,516 "	867	207,197 "	
69	3,450 "	98	4,900 "	200	10,000 "	
28	5,140 "	41	5,155 "	228	28,419 "	
	61,252 "		156,153 "		506,153 "	Algeheele uitgave voor vergoedingen . . . 908,688 "
	42,216 "		69,718 "		252,860 "	
						Totaal der afhoudingen op jaarwedden. . . . 448,566 "

De eerste spoorweg.

Toen Leopold I den 8ⁿ September 1831 den eersten zitting van de Kamer der Volksvertegenwoordigers opende, sprak Hij als volgt :

« ... De crisis, welke het land te doorworstelen had om tot zijne politieke herwording te geraken, heeft het tijdelijk in een deel zijner stoffelijke belangen gekrenkt. Voortaan zullen onze vereenigde pogingen moeten strekken om die belangen in de hand te werken, door de nijverheid aan te moedigen en den handel nieuwe vertierwegen te verschaffen. »

Daarin lag een gansch programma besloten.

's Konings bezorgdheid voor de stoffelijke belangen van België werd enkele dagen later vertolkt door eene naar het schijnt weinig gekende daad, welke echter de kiem in zich besloot van het hooldbestanddeel onzer toekomstige welvaart.

't Was toen door den Minister van Financiën, den heer Coghen, het wetsontwerp houdende den *Algemeenen Staat van uitgaven en diensten voor 1831*, werd overgelegd. Men vindt er, onder den titel *Openbare Werken*, een artikel 9, luidende als volgt :

« Kosten voor het opnemen van plans, effeningswerken en verscheidene verrichtingen aan den grond 1,000 gulden. »

De uitleggende nota voor dat krediet en de datum van het wetsontwerp waarin het voorkomt, doen al het groot gewicht van 's Konings initiatief uitschijnen. Het wetsontwerp is gedagteekend 23 September 1831. Ziehier de toelichting van artikel 9 :

« Spoorweg van de Schelde naar den Rhijn.

» De som van 1,000 gulden is bestemd voor de kosten van het opnemen van plans, effeningswerken en andere verrichtingen aan den grond voor het leggen van een spoorweg tusschen de Schelde, de Maas en den Rhijn. Ingenieurs houden zich bezig met die verrichtingen, welke het gevolg zijn van het ontwerp, in beginsel vastgesteld door Zijne Majesteit. De belangrijkheid van dien gemeenschapsweg voor den handel van België met Duitschland, Pruisen en Nederland, doet genoeg beseffen hoe nuttig het is zich met dat ontwerp in te laten en in de voorafgaande kosten te voorzien. »

Reeds op 21 Maart 1832, werd door den heer de Theux, Minister van Binnenlandsche Zaken, tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoorden, een koninklijk besluit onderteekend, hem machtiging verleene om over te gaan tot de openbare aanbesteding van « de eeuwigdurende vergunning van een weg met ijzeren sporen, aan te leggen tusschen Antwerpen en Luik en bestemd om uit te maken het eerste vak van de ijzeren baan van Antwerpen op Keulen ».

« Het plan, voegt het koninklijk besluit er bij, den 10ⁿ Februari opge maakt door de ingenieurs van Bruggen en Wegen, Simons en De Ridder,

alsmede het er bijgevoegd bestek en het kohier van lasten en voorwaarden, zijn in beginsel goedgekeurd en zullen tot grondslag dienen voor de aanbesteding van den spoorweg. »

De plakbrief met de aankondiging van de aanbesteding des spoorwegs van Antwerpen op Keulen (eerste vak van Antwerpen op Luik), verscheen den 27ⁿ Maart 1832.

De Regeering had dus geen tijd verloren! Op dat oogenblik de voorkeur gevende aan het stelsel der eeuwigdurende vergunning bij aanbesteding, ging zij klaarblijkelijk uit van den jammerlijken toestand der Schatkist en de weinige degelijkheid van 's lands krediet.

Dat kan men haar niet ten kwade duiden, en men mag niet vergeten dat de Omwenteling van 1830 gedeeltelijk te wijten was aan de klachten der Belgen over de niet gewettigde overdreven belastingen. Het Voorloopig Bewind moest er verschillende afschaffen en de inkomsten verminderden aldus met *negen* millioen, op 't oogenblik dat aanzienlijke krijgsuitgaven op het land drukten.

Van zijnen kant verminderde het Nationaal Congres de openbare lasten met meer dan zes millioen, wat dus eene gezamenlijke vermindering van ontvangsten uitmaakte van 15 millioen.

Anderzijds genoot België onmiddellijk na de omwenteling nagenoeg geen krediet. De leening, in October 1830 door het Voorloopig Bewind uitgeschreven, bracht slechts voor 300,000 gulden inschrijvingen vanwege de burgers op.

Dus is het heel begrijpelijk dat het Voorloopig Bewind, wenschende België een snellen en goedkoop gemeenschapsweg te verschaffen tusschen de Schelde, de Maas en den Rhijn, en aldus de Nederlandsche waterwegen te vervangen, waarvan de Belgische handel vóór de scheiding gebruik maakte, eerst en vooral dacht aan private burgers vergunning te geven voor het aanleggen en beheeren van den spoorweg. Evenwel verhinderde de benarde toestand de onmiddellijke verwezenlijking van het zoo ijverig voorbereid ontwerp. Het aanleggen van spoorwegen — en ditmaal het aanleggen door den Staat — werd eerst bepaald ingevoerd door de wet van 1 Mei 1834.

Intusschen wedijverden Koning, Kamers en Regeering om de uitvoering te verhaasten van een ontwerp waarvan zij de gewichtigheid beseften.

Uit officieele stukken blijkt duidelijk hoeveel wedijver dienaangaande bestond onder de openbare machten.

In haar antwoord op de Troonrede van 13 November 1832, bevestigt de Kamer duidelijk hare inzichten : « Zij tracht vurig, zegt zij, en met levendig ongeduld naar het oogenblik waarop Uwe Majesteit hare welwillende ontwerpen zal kunnen verwezenlijken om onze handelsbetrekkingen uit te breiden en voor de producten der Belgische nijverheid nieuwe vertierwegen in den vreemde te openen. Die punten, het is u bekend, Sire, zijn voor het land een levensbelang. »

Bij de opening der Kamers, op 7 Juni 1833, dringt de Koning nogmaals aan op het vraagstuk van den spoorweg :

« Tot de allereerste belangen welke uwe aandacht dienen te vestigen, zegt Zijne Majesteit, behooren die van onze nijverheid en van onzen handel...

Het bestuur heeft de noodzakelijkheid gevoeld in dat opzicht onze openbare werken nieuw leven bij te zetten. Ik vestig de vaderlandslievende aandacht der Kamers op het ontwerp van groote gemeenschap van de zee en de Schelde naar de Maas en den Rhijn, welke beantwoordt aan de behoeften en de wenschen van nagenoeg het gansche land. »

Enkele dagen later, werd door den heer Charles Rogier, minister van Binnenlandsche Zaken, ter tafel gelegd een wetsontwerp waarbij de Regeering werd gemachtigd eene leening te sluiten voor het aanleggen van het eerste vak van den spoorweg van de zee en de Schelde naar de Maas en den Rhijn.

De memorie tot toelichting van bedoeld ontwerp getuigt van heel breede opvattingen en van een merkwaardig doorzicht :

« De Koning, die uwe vaderlandsliefde inroept, wordt daarin gezegd, voor de groote gemeenschap van de zee en de Schelde naar de Maas en den Rhijn, heeft mij tevens eene taak opgelegd welke het mij genoeg doet heden te mogen volbrengen door het volgend wetsontwerp aan te bieden... »

Twee stelsels worden vooruitgezet : het aanleggen rechtstreeks door den Staat en de tijdelijke of eeuwigdurende vergunning. De Regeering besloot tot het eerste stelsel :

« In zake van wegen en van vaarten, is het hoofddoel gemakkelijk en goedkoop vervoer. Die waarheid, toepasselijk in alle landen, is het vooral in België, dat, omringd van drie zeevolken die elkaar onderling mededinging aandoen bij den handel met Duitschland, het vervoer zoo gemakkelijk en goedkoop mogelijk moet maken, en die natiën steeds volgen op 't gebied der aanmoedigingen welke zij dien handel zouden kunnen schenken. Om dat doel te bereiken, is het noodig dat de tarieven der vervoerprijzen ten allen tijde kunnen gewijzigd worden naar die der naburige landen. »

Zich opnieuw tot de Kamer wendende, bij het openen van den zitting van 1833-1834, dringt de Koning andermaal aan op de noodzakelijkheid voor 't land van het aanleggen van den spoorweg :

« Een grootsch ontwerp van vertierweg, reeds aan uw onderzoek onderworpen en waarover de beschouwingen der bijzonderste tolken van den handel en de nijverheid levendig licht hebben verspreid, zal weldra het voorwerp uwer beraadslagingen uitmaken. Het land moet er groote voordeelen uit trekken en uwe gezamenlijke werkzaamheden over dat gewichtig punt, zullen getuigen van de bezorgdheid der groote Staatsmachten voor de stoffelijke belangen van het rijk. »

De wet van 1 Mei 1834 ruimde de laatste hinderpalen weg en reeds in November van hetzelfde jaar kon de Koning bij 't openen van den zitting vaststellen, dat het leggen van den spoorweg heel vlijtig werd voortgezet.

Aldus was België een der eerste landen die op hun grondgebied snel en goedkoop vervoer hadden, welk vervoer zijne inwoners het middel moest verschaffen om nut te trekken uit de rijkdommen van den grond en uit hunne werkdadigheid.

Wegen en weggelden.

Het is van belang hier te herinneren welken weg Regeering en Kamers insloegen na het uitroepen onzer onafhankelijkheid, en langzamerhand het staathuishoudkundig stelsel voorbereidden dat België thans geniet, en dat zijne zonen veroorlooft hunne nijverheid en hunnen handel gestadig uit te breiden.

Het tot stand brengen van wegen, spoorwegen, vaarten, bruggen en andere kunstwerken, bij wijze van vergunning, beantwoordde na 1830 aan de wenschen van alle politieke mannen. Zoo kwam het dat de heer de Theux, Minister van Binnenlandsche Zaken, op 29^e Juni 1832 een wetsontwerp indiende betreffende de vergunningen en de weggelden.

Bedoeld ontwerp bepaalde wat volgt :

1^o De weggelden, te vergunnen aan personen of maatschappijen die zich belasten met het uitvoeren van openbare werken, worden vastgesteld voor den ganschen duur der vergunning;

2^o Voor het innen van weggelden zal machtiging verleend worden door den Koning, wanneer de vergunning tijdelijk is;

3^o Eeuwigdurende vergunningen worden door eene wet bekrachtigd.

De denkbeelden van dien tijd, in zake van uitvoering der openbare werken, waren ontwikkeld in de toelichting :

« Het uitvoeren van openbare werken, door middel van tolgelden ten voordeele van de ondernemers, zegt dat stuk, veroorlooft nieuwe gemeenschapswegen te openen, zonder lastenvermeerdering voor de schatplichtigen, en levert een nagenoeg onfeilbaren waarborg op voor het nut der onderneming; wat bewijst dat het op 's lands welvaart den besten invloed moet uitoefenen. Om die wijze van uitvoering mogelijk te maken, moet de vergunninghouder de zekerheid hebben dat hij de voordeelen zal genieten welke hij verwachtte. »

Talrijke amendementen werden voorgesteld en de wet, op 19 Juli 1832 aangenomen, bepaalde tot negentig jaar het tijdperk gedurende hetwelk tolgelden konden vergund worden. De Regeering werd gemachtigd binnen die perken vergunningen te verleen.

Behalve den tol op de wegen, bruggen, vaarten, aan private burgers vergund, legden de Staat, de provinciën en de gemeenten barreelrechten op de hun toebehoorende wegen.

De barreelrechten, op Staatswegen geïnd, volstonden toen en ten overvloede om de onderhoudskosten te dekken.

Een verslag van den heer De Puydt aan de Kamer doet ons het aanzienlijk overschot kennen, in de schatkist, gestort nadat men de onderhoudskosten had afgetrokken.

De tabel, door den heer De Puydt in zijn verslag opgenomen, is dienaangaande leerrijk :

Overschot van de opbrengst der barreelen in 1833 . . fr.	602,000	»
— — — — — 1834 . . .	760,000	»
— — — — — 1835 . . .	814,000	»
Beschikbaar overschot volgens de Begrooting voor 1836 .	864,000	»
fr.	3,040,000	»

De tabel bewijst dat de tolgelden niet alleen de vergelding waren van een bewezen dienst, maar ook eene wezenlijke belasting, geheven op de burgers, wier voertuigen of dieren gebruik maakten van de wegen.

Evenwel bleven Regeering en Kamers overtuigd dat het handhaven van de barreelrechten volstrekt billijk en onontbeerlijk was.

Toen de heer Nothomb, Minister van Openbare Werken, op 5 Januari 1838 een wetsontwerp overlegde om het heffen van barreelgelden in het gewoon recht te begripen, herinnerde hij in zijne memorie van toelichting dat die belasting in België reeds twee eeuwen werd geheven; dat ze in Frankrijk werd ingesteld na de verovering van ons land en dat zij daar verscheidene jaren lang was geëind; dat het barreelgeld, zelfs wanneer het een jaarlijksch overschot oplevert, beschikbaar voor het leggen van nieuwe wegen, billijk blijft. Dat overschot vertegenwoordigt immers, voegde de Minister er bij, maar een heel gering gedeelte van den interest der aanleggingskapitalen.

Welke zouden de gevolgen zijn van de afschaffing van de barreelgelden, vroeg de Minister zich af? En hij antwoordde :

« Afschaffing van de meest rechtvaardige, van de meest redematige belasting, vermits zij geheven wordt voor het onderhoud en de herstelling van het voorwerp waarvan hij, die de belasting betaalt, gebruik maakt en dat hij daardoor verslijt;

» Onmogelijkheid om het stelsel van vergunning te handhaven, dat de welvaart van Engeland uitmaakt, waaraan België reeds een zeker getal wegen is verschuldigd en dat bestemd is om machtig bij te dragen tot de verbetering van 's lands gemeenschapswegen; want het ware voor de vergunde tolgewegen onmogelijk de mededinging vol te houden tegen de wegen met kosteloos verkeer;

» Noodzakelijkheid om wezenlijke belastingen in 't leven te roepen, en het onderhouden en verbeteren van onze wegen te verzekeren;

» Erge bezwaren, voortspuitende uit de afschaffing van het bijzonder fonds voor de wegen, afschaffing waarvan de verderfelijke gevolgen in Frankrijk blijken...

» Vertraging en misschien staking van de werken tot het leggen van nieuwe wegen...

» Noodzakelijkheid voor provinciën en gemeenten om af te zien van het leggen van provincie- en gemeentewegen...

» Noodzakelijkheid, als men wil billijk handelen tegenover iedereen, om de weggelden af te schaffen op de vaarten en zelfs op de spoorwegen...

» Er dient vooral aangedrongen te worden op het verband tusschen de wet der barreelen en het stelsel der vergunningen : het barreelgeld is het stelsel der vergunningen, op den Staat toegepast... »

De wet die bepaalt dat de barreelgelden bij voortduring worden geïnd, is gedagteekend 10 Maart 1838.

De barreelrechten op Staatswegen werden eerst door de wet van 13 November 1866 afgeschaft.

Men kan zich een denkbeeld vormen van het getal weggelden, in België bestaande in 1838, door de volgende tabel, betreffende de wegen van 1^e en 2^e klasse en de provinciale wegen. Die tabel werd door den heer Nothomb, Minister van Openbare Werken, toegevoegd aan zijn wetsontwerp op de barreelgelden.

Barreelen in 1838 op de wegen bestaande.

PROVINCIE.	Wegen van 1 ^e klasse.	Wegen van 2 ^e klasse.	Provincie- wegen.
Antwerpen	11	10	27
Brabant	32	40	43
West-Vlaanderen	35	45	50
Oost-Vlaanderen.	30	36	17
Henegouw	20	63	10
Luik	18	54	8
Limburg.	34	25	13
Luxemburg	45	56	11
Namen	31	30	8
TOTALEN.	265	326	167
ALGEMEEL TOTAAL : 758			

Het stelsel der weggelden bezorgde aan de schatkist, zooals wij reeds herinnerden, onverminderd de benoodigde sommen voor het onderhoud van de wegen, aanzienlijke overschotten, welke dienden om nieuwe wegen te maken. Daarenboven werden verscheidene leeningen aangegaan, om het getal gemeenschapswegen spoedig te vermeerderen.

Een verslag, in November 1842 aangeboden door den Minister van Openbare Werken, stelt vast dat de Staat op dat oogenblik voor het leggen van Staatswegen, provinciewegen, gemeentewegen en vergunde wegen reeds had uitgegeven fr. 16,466,106 »

Op hetzelfde oogenblik was er besteed geworden aan het onderhoud van Staatswegen 13,299,852 99

Of te zamen. . . . fr. 31,765,958 99

Tegenover de redenen, in 1838 door den heer Nothomb ingeroepen om de barreelgelden in eene bestendige wet op te nemen, hoeven wij diegene te

vermelden, welke in 1865 werden ontwikkeld door den heer Frère-Orban, Minister van Financiën, tot staving van het wetsontwerp tot afschaffing van de barreelrechten op Staatswegen.

De Minister van 1865 vermeent eerst en vooral dat hij aan de Kamers geene wet dient voor te stellen tot afschaffing van de barreelgelden op de provinciale, de gemeentelijke en vergunde wegen. De vrijheid van provinciën en gemeenten hoeft enkel beperkt te worden, zegt hij, zoo het bewezen werd dat het openbaar nut zulks dringend vergt.

Dat bewijs is niet geleverd.

Om te doen uitschijnen dat dergelijke belasting billijk en redematig is, herinnert de heer Frère-Orban de eerste reden, in 1838 door den heer Nothomb vooruitgezet : « de belasting wordt geheven, zegt hij, voor het onderhoud en de herstelling van het voorwerp waarvan hij, die de belasting betaalt, gebruik maakt en daardoor verslijt. De inning levert voor de schatplichtigen minder formaliteiten op dan die van het meerendeel der andere onrechtstreeksche belastingen. Het nut daarvan als inkomst is onbetwistbaar ».

Waarom wordt door de regeering de afschaffing van de barreelgelden op Staatswegen voorgesteld?

Omdat, zegt de Minister, de opoffering van 1,450,000 frank, zijnde de zuivere opbrengst der barreelen, niet overdreven is in den huidige toestand der schatkist;

Omdat de kosten voor het innen van de barreelgelden op Staatswegen de overdreven som van 24 % beloopt;

Omdat, eindelijk, de barreeltol feitelijk ophield billijk en redematig te zijn op Staatswegen. « Het verkeer op de vaarten en nog meer op de spoorwegen, zegt de heer Frère-Orban, gaat gemakkelijk, goedkoop en vooral snel; het verkeer op de wegen, uit zijn eigen reeds traag, lastig en duur, is nog moeilijker gemaakt door het bestaan van de barreelen. Welnu, veel gemeenten bezitten noch vaarten noch spoorwegen, en hebben dus enkel steenwegen om in hare behoeften te voorzien. »

De heer Frère-Orban toont aan dat de schatplichtigen eene lastenvermindering van 1,750,000 frank zullen genieten, gezien inningskosten, en dat zij zullen verlost zijn van de 905 barreelen, thans bestaande op Staatswegen.

Het verslag, ter Kamer op 25 Februari 1866 aangeboden, door den heer Elias, stelt voor het ontwerp der Regeering aan te nemen en roept, op zijne beurt, eenige nieuwe redenen in tot staving van het afschaffen van de barreelen. De inning van de barreelgelden is bijkans altijd toevertrouwd aan eene drankslijterij en wordt aldus eene oorzaak van zedenbederf en van wanorde.

't Is nagenoeg de landbouw alleen die de belasting draagt, daar nijverheid en handel door den band meer gebruik maken van spoorwegen.

De barreelen zijn derwijze geplaatst dat de stedelingen gewoonlijk ontsnappen aan het betalen van den tol, terwijl de landlieden er onvermijdelijk aan onderworpen zijn.

De redenen, ingeroepen door den verslaggever evenals door den Minister, rechtvaardigden de afschaffing van de barreelrechten.

Is het billijk dat de kosten van een bewezen dienst gedragen worden door hem die er voordeel uit trekt, het is niet minder billijk dat iedereen den last draagt van openbare diensten, door alle burgers benuttigd en waaruit allen in dezelfde voorwaarden voordeel kunnen trekken.

Eenige feiten.

Zooals wij reeds zegden, ligt het niet in onze bedoeling de geschiedenis der openbare werken in België te schrijven.

Het is echter nuttig en belangwekkend zekere feiten, vooral getrokken uit de parlementaire geschiedenis van de jaren na het uitroepen van 's lands onafhankelijkheid, den Kamerleden onder het oog te brengen.

Reeds in de eerste zittingsjaren der Wetgevende Kamers, worden wetsontwerpen aangeboden voor het uitvoeren van werken hetzij aan de oevers der Maas en aan de Ourthe, hetzij om vaarten te graven, om Samber, Lei en Schelde bevaarbaar te maken, om het water der lage gronden weg te leiden, om de voor Staatsdiensten benoodigde gebouwen op te richten en vooral om nieuwe wegen aan te leggen.

Op 9 Februari 1838, wordt door den heer de Theux, Minister van Binnenlandsche Zaken, een wetsontwerp neergelegd, dat, onder de handteekening van zijnen opvolger, den heer Liedts, de wet wordt van 10 April 1841 op de buurtwegen.

Den 8ⁿ Februari 1840, legt de heer Desmazières, Minister van Financiën, een wetsontwerp over, betreffende den afkoop door den Staat van 4,000 aandelen van de Rhijnlandsche maatschappij van Spoorwegen. De maatschappij koesterde onder andere het inzicht een spoorweg te leggen om Keulen met de Belgische grens te verbinden.

De wet wordt goedgekeurd, en belangwekkend is het vast te stellen dat ons klein land, tien jaar na geteisterd te zijn geworden door eene weergalooze financiële crisis, bij machte is om eene groote naburige mogendheid ter hulp te komen en door zijne kapitalen bij te dragen tot de uitbreiding der internationale betrekkingen.

Ministers, Middenafdeelingen en Bijzondere Commissiën wedijveren, die eerste jaren, om de Kamerleden al de bestanddeelen te bezorgen, van aard om hunne meening over de behandelde vraagstukken te staven. Zoo bestaat het verslag der Bijzondere Commissie, besluitende tot het verwerpen van een wetsontwerp betreffende de vaart van Charleroi op Brussel, 97 bladzijden.

Een nieuw verslag van de Commissie, met het antwoord van den Minister er bij, beslaat 154 bladzijden.

Het verslag, den 4ⁿ Mei 1838 overgelegd door den heer Nothomb, Minister van Openbare Werken, over het aanwenden van een krediet, toegekend voor het leggen van wegen, beslaat 138 bladzijden.

Het ontwerp tot verbinding van Schelde en Lei, behelst eene toelichting van 264 bladzijden.

Dit voor den afkoop van de vergunning der vaart van Charleroi, op 20 Maart 1839 aangeboden door den heer Nothomb, gaat gepaard met eene toelichting van 246 bladzijden.

Eene eerste leening van 6 millioen wordt door de Kamers besteed aan het leggen van nieuwe wegen in 1837.

't Is een bescheiden begin, in verhouding tot Staats geringe geldmiddelen.

Weldra volgen de leeningen elkander op en worden aanzienlijker. Het is er om te doen de uitgaven voor de spoorwegen te betalen. Na den spoorweg naar Duitschland, komt die naar Frankrijk, in 1837.

Men moet ook de wegen uitbreiden, de vaarten vermenigvuldigen, enz. Naarmate België's krediet steviger wordt, sluit men ook meer leeningen.

Ziehier eene tabel met aanduiding van de uitbreiding van Staatswegen van 1^e en 2^e klasse, van de provinciewegen en van de vergunde wegen, van 1830 tot 1902.

JAAR	1830	1840	1850	1860	1875	1902
Getal mijlen van 5,000 meter . . .	648.29	835.25	1,247.21	1,550.52	1,588.16	1,888.46

De koopvaardijvloot.

Reeds in 1836, denkt de Kamer aan uitbreiding van België's zeevaart.

Eene Bijzondere Commissie wordt belast met het onderzoek van het wetsontwerp, strekkende om premiën te verleen en voor 't bouwen van schepen.

De heer De Foere, verslaggever, bewijst de belangrijkheid van het vraagstuk, alsmede de moeilijkheden der oplossing: « Elk nationaal schip, zegt hij, is eene baan welke het land zich aanschaft op de zeeën, om zijne nijverheid en zijnen handel in gemeenschap te stellen met millioenen uitlandsche verbruikers. »

De Commissie is niet voor de premiën, maar « zij drukt den wensch uit dat de Regeering zou uitzien naar de middelen om onze koopvaardijvloot te beschermen door meer doeltreffende maatregelen dan premiën voor 't bouwen van schepen. »

In 1840, spreekt de heer Mercier, Minister van Financiën, op zijne beurt, de Kamer over het tot stand brengen van een dienst met stoomschepen tusschen België en Amerika.

En het is nogmaals op die behoefte van uitbreiding onzer zeevaart dat Z. M. Leopold II, toen hertog van Brabant, insgelijks aandringt bij de leden van den Senaat, op 17 Februari 1860: « Onze 1,600 kilometers spoorwegen, de alleroudste van het vasteland, zegt de koninklijke redenaar; onze 1,500 mijlen groote wegen, onze 2,500 mijlen steenwegen en kiezelwegen wachten zij niet ongeduldig dat de Staat ze aanvult en verlengt door middel van geregelde vaartlijnen naar de bijzonderste markten der wereld? Aan het uiteinde dier Belgische vaartlijnen, zoo noodig om den gang van de bestellingen, de terugzendingen en den handel over 't algemeen te verzekeren,

zullen, hoop ik, volgens de ligging der plaatsen, Belgische huizen of Belgische kantoren tot stand komen. »

Thans dat nagenoeg vijf en zeventig jaar ons scheiden van het oogenblik waarop de heer De Foere namens de Kamer wenschen uitdrukte voor de uitbreiding van onze koopvaardijvloot, dient de vraag gesteld te worden of het oogenblik niet gekomen is om van wenschen over te gaan tot daden, om de raadgevingen van den Koning te volgen, en ons te herinneren dat elk nationaal schip een verlengsel zal zijn van onze spoorwegen, onze vaarten en onze steenwegen, en ons zal helpen de talrijke voortbrengselen van 's lands nijverheid aan den man te brengen in vreemde landen.

Op dat gebied, hoeft men nog meer te vragen aan bijzonderen ondernemingsgeest dan aan rechtstreeksche medewerking van den Staat. Zooals onlangs werd herinnerd door de *Chronique industrielle, maritime et commerciale*, is het Duitschland, dat minder rechtstreeksche toelagen verstrekt aan de koopvaardijvloot dan Frankrijk, Engeland, Rusland, Italië, de Vereenigde-Staten en Japan, dat beter dan die mogendheden slaagde in het aanwakkeren van den ijver zijner scheepsbouwers en reeders. Door gunstmaatregelen, als daar zijn verlaging van belastingen en tarieven, en verbeterde haveninrichtingen, stelde het ze in staat om voldoende winsten te verwezenlijken. Dien weg ook moeten wij betreden.

Stoffelijke uitbreiding.

In zijne troonrede van 1840, 1841 en 1843, vat de Koning heel goed de reeds bekomen uitslagen samen, alsook het programma van stoffelijke ontwikkeling welke aan het land verschaft dient te worden :

« De werken aan bruggen en wegen, zegt hij in 1840, worden ijverig voortgezet. De onderneming van Belgische spoorwegen is het voorwerp van al de bezorgheid der Regeering. Weldra zullen nieuwe baanvakken voor het verkeer worden geopend en weldra komt de dag dat de Belgische lijnen, aangesloten met die uit Duitschland en uit Frankrijk, onze betrekkingen met die twee groote landen zullen vermenigvuldigen en vergemakkelijken.

» Gedurende deze tien vervlogene jaren, heeft België wondere pogingen aangewend in 't belang zijner gemeenschapswegen. De vaartwegen evenwel namen weinig deel aan die groote beweging. In dat opzicht blijft er nog veel te doen en de Regeering zal niets verwaarloozen om achtereenvolgens de ontworpen verbeteringen te verwezenlijken. »

In 1841 :

« De tweede tentoonstelling van 's lands nijverheid is komen getuigen van nieuwen vooruitgang : met het oog op dien grooten bijval onzer voortbrenging, kon het niet anders of de behoefte om onze uitlandsche betrekkingen uit te breiden, moest zich nog meer doen gevoelen...

» ... Er zullen u maatregelen voorgesteld worden, om de medewerking van het personeel onzer vloot te bekomen voor het uitbreiden onzer overzeesche postbetrekkingen, en het verkeer onzer spoorwegen te bevorderen. »

En in 1843 :

« Een groot feit is verwezenlijkt; de spoorweglijnen, waartoe werd besloten in 1834 en 1837, zijn op hare gansche lengte voor het verkeer geopend...

» ... In een nijver en handeldrijvend land als het onze, met zijne talrijke verstandige jongelingen, is het eene noodzakelijkheid den ondernemingsgeest aan te moedigen door geregelde betrekkingen met verre streken in 't leven te roepen. Eene maatschappij, met dat doel ingericht, zooals die welke eene eeuw geleden tot stand kwam, zou aan het land de grootste diensten bewijzen. »

Van zijnen kant, toont de Minister van Financiën aan de Kamer dat het kapitaal, geveegd voor het bouwen van de spoorlijnen waarvan de Koning daareven sprak, 150 miljoen bedroeg.

België leverde dus het bewijs van wonderlijke voortvarendheid. En men kan niet genoeg aandringen op de diensten, door Leopold I op dat gebied aan het land bewezen.

Nagenoeg al zijne troonreden gaan uit van dezelfde gedachte : dat België zich in den vreemde moet uitbreiden.

Ziehier wat hij ter Kamer zegde op 22 October 1844 :

« Een breed opgevat en vrijzinnig stelsel van stapelhuizen, gepaard met nieuw gemak voor den doorvoerhandel, ware van aard om bij te dragen tot de uitbreiding van onze internationale betrekkingen : met dat doel zal u een wetsontwerp aangeboden worden. Nog andere maatregelen, van aard om onze betrekkingen en onzen uitvoer in verre streken te bevorderen, zullen dienen in aanmerking genomen te worden. En in dezelfde troonrede houdt de Koning zich bezig met de uitbreiding onzer spoor- en waterwegen.

In 1845, vestigt de Koning de aandacht der Kamer op het stichten van eene maatschappij voor uitvoer, en hij voegt er bij :

« Krachtens eene onlangs getroffen overeenkomst, welke weldra bestendig zal bekrachtigd worden, zal de Belgische handel in zijne betrekkingen met China worden behandeld als de meest bevoordeelde landen. Onderhandelingen worden voortgezet met verscheidene naburige natiën, om de vertierwegen voor onze producten te verzekeren en uit te breiden. De uitslagen daarvan zullen u medegedeeld worden zoodra 's lands belang het toelaat ».

In November 1846, stelt de Koning vast dat : « Het vervoer per Staatspoorweg eene nieuwe en wonderbare uitbreiding nam. Het voltooien van de aangelegde dubbele spoorlijnen en van de vergunde spoorwegen, waarvan de werken op verschillende punten zijn aangevangen, voegde hij er bij, zal insgelijks een gunstigen invloed uitoefenen op een toestand welke reeds zeer bloeiend is ».

Den 12ⁿ Mei 1865, wordt door toedoen van den heer Rogier, Minister van Buitenlandsche Zaken, en dank zij de bedrevenheid van den betreunden baron Lambert, tusschen België en Nederland een verdrag gesloten, tot afkoop van den Scheldetol. Van dan af dagteekent de wonderlijke uitbreiding der zeevaart te Antwerpen, alsmede die van 's lands handel.

Bij de opening van den Wetgevenden zittijd voor 1863-1864, spreekt de Koning in de volgende bewoordingen over dat aanzienlijk geschiedkundig feit :

« Sedert den verloopenen zittijd, kwam eene gebeurtenis tot stand, die billijk en eeuwenlang was betracht : onherroepelijk is de Schelde vrij. De afschaffing van den tol, die op de scheepvaart drukte, verwezenlijkt in gemeen overleg met Nederland, versterkt onze goede betrekkingen met een naburig en bevriend land; de volledige vrijheid van onzen heerlijken stroom, door alle Mogendheden bekrachtigd, behoort voortaan tot het volkenrecht der Zeestaten. »

Deze aanhalingen en feiten bewijzen ten overvloede dat Leopold I en de talrijke ministeriën die het land bestuurden onder zijne regeering, zich met doorzicht, vastberadenheid en toewijding hebben toegelegd op de taak waarvan het klaar besef van 's lands behoeften en de kennis van den aanleg der Belgen de gewichtigheid deden uitschijnen.

Derhalve mocht Z. M. Leopold II in hare inhuldigingsrede op 17 December 1865 verklaren : « Gedurende de vijf en dertig verloopene jaren, heeft België zaken zien voltrekken, welke in een land met onze uitgestrektheid zelden verwezenlijkt werden door een enkel geslacht ».

Het tijdvak van nagenoeg veertig jaar, dat België heeft doorloopen sedert de troonsbeklimming van Leopold II, is te wel gekend door het huidig geslacht dan dat het noodig zou wezen anders dan door de hooger opgegeven cijfers de waarlijk wonderlijke ontwikkeling van onze openbare werken en van onzen stoffelijken toestand te herinneren.

De buurtspoorwegen.

België heeft zijne gemeenschapswegen aangevuld door het inrichten van een uitgebreid net van buurtspoorwegen. De *Nationale Maatschappij voor buurtspoorwegen* werd, bij de wet van 28 Mei 1884 (onder handteekening van den heer Charles Graux, Minister van Financiën) aangesteld om de leiding te nemen tot het aanleggen en beheeren van de buurtspoorwegen in 't land.

De wet van 1884 werd aangevuld door die van 24 Juni 1885 (onder handteekeningen van de heeren Aug. Beernaert, Minister van Financiën, en Ridder de Moreau, Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken).

Sedert hare stichting op 31 December 1904, heeft de *Nationale Maatschappij voor buurtspoorwegen* 2,494 kilometers buurtspoorwegen gelegd en aan het verkeer overgeleverd.

Hare jaarlijksche ontvangsten op datzelfde oogenblik klommen tot 13,437,785 frank en de kapitalen, besteed aan het leggen en inrichten van de vergunde lijnen, bedroegen 196,800,000 frank.

De gezamenlijke toegestane vergunningen bedroegen op 31 December 1904, 3,385 kilometers, over 137 verschillende lijnen verdeeld.

En men weet dat er talrijke lijnen ter studie liggen, dat andere eerst-daags zullen vergund worden en dat de Nationale Maatschappij met onverpoosde bedrijvigheid werkt om ten allen kante van 't land de lijnen aan te leggen voor dewelke zij vergunning bekwaam. Rekening houdende met de bestaande, de ontworpen en de aangevraagde lijnen, komt men tot 252 buurtlijnen met eene gezamenlijke lengte van 5,162 kilometer.

Het Korps van Bruggen en Wegen.

Na al de bestanddeelen te hebben verzameld om de groote uitbreiding onzer openbare werken in België gedurende de vijf en zeventig vervlogene jaren aan te toonen, is het billijk kortbondig het aandeel te herinneren, door het Korps van Bruggen en Wegen genomen in die merkwaardige uitbreiding.

De benaming en de bevoegdheid van het Korps van Bruggen en Wegen werden ontleend aan Frankrijk, waar de volledige inrichting van dezen dienst dagteekent van het decreet van 10 April 1804.

Een koninklijk besluit van 31 Augustus 1831 stelde in België een soortgelijken dienst in. Toen bestond het Korps van Bruggen en Wegen uit 1 algemeen opziener, 1 opziener, 10 hoofdingenieurs, 20 ingenieurs, 10 onderingenieurs en 80 conducteurs. Deze inrichting werd aangevuld door de besluiten van 26 Mei en 24 Juli 1837.

Thans telt het personeel der ingenieurs van Bruggen en Wegen : 1 algemeen bestuurder, 3 algemeene opzieners, 14 bestuurders hoofdingenieurs, 1 toegevoegd bestuurder hoofdingenieur, 56 bijzondere ingenieurs en ingenieurs.

't Is dat beperkt personeel, geholpen door 142 hoofdconducteurs en conducteurs, een conducteur hydrograaf, opzieners, ondergeschikte beambten en bedienden, dat onder de hoogere leiding van den Minister van Financiën en Openbare Werken belast is met het bestudeeren en opmaken van de ontwerpen, met het besturen en nagaan van alle openbare werken, door den Staat uit te voeren voor den dienst der steenwegen, vaarten en bevaarbare rivieren, havens, kusten en burgerlijke gebouwen. Daarenboven is het belast met een aantal zendingen van bestuurlijken aard.

Het Korps van Bruggen en Wegen volbrengt die veelvuldige taak met eene bevoegdheid, welke zoowel in den vreemde als in België wordt erkend, alsmede met eene wondere bedrijvigheid.

Zoo de openbare werken konden uitgebreid en vermenigvuldigd worden, zoo die werken het land eene nijverheids- en handelsinrichting van allereerste degelijkheid verschaffen, dan is het ruimschoots aan het Korps van Bruggen en Wegen dat de Belgen die weldaden te danken hebben.

*
* *

Het vorenstaande kortbondig vertoog wekt wel reeds oude denkebeelden en feiten op, doch zal niet onbelangrijk schijnen voor het bestudeeren van de openbare werken ten huidige dage.

Het zal bij allen de overtuiging versterken dat België onverpoosd moet streven naar verbetering van zijne vervoermiddelen, zijne technische kennis en zijne inrichting, opdat het zou kunnen voortbrengen tegen geringen prijs, om voordeelig op de wereldmarkten te kunnen wedijveren met zijne talrijke mededingers.

Met vaderlandslievenden trots doet de Middenafdeeling uitschijnen dat het jongste tijdvak van de geschiedenis onzer openbare werken alleszins de vroegere evenaart, en dat koene ondernemingsgeest, gepaard met vooruitzicht en wijsheid, de Belgen in 1905 zoo goed kenmerkt als in 1830.

*
* *

De Middenafdeeling keurde het ontwerp van begrooting goed bij eenparigheid der aanwezige leden, en stelt aan de Kamer voor er mede in te stemmen.

De Verslaggever,
VERHAEGEN.

De Voorzitter,
ALP. HARMIGNIE.



Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 MARS 1905.

Budget du Ministère des Finances et des Travaux publics pour l'exercice 1905 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de budget du ministère des Finances et des Travaux publics pour 1905 s'élève à 36,593,397 francs. Il présente, sur l'ensemble des crédits alloués pour 1904, une augmentation de 392,660 francs, dont la *Note préliminaire* qui précède le projet explique et justifie le montant.

Signalons uniquement ici une nouvelle augmentation de 200,000 francs à l'article 33 du budget, qui est relatif aux routes. Ce crédit atteindra pour 1905 la somme de 6 millions.

Examen en Sections.

Les observations et les questions formulées par les sections ont fait l'objet de l'examen attentif de la Section centrale. On trouvera plus loin le résultat de cet examen.

Le projet de budget a été adopté :

Dans la	1 ^{re} Section	par	8	oui	1	non	0	abstention.
»	2 ^e Section	»	11	»	0	»	2	»
»	3 ^e Section	»	9	»	7	»	0	»
»	4 ^e Section	»	10	»	0	»	1	»
»	5 ^e Section	»	10	»	0	»	2	»
»	6 ^e Section	»	9	»	0	»	4	»
Au total par			57	oui	8	non	9	abstentions.

(1) Budget, n° 4, XII.

(2) La Section centrale, présidée par M. HARMIGNIE, était composée de MM. DALLEMAGNE, LE PAIGE, VERHAEGEN, rapporteur, VANDEWALLE, VAN CAUWENBERGH et PATERNOSTER.

Examen en Section centrale.

Ni l'administration des Finances ni celle des Ponts et Chaussées n'ont donné lieu à des discussions générales.

Quelques questions spéciales ont fait l'objet des études de la Section centrale :

- I. La navigation sur l'Escaut entre Flessingue et Anvers;
- II. Le choix de la pierre de taille dans les constructions;
- III. L'épuration des eaux;
- IV. Les griefs de la batellerie.

Ces questions sont traitées ci-après.

I. LA NAVIGATION SUR L'ESCAUT ENTRE FLESSINGUE ET ANVERS.

En attendant que la question de la grande coupure soit résolue, celle de la sécurité de la navigation pour les vapeurs de très fort tonnage sur l'Escaut actuel, entre Flessingue et Anvers, mérite de fixer l'attention de la Chambre.

La presse s'en est occupée ⁽¹⁾; le régime de l'Escaut y a été exposé en termes discrets, qui appelaient des renseignements complémentaires. Ceux-ci ont été fournis à la Section centrale, à sa demande, par des professionnels de la grande navigation commerciale dont l'expérience et l'honorabilité commandent l'attention.

Les vapeurs de très fort tonnage, qui amènent à Anvers leur chargement ou qui quittent cette ville, ne peuvent poursuivre leur marche dans l'Escaut après la chute du jour, la navigation n'y étant pas assez sûre.

On sait que les bancs de sable changent de place; le chenal de grande profondeur subit, dès lors, lui aussi, des déplacements et parfois des rétrécissements. Il arrive que les fanaux ne soient pas déplacés assez rapidement et, surtout, que des bouées lumineuses n'indiquent pas certains endroits devenus dangereux. Il faudrait, dans l'état actuel du fleuve, des bouées nouvelles pour donner à la navigation nocturne la sécurité absolue, qui laisse à désirer aujourd'hui.

Tous les feux fixes sont-ils régulièrement allumés? Certains intéressés affirment que non. Il est très important d'offrir, la nuit, des points de repère aux navigateurs. Les dragages effectués dans le chenal de grande profondeur paraissent parfois insuffisants; ils devraient être pratiqués d'une manière méthodique.

La Section centrale croit utile d'appeler l'attention du ministre des Finances et des Travaux publics sur la situation. Si les défauts signalés sont réels, ils doivent avoir pour effet d'accroître les délais et, par conséquent, de grossir les frais qu'ont à supporter les Compagnies de navigation et de réduire d'autant l'intérêt que ces compagnies ont à donner à Anvers la préférence sur d'autres ports.

(1) *Journal de Bruxelles*, 11 décembre 1904.

Il est donc important que la question soit examinée de près. La Section centrale est convaincue que si des mesures sont nécessaires pour donner à notre grand fleuve, pendant la nuit, la sécurité désirable, le ministre n'hésitera pas à les prendre et à satisfaire au besoin de navigation rapide qui figure en toute première ligne au programme des armateurs modernes.

II. CHOIX DE LA PIERRE DE TAILLE DANS LES CONSTRUCTIONS.

Des avis contradictoires ont été émis à plusieurs reprises relativement au choix qu'il convient de faire de pierres de taille de telle provenance plutôt que de telle autre dans la construction des édifices publics.

La Section centrale croit devoir signaler au département des Travaux publics, à ce propos, quelques considérations générales.

La Belgique possède des pierres de taille en abondance. On y rencontre des calcaires, des calcaires siliceux et des grès pouvant servir à la construction.

1. Les calcaires comprennent, d'après M. Boudin, en son vivant professeur à l'université de Gand (*cours de Technologie*, I) :

1^{re} *Le petit granit*, que l'on trouve dans de nombreuses carrières du Hainaut et de la province de Liège et qui forme une excellente pierre de taille, de grande résistance à l'écrasement, remarquable par son inaltérabilité à l'air et à la gelée, susceptible d'être sculptée et travaillée avec une grande finesse, — offrant, d'autre part, des blocs considérables et pouvant être posée en délit. La couleur du petit granit est bleuâtre; elle passe avec le temps au gris clair ou au bleu noirâtre.

2^{re} *Le calcaire à texture compacte*, vulgairement appelé *pierre de Tournai*, du nom de la région où on le rencontre surtout. Ce calcaire forme également une très bonne pierre de construction, susceptible d'une taille fine et des sculptures les plus délicates, mais il exige un choix judicieux des bancs, en vue d'éviter les pierres gélives.

3^{re} *Le calcaire à texture schistoïde*, plus particulièrement appelé *pierre bleue de la Meuse*, que l'on rencontre dans les environs de Namur et le long de la Meuse. Ici encore se retrouvent les qualités des autres calcaires belges, à condition d'éliminer, par une sélection intelligente, certaines carrières et, dans toutes les carrières, certains bancs composés de pierres gélives.

II. Le calcaire siliceux est représenté en Belgique par la *pierre de Gobeertange*, pierre blanche, de petit appareil, résistant bien à l'écrasement, à l'action de l'air et à celle des gelées.

La *pierre de Baelegem*, qui provient de la même formation géologique, n'est plus exploitée par suite de l'épuisement des carrières.

III. Le grès se rencontre en Luxembourg et fournit, lorsqu'il est l'objet d'un choix judicieux, de bonnes pierres de construction, de tonalité jaunâtre ou rose, très agréable à l'œil.

Il serait aisé de signaler des monuments nombreux dans la construction desquels la pierre belge des diverses provenances énumérées ci-dessus a été

utilisée avec plein succès. On peut affirmer, d'une manière générale, que tous les anciens monuments dont se glorifie la Belgique ont été construits en matériaux du pays. Si presque tous ont subi des dégradations qu'expliquent plusieurs siècles d'existence, ainsi que les guerres, les dévas-tations et le manque d'entretien, l'examen des constructions, tant anciennes que modernes, exécutées en pierres belges, démontre que, toutes les fois qu'un choix judicieux en a été fait, ces matériaux ont présenté les caractères de l'inaltérabilité.

C'est ainsi qu'à Gand, par exemple, où les monuments des XII^e et XIII^e siècles ont été édifiés en pierre de Tournai (château des Comtes, château de Gérard-le-Diable, abbaye de Saint-Bavon, église cathédrale de Saint-Bavon, etc.), on constate la conservation parfaite des matériaux primitifs, depuis six siècles, dans toutes les parties des monuments dont les pierres ont été soigneusement choisies et ne présentent pas de défauts.

En revanche, on peut voir, dans des monuments récents, tel le Palais de Justice de Bruxelles, des blocs de petit granit dont le choix n'a pas été fait avec discernement et qui laissent apparaître des limés remplis de matière noire terreuse ainsi que d'autres défauts. Ces blocs, malgré l'excellence de la pierre, ne résisteront longtemps ni à l'action de l'humidité ni à celle de la gelée.

Il est donc indispensable que les pierres de taille destinées aux monuments publics fassent l'objet d'une sélection minutieuse.

La Section centrale appelle l'attention de M. le ministre des Finances et des Travaux publics sur l'utilité qu'il y aurait à envoyer aux carrières, au moment de l'extraction et pendant la taille, des fonctionnaires expérimentés, avec mission d'y procéder à une première réception et d'y repousser toutes les pierres qui présenteraient des défauts.

Quant aux pierres de provenance étrangère, voici ce qu'en dit M. le professeur Boudin, dans l'ouvrage déjà cité :

« Ces pierres sont loin d'offrir la résistance et l'inaltérabilité des petits granits, dont on ne trouve l'équivalent qu'à d'assez grandes distances des frontières; bien choisies, elles peuvent néanmoins fournir de bons matériaux de construction. Seulement le choix en est des plus difficiles, surtout en ce qui concerne les pierres blanches, dont les carrières fournissent souvent des produits de qualités très diverses selon les bancs exploités. »

Il faut donc, pour les pierres de provenance étrangère, plus encore que pour les pierres belges, un choix judicieux. Il le faut à un triple point de vue :

1^o Parce que, par leur nature même, ces pierres sont beaucoup moins résistantes à l'écrasement et aux intempéries que les pierres belges;

2^o Parce que les pierres de provenance française présentent entre elles d'énormes différences suivant les bancs d'où elles sont tirées;

3^o Parce que les pierres naturelles semblent souvent prédestinées, comme certaines races animales, à ne conserver toutes leurs qualités que dans les régions d'où elles sont originaires.

Telle pierre résiste très bien sous le climat plus égal, plus doux et plus sec de certaines parties de la France que sous le climat brumeux et très variable de la Belgique.

Si l'on ne doit point repousser d'une façon absolue les pierres de provenance étrangère, l'énoncé même du principe qui vient d'être rappelé et qui est relatif au choix de ces matériaux prouve combien leur usage doit être sagement limité. Il est impossible, en effet, d'envoyer dans les carrières étrangères des fonctionnaires belges chargés de désigner les bancs dont ils pourront accepter les pierres et d'assister à l'extraction et à l'expédition de celles-ci. On doit se contenter de moyens indirects et, partant, très peu sûrs de contrôle.

La patine des pierres blanches étrangères a été enfin signalée comme plus agréable à l'œil que celle de nos calcaires bleus. Certes, le mélange des pierres bleues et blanches peut produire d'heureux effets. Il ne faut pas, pour mêler la pierre blanche à la pierre bleue, sortir des carrières du pays. Quant à la patine, il n'y a rien d'absolu dans les teintes dont elle revêt les monuments. Le soubassement de la colonne du Congrès est demeuré plus frais de teinte et est infiniment plus agréable à l'œil, bien qu'il soit construit en pierre belge, que la partie supérieure du monument, qui est édifiée en pierre française.

La Section centrale, sans songer à repousser l'emploi judicieux des pierres de provenance étrangère, recommande la plus grande discrétion dans cet emploi et invite le département des Travaux publics à donner la préférence, le plus souvent possible, aux matériaux du pays et à porter toute son attention sur le choix minutieux des pierres de taille destinées aux édifices publics.

III. L'ÉPURATION DES EAUX.

Dans un pays de grande industrie comme la Belgique, le problème de l'assainissement des eaux de nos fleuves, de nos rivières et de nos cours d'eau se pose avec une poignante actualité. De jour en jour, la pollution des eaux fait des progrès, malgré la législation existante, malgré les efforts des Députations permanentes en ce qui concerne les cours d'eaux non navigables ni flottables, malgré la surveillance active de l'administration des Ponts et Chaussées en ce qui concerne les fleuves et les rivières, malgré les louables tentatives du service de l'hygiène publique.

Il n'est que temps d'aviser, par une étude complète de la question, aux moyens qui permettraient de réduire sérieusement la pollution des eaux et d'assainir nos fleuves, nos rivières et nos ruisseaux, sans entraver l'industrie.

La Section centrale croit bien faire d'inviter M. le ministre des Finances et des Travaux publics à prendre en mains cette importante question. Le département des Travaux publics a la haute surveillance des fleuves, des rivières et des canaux. Son intervention est, par conséquent, tout indiquée à côté de celle du service de l'hygiène. Indépendamment des moyens d'épuration qu'indique la science et entre lesquels il faut faire des choix judicieux, il y a lieu d'étudier les mesures qui auraient pour effet de réduire notablement le volume des eaux polluées et, partant, celui des eaux à épurer.

A cette fin, il faut se souvenir que les eaux des fleuves, rivières et ruisseaux sont originairement pures. Il faut se souvenir également que les boues et

déchets déversés dans les eaux courantes par les villes et les communes qu'elles traversent n'ont généralement pas amené, pendant les siècles passés, la pollution des eaux. Cette pollution provient avant tout de la présence d'eaux souillées par l'industrie. Or l'industrie utilise l'eau pour actionner ses machines et pour pratiquer des lavages qui n'amènent pas de souillure et enfin pour effectuer certaines opérations de teinture, de lavage, etc., qui ont pour conséquence de mêler aux eaux des impuretés de toute espèce.

Si l'on pouvait éviter que ces eaux industrielles de provenance si différente fussent mêlées avant de quitter l'usine, si l'on pouvait ne restituer aux cours d'eau que celles de ces eaux qui ne renferment ni poisons ni matières grasses, il suffirait de retenir et d'épurer la quantité relativement faible des eaux réellement souillées pour que le problème fût résolu.

L'intérêt considérable que présente la question nous fait espérer que la Chambre ne refusera pas son concours aux mesures qui lui seraient proposées par le Gouvernement.

IV. LES GRIEFS DE LA BATELLERIE.

La batellerie belge réclame, depuis des années, la suppression pure et simple des droits de navigation.

Elle invoque, pour justifier sa demande, l'analogie entre les droits de barrière supprimés depuis 1865 sur les routes de l'État et les droits de navigation.

Cette analogie est loin d'être suffisante pour justifier, à elle seule, la suppression demandée.

Les routes sont utilisées par tous les habitants. Celui qui quitte sa demeure pour se rendre en quelque autre endroit, avec ou sans fardeaux à transporter, emprunte les routes. Il lui serait impossible d'en agir autrement. Les routes sont donc également nécessaires à tous les habitants, et si le bon entretien des routes et de leurs ouvrages d'art constitue un service rendu, la communauté tout entière en profite. Elle peut donc équitablement décider que les frais en seront supportés par elle.

Les voies navigables, au contraire, ne sont utilisées que par des personnes ayant des marchandises à faire transporter dans les régions traversées. Faire supporter par la communauté l'entièreté de dépenses qui ne profitent qu'à certains de ses membres, n'est plus une œuvre d'équité; c'est méconnaître le principe de la rémunération, par l'intéressé, du service rendu. Ce serait aussi amener l'État à supprimer également le paiement de ce que l'on pourrait appeler — par une analogie indiscutable, celle-là — les droits de chemin de fer.

Que l'État s'efforce de réduire le plus possible les droits de navigation, en s'inspirant, d'une part, des nécessités de la concurrence internationale et, d'autre part, de l'obligation morale qui lui incombe de ne pas avantager les transports par chemin de fer au détriment des transports par eau, nous le comprenons sans peine et nous y applaudirons volontiers.

Mais qu'il ne se croie pas tenu, vis-à-vis de la batellerie, de supprimer les péages sur les voies navigables par le fait qu'il a supprimé les droits de barrière sur les routes!

. * .

Plusieurs questions ont été posées au ministre.

Nous les reproduisons ici avec les réponses que leur a données l'honorable chef du département des Finances et des Travaux publics.

1^{re} Question.

« Les parties métalliques des ascenseurs destinés au canal du Centre auraient pu être mises en adjudication depuis un certain temps. Les intéressés se plaignent des retards apportés à ce complément indispensable des travaux. Quand le canal du Centre pourra-t-il utiliser ses nouvelles installations? »

Réponse.

« La mise en adjudication des parties métalliques des trois derniers ascenseurs du canal du Centre est subordonnée à la question de savoir si le dispositif des ascenseurs à presse centrale et à sas jumeaux constitue le meilleur moyen de racheter les grandes chutes du canal et si, notamment, ce dispositif ne pourrait pas être avantageusement remplacé par d'autres systèmes : tel, par exemple, celui comportant des plans inclinés.

» Une décision interviendra prochainement, et le Gouvernement espère que le canal pourra être mis en service dans un délai de trois à quatre ans. »

2^e Question.

« Quand les travaux destinés à préserver Malines des inondations seront-ils terminés? »

Réponse.

« Selon toutes probabilités, les travaux à exécuter par l'État pour mettre Malines à l'abri des inondations seront terminés en 1906.

» La ville devra, de son côté, transformer son réseau d'égouts, travail qui lui incombe aux termes d'une convention conclue avec l'État, et qui forme le complément indispensable du nouveau régime hydraulique. »

3^e Question.

« Quand seront terminés les travaux de la route d'Ath à Nimy? »

Réponse.

« Les travaux sont terminés sur la section de Jurbise à Nimy. Ceux à exécuter entre Ath et Jurbise seront probablement adjugés dans le courant de 1905. »

4^e Question.

« Quand le Gouvernement se propose-t-il d'entamer les travaux d'approfondissement et d'élargissement du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, travaux dont un trafic considérable démontre l'urgence? »

Réponse.

« Le Gouvernement s'est expliqué, quant au programme des travaux d'amélioration du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, dans la séance de la Chambre des Représentants du 14 février dernier.

» Ces travaux seront entamés dès la campagne de 1906; certains plans d'emprise sont soumis à l'enquête, les autres sont en voie de rédaction. »

5^e Question.

« Le département des Travaux publics a-t-il prescrit de remplacer, à titre d'essai, dans les peintures, le blanc de céruse, dont l'usage est dangereux pour les ouvriers, par le blanc de zinc, qui peut être utilisé sans inconvénients pour la santé? »

Réponse.

« Toutes les peintures à exécuter à l'intérieur des bâtiments ressortissant aux divers services de l'administration des Ponts et Chaussées doivent, d'après les instructions en vigueur, à titre d'essai, se faire au blanc de zinc. »

6^e Question.

« La Section centrale a appris avec satisfaction que le ministre compte faire démolir prochainement le bâtiment qu'abrite, au parc du Cinquantenaire, à Bruxelles, le panorama du Caire, par Wauters. Cette toile remarquable, don généreux de M. Cavens, sera-t-elle installée dans l'un des musées du Cinquantenaire, de manière à conserver à l'œuvre son caractère de panorama? »

» La Section centrale en exprime le vœu. »

Réponse.

« Rien n'a pu être décidé encore quant à la future installation de la toile panoramique du Caire. »

7^e Question.

« La Section centrale désire avoir communication du nouveau règlement organique élaboré en vue du recrutement des aides temporaires et des surveillants des Ponts et Chaussées, ainsi que des résultats de sa mise en application. »

Réponse.

« Un exemplaire du document réclamé par la Section centrale est ci-joint.

» Un premier concours pour la collation de trente emplois d'aide temporaire surveillant, dont quinze comportant la connaissance de la langue

flamande, a eu lieu récemment et a donné d'excellents résultats. Des trente candidats admis, vingt-cinq faisaient déjà partie de l'administration en qualité d'agents temporaires. »

La Section centrale remercie M. le ministre des Finances et des Travaux publics du règlement organique qu'il a arrêté, le 5 août 1904, en vue de régulariser le recrutement des aides temporaires surveillants et des surveillants adjoints des Ponts et Chaussées.

A l'exception des aides temporaires en fonctions qui avaient dépassé l'âge de 34 ans au 1^{er} janvier 1904, les jeunes gens qui désirent être nommés aides temporaires surveillants des Ponts et Chaussées doivent, au préalable, en vertu de ce règlement, avoir été reconnus aptes à la suite d'un concours.

Le concours est organisé dans les conditions de la plus stricte impartialité.

Les candidats, classés par le jury d'après le nombre des points qu'ils ont obtenus au concours, sont désignés par le ministre dans la limite du nombre des emplois à conférer. Ils font tout d'abord un stage de dix-huit mois en qualité d'aide temporaire surveillant, au salaire annuel de 4,500 francs. Si le stage est satisfaisant, ils sont nommés surveillants adjoints, au salaire initial de 4,600 francs et peuvent être versés, à mesure des besoins de l'administration, dans le cadre des surveillants de 2^e classe.

Ce règlement organique donnera satisfaction, il faut l'espérer, aux demandes adressées par les aides temporaires aux membres de la Chambre.

8^e Question.

« Un membre de la 6^e section a signalé l'existence d'une circulaire ministérielle en vertu de laquelle les receveurs de succession ne devraient pas exiger de déclaration de succession pour les biens mobiliers ayant appartenu aux membres des congregations religieuses. »

» Cette circulaire existe-t-elle ?

» Si elle existe, respecte-t-elle le principe d'égalité entre les Belges ? »

Réponse.

« La circulaire visée est du 14 mai 1887, mais elle n'a pas la portée qu'on lui prête.

» Cette instruction, dont un exemplaire est ci-joint (1), est expressément fondée :

» 1^o Sur les échecs judiciaires subis par l'administration dans ses tenta-

(1)

Bruxelles, le 13 mai 1887.

MONSIEUR LE DIRECTEUR,

Aux termes des circulaires du 15 janvier 1848 et du 21 septembre 1864, n° 502 et 693, « les associations de personnes prévues par l'article 20 de la Constitution, quelle que soit la condition des membres, laïque ou religieuse, ne sont pas des êtres moraux ayant la personnification civile; les biens quelconques qui sont affectés à l'usage de l'association, au but qu'elle poursuit, appartiennent soit aux sociétaires, soit à des tiers, dans la mesure des droits résultant à leur profit des derniers actes translatifs ou déclaratifs de propriété. Spécialement, » si un ou plusieurs sociétaires ont déclaré acquérir des biens, faire des prêts, constituer des

tives pour faire triompher, dans les cas indiqués, l'application de la maxime de l'article 2279 du Code civil : « en fait de meubles possession vaut titre » ;

» 2° Sur le faible intérêt pécuniaire engagé dans la plupart des poursuites de ce genre.

» A noter que la circulaire prescrit aux receveurs de signaler à l'administration les cas où de telles poursuites se présenteraient dans des conditions particulièrement favorables, et qu'elle est formellement déclarée applicable aux successions des membres de toutes les associations sans but lucratif, *tant laïques que religieuses.* »

La Section centrale a accueilli avec satisfaction l'idée de compléter le rapport annuel sur le projet de budget par la revue rétrospective qui va suivre.

Les Travaux publics en Belgique de 1830 à 1905.

Le rôle que nous nous sommes tracé en cherchant à réunir, dans une notice spéciale, quelques indications concernant les travaux publics en Belgique pendant les soixante-quinze premières années de l'indépendance nationale n'est pas, à proprement parler, le rôle complexe de l'historien. Nous avons simplement voulu placer quelques faits, des chiffres et des dates sous les yeux des membres de la Chambre.

Les uns et les autres suffisent à montrer avec quelle intelligence, avec quelle sagesse, avec quel patriotisme nos Rois et nos hommes politiques ont dirigé le pays dans la voie de l'expansion matérielle. Ils ont usé de l'indépendance conquise en 1830 pour doter la Belgique d'un outillage économique qui répondit aux besoins et à l'activité des Belges, et ils ont usé de l'outillage économique dont ils avaient doté le pays pour affermir et consolider l'indépendance nationale. Ils ont réussi de la sorte à faire du petit coin de terre que nous ont transmis nos pères le siège d'une grande puissance industrielle et commerciale.

» rentes au nom de l'association, sans indiquer les autres membres, les biens doivent être considérés comme appartenant aux premiers, à l'exclusion des sociétaires pour lesquels on n'a pas nommément stipulé ».

Des tentatives ont été faites, en ces derniers temps, à fin de faire comprendre dans les déclarations déposées pour les successions de membres des associations prérappelées, laïques et religieuses, une part indivise du mobilier possédé par les sociétaires en commun : l'administration invoquait la règle : *en fait de meubles possession vaut titre* et s'appuyait sur l'article 22 de la loi du 17 décembre 1831.

Ces tentatives, où l'intérêt pécuniaire engagé était généralement minime, n'ayant pas toujours été couronnées de succès, l'administration, à moins de circonstances spéciales qu'il conviendrait de lui signaler, n'entend plus élever des prétentions de la nature dont il s'agit.

Vous voudrez bien, Monsieur le Directeur, donner connaissance de la décision qui précède aux fonctionnaires placés sous vos ordres

Au nom du Ministre :

Le Directeur général,

(s.) DE SCHODT.

Au moment de célébrer le soixante-quinzième anniversaire de l'indépendance nationale, l'œuvre accomplie en commun depuis 1830 avec une inlassable persévérance apparaît comme un réconfort pour tous les citoyens, en même temps qu'elle marque dans l'histoire une merveilleuse application de notre devise nationale et qu'elle donne aux Belges une direction sûre pour maintenir et étendre encore la prospérité de la patrie.

Le succès et la prospérité, nos concitoyens les trouveront demain, comme ils les ont trouvés jusqu'ici, dans l'*union qui fait la force* et dans la fidélité à des institutions nationales qui ont subi l'épreuve du temps.

Le budget des Travaux publics.

De 1831 à 1837, les Travaux publics ont formé, au point de vue budgétaire, un chapitre du budget du ministère de l'Intérieur.

On y trouve les dépenses d'entretien et de réparation des routes, les canaux et rivières, les polders, les ports et côtes, les phares et fanaux, les traitements des ingénieurs et employés des Ponts et Chaussées, les palais et édifices de l'État, le service des mines.

Voici le premier budget des Travaux publics, extrait de l'*État général des dépenses et services pour l'année 1831*, présenté à la Chambre, le 23 septembre 1831, par M. Coghén, ministre des Finances :

SECTION III.

TRAVAUX PUBLICS.

Entretien et réparation des routes	(¹) 911,404 florins
Canal de Charleroi à Bruxelles	1,014,000 »
Canal de Pommerœul à Antoing	47,900 »
Canalisation de la Sambre	4,400 »
Canal de Bois-le-Duc à Maestricht	21,000 »
Canal de Gand au Sas-de-Gand	18,500 »
Ports de mer, travaux maritimes et écluses.	116,200 »
Traitements des ingénieurs et employés des Ponts et Chaussées.	174,400 »
Levés de plans	1,000 »
Service des mines.	41,000 »
Réparations aux polders.	60,000 »
Frais de l'inauguration	40,000 »
	2,449,804 florins

SECTION IV.

PALAIS ET ÉDIFICES DE L'ÉTAT	91,000 florins
--	----------------

(¹) On remarquera que le florin sert encore d'unité monétaire. A partir de 1833, l'unité deviendra le franc.

Ainsi qu'on le verra dans le tableau des budgets des Travaux publics présentés de 1831 à 1903, ce premier budget — combien modeste! — comporte, en francs, la somme de fr 5,377,337.39, alors que le budget correspondant, pour 1903, s'élèvera à la somme de 192,564,996 francs!

Le ministre des Finances, en soumettant à la Chambre l'ensemble des budgets pour 1831, fit connaître, à propos des crédits affectés aux Travaux publics, la raison d'être de certaines différences entre le nouveau budget et ceux que présentait l'ancien gouvernement. Voici le résumé de ses explications :

1° Les dépenses relatives aux routes de 1^{re} et de 2^e classe ne figuraient pas au budget de l'État; elles étaient payées par le *Syndicat d'amortissement*, qui percevait les revenus des routes et ne rendait pas de comptes détaillés.

Aujourd'hui, ajoute le ministre, le produit des barrières est légalement perçu. L'administration pourra rendre compte au pays des dépenses d'entretien. Celles-ci sont notablement inférieures aux produits.

2° Les fonds demandés pour l'achèvement du canal de Charleroi ne sont qu'une avance, dont l'État retirera un intérêt.

3° Sous l'ancien gouvernement, les frais d'entretien, de surveillance et de police des canaux, ports, côtes, etc., étaient soldés sur les produits et ne figuraient pas entièrement au budget.

Il a paru plus régulier de faire connaître ces dépenses, de même qu'il sera rendu compte des produits.

4° Le service des mines était omis, sous le précédent gouvernement, dans les dépenses générales. Les produits figurant aux recettes, il a paru nécessaire de faire figurer les dépenses au budget.

5° Enfin le service des bâtiments civils et des palais de l'État figurait ordinairement au budget pour des sommes très inférieures aux dépenses réelles; on ignore sur quels fonds ces sommes étaient imputées.

Dès la présentation du premier budget, l'ordre, la clarté et la sincérité président à la rédaction des états de dépense.

On peut dire que ces qualités maîtresses n'ont fait que se développer et que nos budgets sont des livres ouverts qui permettent à tout citoyen de se rendre un compte exact de la situation matérielle du pays.

* * *

Le 13 janvier 1837, le Roi érigea le ministère des Travaux publics en département séparé et choisit M. Nothomb pour y présider. Un des premiers actes du nouveau ministre fut d'obtenir de la Chambre l'inscription au budget des Travaux publics des frais d'administration des chemins de fer.

Dès 1838, le budget du département comprend, indépendamment des travaux publics proprement dits, les chemins de fer, postes et messageries, les mines, un crédit relatif à l'administration centrale — crédit peu élevé, de 158,250 francs — et de légers crédits pour la garde civique et la milice.

Ces deux derniers crédits, qui ne s'élèvent ensemble qu'à 26,600 francs, sont maintenus au budget des Travaux publics en 1839 et en 1840.

En 1841, ils disparaissent pour être rattachés à l'Intérieur.

En revanche, le budget des Travaux publics s'accroît d'un chapitre nouveau, l'Instruction publique, au profit de laquelle un crédit de 1.703,600 francs est soumis aux Chambres.

Toutefois cette étrange juxtaposition ne dure pas et, dès 1842, le budget des Travaux publics ne comporte plus que les éléments suivants :

Administration centrale;
Travaux publics;
Chemins de fer et Postes :
Mines;
Secours, dépenses imprévues.

Le département est conservé, sans modification dans ses attributions, jusqu'en 1883.

Seuls quelques chapitres nouveaux sont venus s'y joindre. Les *Annales des Travaux publics* ont été créées par arrêté royal, le 8 novembre 1841. Les postes et télégraphes forment un chapitre spécial à partir de 1879. La marine en forme un également depuis 1878. Le comité des procédés nouveaux et celui des *Annales des Travaux publics* sont venus prendre place au budget ordinaire, ainsi que les traitements de disponibilité. Les téléphones seront mentionnés au budget à partir de 1898.

A l'occasion du dépôt, à la date du 21 février 1883, du projet de budget des recettes et dépenses pour l'exercice 1884, un changement fut apporté au groupement des services réunis jusqu'ici au ministère des Travaux publics : les travaux publics proprement dits, comprenant le service des ponts et chaussées, celui des mines, celui des bâtiments civils, celui des procédés nouveaux et des *Annales des Travaux publics* furent attachés au ministère de l'Intérieur; les chemins de fer, les postes et télégraphes, la marine et quelques accessoires continuèrent à former le département des Travaux publics.

Toutefois ce nouveau régime ne dura pas. Dès la session extraordinaire de 1884, les Travaux publics furent joints à d'autres services et formèrent avec ceux-ci le ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.

Le ministère des Travaux publics prit le nom de ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et conserva tous les services qui en faisaient partie sous sa dénomination précédente.

Le budget présenté le 25 février 1895 pour l'exercice 1896 apporta un changement de nom au département comprenant les Travaux publics.

Ce dernier fut appelé le ministère de l'Agriculture, de l'Industrie, du Travail et des Travaux publics.

Le nouveau groupement fit place, dès le 26 février 1896, date de la présentation des budgets pour 1897, à un autre classement des services. Le département récemment créé de l'Industrie et du Travail reçut dans ses attributions le service des mines, avec quelques accessoires, tandis que les ponts et chaussées et les bâtiments civils continuèrent à faire partie du ministère de l'Agriculture et des Travaux publics.

Enfin, le 11 octobre 1900, lors de la présentation des budgets pour 1901,

un dernier classement intervint. C'est celui qui existe sans changement depuis lors.

Le ministère de l'Industrie et du Travail comprend le service des mines.

Celui des Finances et des Travaux publics comprend les ponts et chaussées et les bâtiments civils.

Celui des Chemins de fer, Postes et Télégraphes continue à comprendre les services qui y ont été groupés depuis 1883.

Tout ce qui précède est relatif aux budgets ordinaires. Le tableau qui suit résume pour chaque année, depuis 1831, les crédits affectés aux différents objets qui ont figuré sous la rubrique : *Travaux publics*. Ce tableau concerne uniquement les budgets ordinaires tels qu'ils ont été présentés à la Chambre par les ministres qui ont eu les travaux publics dans leurs attributions depuis 1831.

Une note spéciale, que l'on trouvera plus loin, sera consacrée aux budgets extraordinaires, pour autant que ceux-ci aient été soumis séparément à la Chambre. Pendant un bon nombre d'années, les dépenses extraordinaires ont été jointes aux dépenses ordinaires dans les budgets des Travaux publics. D'autre part, beaucoup de crédits extraordinaires ont été sollicités spécialement pour un objet déterminé, par les ministres compétents, en vue de pourvoir à des travaux urgents, non prévus aux budgets ordinaires ou ne rentrant pas dans le cadre de ceux-ci. Ce système offrait un avantage qui saute aux yeux de celui qui parcourt l'histoire des soixante-quinze années écoulées. Un seul objet était généralement soumis à leur vote. Aujourd'hui, par suite du grand nombre de travaux entrepris simultanément, il ne peut plus en être ainsi : un projet de loi comprend l'ensemble des crédits extraordinaires demandés par le gouvernement et les membres de la Chambre sont amenés à se prononcer, en un seul vote, sur un ensemble indivisible de dépenses concernant des objets d'inégale importance.

Enfin, des crédits extraordinaires ont été plus d'une fois sollicités et obtenus de la Chambre, pendant les premières années, en vue de liquider des dépenses déjà faites, dépenses que la modicité des ressources ordinaires du trésor n'avait pas permis de prévoir aux budgets.

Voici le tableau résumant les soixante-quinze budgets ordinaires des Travaux publics présentés par les ministres successivement chargés de ce service depuis 1831.

Budgets ordinaires des Travaux publics présentés à la Chambre de 1831 à 1905.

1. Budget présenté pour 1831 (23 septembre 1831) :

Ministère de l'Intérieur.

Travaux publics.	fr.	5,290,585 19
Mines		86,772 40
TOTAL.		<u>fr. 5,377,357 59</u>

2. Budget présenté pour 1832 (5 décembre 1831) :

Ministère de l'Intérieur.

Travaux publics.	fr.	1,911,066	88
Mines		76,190	40
TOTAL.		fr.	1,987,257 28

3. Budget présenté pour 1833 (14 juin 1833) :

Ministère de l'Intérieur.

Travaux publics.	fr.	3,728,400	»
Mines		85,400	»
TOTAL.		fr.	3,813,800 »

4. Budget présenté pour 1834 (14 novembre 1833) :

Ministère de l'Intérieur.

Travaux publics.	fr.	3,551,334	»
Mines		85,000	»
TOTAL.		fr.	3,636,334 »

5. Budget présenté pour 1835 :

Ministère de l'Intérieur.

Travaux publics.	fr.	4,080,129	»
Mines		85,000	»
TOTAL.		fr.	4,165,129 »

6. Budget présenté pour 1836 :

Ministère de l'Intérieur.

Travaux publics.	fr.	3,583,679	»
Mines		89,410	»
TOTAL.		fr.	3,673,089 »

7. Budget présenté pour 1837 :

Ministère de l'Intérieur.

Travaux publics.	fr.	3,271,659	»
Mines		89,410	»
TOTAL.		fr.	3,361,069 »

Amendement présenté le 20 février 1837 :

Chemins de fer		1,530,000	»
TOTAL GÉNÉRAL.		fr.	4,891,069 »

8. Budget présenté pour 1838 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	158,250	»
Garde civique et milice		26,600	»
Travaux publics.		3,456,849	»
Chemins de fer		3,420,000	»
Service des mines		150,370	»
Postes et messageries		968,456	»
Dépenses imprévues		50,000	»
TOTAL.	fr.	8,210,815	»

9. Budget présenté pour 1839 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	158,250	»
Garde civique et milice		26,600	»
Travaux publics.		3,627,145	»
Chemins de fer		3,090,000	»
Mines		178,100	»
Postes et messageries		968,546	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		52,500	»
TOTAL.	fr.	8,081,141	»

10. Budget présenté pour 1840 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	158,250	»
Garde civique et milice		26,600	»
Travaux publics.		4,518,635	27
Chemins de fer		3,090,000	»
Mines		233,100	»
Postes et messageries		968,546	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		52,500	»
TOTAL.	fr.	9,027,631	27

11. Budget présenté pour 1841 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	213,000	»
Travaux publics.		4,748,873	59
Chemins de fer, postes et messageries		5,415,546	»
Mines		246,100	»
Secours, dépenses imprévues		45,000	»
Instruction publique		1,703,600	»
TOTAL.	fr.	12,372,119	59

12. Budget présenté pour 1842 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	149,830	»
Travaux publics.		4,613,446	»
Chemins de fer, postes		3,310,346	»
Mines		244,100	»
Secours, dépenses imprévues		33,000	»
TOTAL.	fr.	10,352,942	»

13. Budget présenté pour 1843 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	233,620	»
Travaux publics.		4,816,648	63
Chemins de fer, postes		6,470,346	»
Mines		236,900	»
Secours, dépenses imprévues		33,000	»
TOTAL.	fr.	11,812,714	63

14. Budget présenté pour 1844 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	161,430	»
Travaux publics		4,986,693	74
Chemins de fer, postes		6,867,346	»
Mines		236,900	»
Secours, dépenses imprévues		33,000	»
TOTAL.	fr.	12,503,389	74

15. Budget présenté pour 1845 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	210,650	»
Travaux publics.		5,103,993	78
Chemins de fer, postes		7,391,471	»
Mines		272,600	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		73,000	»
TOTAL.	fr.	13,051,714	78

16. Budget présenté pour 1846 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	239,770	»
Travaux publics.		5,637,321	74
Chemins de fer, postes		7,961,675	»
Mines		272,600	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		89,000	»
TOTAL.	fr.	13,960,396	74

17. Budget présenté pour 1847 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	247,770	»
Travaux publics.		5,631,475	53
Chemins de fer, postes		9,044,050	»
Mines		284,600	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		103,000	»
TOTAL.	fr.	15,352,895	53

18. Budget présenté pour 1848 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	285,070	»
Travaux publics.		6,810,013	93
Chemins de fer, postes		9,645,925	»
Mines		272,800	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		98,000	»
TOTAL.	fr.	17,855,603	93

19. Budget présenté pour 1849 :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	327,500	»
Travaux publics.		5,072,674	13
Chemins de fer		9,140,231	»
Postes		1,556,000	»
Mines		244,100	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		106,000	»
TOTAL.	fr.	16,426,505	13

20. Budget présenté pour 1850 (28 février 1849) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	419,450	»
Travaux publics.		5,136,788	56
Chemins de fer		8,592,115	»
Postes		1,626,850	»
Mines		259,267	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		30,000	»
TOTAL.	fr.	15,844,468	56

21. Budget présenté pour 1851 (28 février 1850) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	409,450	»
Travaux publics.		5,371,669	93
Chemins de fer		8,422,113	»
Postes		1,626,850	»
Mines		239,267	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		30,000	»
TOTAL.	fr.	16,099,349	93

22. Budget présenté pour 1852 (21 février 1851) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	402,450	»
Travaux publics.		5,313,813	13
Mines		246,267	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		10,068,963	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		30,000	»
TOTAL.	fr.	16,061,493	13

23. Budget présenté pour 1853 (7 février 1852) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	649,610	»
Travaux publics.		5,540,544	85
Mines		246,267	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		9,801,803	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		30,000	»
TOTAL.	fr.	16,268,224	85

24. Budget présenté pour 1854 (26 février 1853) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	671,600	»
Travaux publics.		8,907,381	02
Mines		249,933	33
Chemins de fer, postes et télégraphes.		10,237,670	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		30,000	»
TOTAL.	fr.	17,096,587	35

25. Budget présenté pour 1853 (24 février 1854) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	671,600	»
Travaux publics.		6,164,902	35
Mines		249,933	33
Chemins de fer, postes et télégraphes.		12,056,870	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		30,000	»
TOTAL.	fr.	19,173,305	68

26. Budget présenté pour 1856 (5 février 1855) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	705,600	»
Travaux publics.		5,670,066	98
Mines		259,333	33
Chemins de fer, postes et télégraphes.		13,044,670	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		30,000	»
TOTAL.	fr.	19,709,670	34

Même budget, rectifié par M. le ministre des Travaux publics (7 février 1856) :

Administration centrale	fr.	741,100	»
Travaux publics.		6,519,805	14
Mines		259,333	33
Chemins de fer, postes et télégraphes.		17,456,320	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		32,000	»
TOTAL.	fr.	25,008,558	47

27. Budget présenté pour 1857 (27 novembre 1856) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	585,985	»
Travaux publics.		5,903,281	39
Mines		146,000	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		8,538,792	»
Traitements de disponibilité.		64,375	57
TOTAL.	fr.	15,240,633	96

28. Budget présenté pour 1858 (24 décembre 1857) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	704,695	»
Travaux publics.		6,181,257	67
Mines		255,700	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		17,218,357	»
Traitements de disponibilité.		64,575	57
Pensions, secours, dépenses imprévues		32,000	»
TOTAL.		fr.	24,456,585 24

29. Budget présenté pour 1859 (17 avril 1858) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	704,695	»
Travaux publics.		6,051,655	86
Mines		255,700	»
Chemins de fer, postes et télégraphes		17,251,129	»
Traitements de disponibilité.		64,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		32,000	»
TOTAL.		fr.	24,319,179 86

30. Budget présenté pour 1860 (28 février 1859) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	724,995	»
Travaux publics.		6,105,539	»
Mines		275,700	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		17,922,486	»
Traitements de disponibilité.		64,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		32,000	»
TOTAL.		fr.	25,124,720 »

31. Budget présenté pour 1861 (7 mars 1860) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	736,595	»
Travaux publics.		6,208,454	»
Mines		276,050	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		17,887,813	»
Procédés nouveaux ; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité.		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		32,000	»
TOTAL.		fr.	25,207,412 »

32. Budget présenté pour 1862 (28 février 1861) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	741,595	»
Travaux publics.		6,253,574	»
Mines		276,030	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		18,137,230	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité.		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		52,000	»
TOTAL.	fr.	25,508,969	»

33. Budget présenté pour 1863 (8 décembre 1862) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	811,270	»
Travaux publics.		5,971,170	»
Mines		500,390	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		18,769,100	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité.		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		55,000	»
TOTAL.	fr.	25,952,630	»

34. Budget présenté pour 1864 (27 février 1863) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	842,045	»
Travaux publics		6,199,280	»
Mines		308,130	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		19,002,050	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		53,000	»
TOTAL.	fr.	26,452,005	»

35. Budget présenté pour 1865 (1^{er} septembre 1864) :*Ministère des Travaux publics.*

Administration centrale	fr.	836,870	»
Travaux publics.		6,406,490	»
Mines		512,130	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		21,709,745	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		38,000	»
TOTAL.	fr.	29,569,735	»

36. Budget présenté pour 1866 (28 février 1865) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	849,420	»
Travaux publics		6,626,923	»
Mines		323,530	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		23,070,075	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité.		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		38,000	»
TOTAL.	fr.	30,974,250	»

37. Budget présenté pour 1867 (26 avril 1866) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	881,020	»
Travaux publics		6,831,883	»
Mines		323,530	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		27,811,015	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		41,000	»
TOTAL.	fr.	33,974,750	»

38. Budget présenté pour 1868 (20 mars 1867) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	938,605	»
Travaux publics.		6,913,413	»
Mines		321,030	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		31,482,420	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		41,000	»
TOTAL.	fr.	39,762,968	»

39. Budget présenté pour 1869 (28 février 1868) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	966,003	»
Travaux publics.		7,276,663	»
Mines		321,030	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		31,106,940	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité.		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		41,000	»
TOTAL.	fr.	39,778,158	»

40. Budget présenté pour 1870 (28 février 1869) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	985,103	»
Travaux publics.		7,434,693	»
Mines		328,910	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		31,115,170	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité.		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		48,952	»
TOTAL.		fr.	39,979,310

41. Budget présenté pour 1871 (24 janvier 1870) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	957,303	»
Travaux publics.		7,478,979	»
Mines		328,910	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		29,554,920	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité.		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		48,952	»
TOTAL.		fr.	38,415,546

42. Budget présenté pour 1872 (27 février 1871) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	1,147,065	»
Travaux publics.		7,545,609	»
Mines		328,910	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		38,870,820	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité.		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		51,932	»
TOTAL.		fr.	48,010,836

43. Budget présenté pour 1873 (29 février 1872) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	1,350,415	»
Travaux publics		7,948,759	»
Mines		343,910	»
Chemins de fer, postes et télégraphes		43,436,790	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,000	»
Traitements de disponibilité		59,500	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		56,000	»
TOTAL		fr.	53,202,054

44. Budget présenté pour 1874 (28 février 1873) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	1,457,968	»
Travaux publics.		9,013,839	»
Mines		359,160	»
Chemins de fer, postes, télégraphes et marine . . .		58,806,997	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i> .		7,000	»
Traitements de disponibilité.		74,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		58,500	»
TOTAL		fr.	66,777,461 »

45. Budget présenté pour 1875 (26 février 1874) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	1,677,425	»
Travaux publics.		9,494,269	»
Mines		395,010	»
Chemins de fer, postes, télégraphes et marine . . .		71,960,363	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i> .		7,000	»
Traitements de disponibilité.		74,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		62,500	»
TOTAL.		fr.	83,670,867 »

46. Budget présenté pour 1876 (24 février 1875) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	1,692,915	»
Travaux publics.		9,799,941	»
Mines		395,010	»
Chemins de fer, postes, télégraphes et marine . . .		70,428,342	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i> .		7,000	»
Traitements de disponibilité.		74,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		62,500	»
TOTAL.		fr.	82,459,708 »

47. Budget présenté pour 1877 (21 février 1876) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	1,783,675	»
Travaux publics.		10,132,982	»
Mines		401,410	»
Chemins de fer, postes, télégraphes et marine . . .		70,045,097	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i> .		7,000	»
Traitements de disponibilité.		74,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		66,500	»
TOTAL.		fr.	82,510,664 »

48. Budget présenté pour 1878 (26 février 1877) :

Ministère des Travaux publics

Administration centrale	fr.	1,803,928	»
Travaux publics.		10,377,860	»
Mines		401,410	»
Chemins de fer, postes et télégraphes.		66,037,122	»
Marine.		2,962,370	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,200	»
Traitements de disponibilité		74,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		66,500	»
TOTAL.	fr.	81,730,387	»

49. Budget présenté pour 1879 (26 février 1878) :

Ministère des Travaux publics,

Administration centrale	fr.	1,718,848	»
Travaux publics.		10,647,060	»
Mines		410,010	»
Chemins de fer		56,241,319	»
Postes et télégraphes		9,561,889	»
Marine		2,960,370	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		7,200	»
Traitements de disponibilité.		74,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		66,500	»
TOTAL.	fr.	81,687,193	»

50. Budget présenté pour 1880 (28 février 1879) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	677,130	»
Travaux publics.		10,910,788	»
Mines		411,010	»
Chemins de fer		58,819,164	»
Postes et télégraphes		10,043,524	»
Marine		3,148,370	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i>		12,200	»
Traitements de disponibilité.		74,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		66,500	»
TOTAL.	fr.	84,162,683	»

51. Budget présenté pour 1881 (28 février 1880) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	708,630	»
Travaux publics		11,237,983	»
Mines		443,210	»
Chemins de fer		60,204,907	»
Postes et télégraphes		10,332,293	»
Marine		3,168,870	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i> .		12,200	»
Traitements de disponibilité.		74,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		66,500	»
TOTAL.		fr.	86,250,393 »

52. Budget présenté pour 1882 (27 février 1881) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale.	fr.	680,030	»
Travaux publics.		11,581,738	»
Mines		437,310	»
Chemins de fer		63,968,550	»
Postes et télégraphes		11,103,593	»
Marine.		3,143,470	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i> , etc.		22,200	»
Traitements de disponibilité.		74,000	»
Pensions, secours, dépenses imprévues		70,500	»
TOTAL.		fr.	90,903,391 »

53. Budget présenté pour 1883 (28 février 1882) :

Ministère des Travaux publics.

Administration centrale	fr.	772,970	»
Travaux publics.		11,654,468	»
Mines		456,560	»
Chemins de fer		73,773,375	»
Postes et télégraphes		12,203,238	»
Marine.		3,406,245	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des Travaux publics</i> , etc.		16,200	»
Traitements de disponibilité		74,000	»
Pensions, secours, dépenses diverses		76,500	»
TOTAL.		fr.	104,433,556 »

54 Budget présenté pour 1884 (21 février 1883) :

I. *Ministère des Travaux publics.*

Administration centrale fr.	352,650	»
Chemins de fer	77,293,975	»
Postes et télégraphes	12,605,715	»
Marine	3,476,245	»
Comité du contentieux	5,000	»
Traitements de disponibilité	67,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	67,275	»
		93,867,860 »

II. *Ministère de l'Intérieur.*

Travaux publics fr.	11,850,875	»
Mines	464,560	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics</i> , etc.	11,200	»
		12,326,635 »

TOTAL. fr. 106,194,495 »

Même budget rectifié pour 1884 (28 juillet 1884) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* fr. 90,659,680 »II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	11,731,075	»
Mines	464,560	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics</i> , etc.	11,200	»
Traitements de disponibilité	10,000	»
		12,216,835 »

TOTAL. fr. 102,876,515 »

55. Budget présenté pour 1885 (8 novembre 1884) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale . . . fr.	342,250	»
Chemins de fer	72,063,420	»
Postes et télégraphes	12,904,464	»
Marine	3,588,183	»
Comité mixte de législation	3,000	»
Traitements de disponibilité	67,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	67,275	»
		89,037,594 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	10,571,300	»
Mines	437,990	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics, etc.</i>	10,200	»
		11,019,490 »
TOTAL. fr.	100,057,084	»

56. Budget présenté pour 1886 (26 février 1885) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale . . . fr.	337,250	»
Chemins de fer	71,863,420	»
Postes et télégraphes	13,220,634	»
Marine	3,616,233	»
Comité mixte de législation	3,000	»
Traitements de disponibilité	67,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	67,275	»
		89,176,814 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	10,471,950	»
Mines.	417,990	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics, etc.</i>	10,200	»
		10,900,140 »
TOTAL. fr.	100,076,954	»

57. Budget présenté pour 1887 (23 février 1886) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale fr.	337,250	»
Chemins de fer	69,393,995	»
Postes et télégraphes	13,323,324	»
Marine	4,051,627	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	67,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	67,275	»
		87,245,471 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	9,993,150	»
Mines.	415,990	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics</i>	10,200	»
		10,419,340 »
TOTAL. fr.	97,664,810	»

58. Budget présenté pour 1888 (17 février 1887) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale fr.	344,650	»
Chemins de fer	68,968,772	»
Postes et télégraphes	13,208,792	»
Marine	4,191,627	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	67,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	67,275	»
		83,850,116 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	10,100,375	»
Mines.	420,290	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics, etc.</i>	10,200	»
		10,530,865 »
TOTAL. fr.	94,380,981	»

59. Budget présenté pour 1889 (22 février 1888) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale fr.	348,075	»	
Chemins de fer	69,037,787	»	
Postes et télégraphes	13,593,674	»	
Marine	4,261,517	»	
Comité mixte de législation	5,000	»	
Traitements de disponibilité	67,000	»	
Pensions, secours, dépenses impré- vues	68,275	»	
		87,381,328	»

II *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics	fr. 10,395,204	»
Mines.	462,813	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics, etc.</i>	10,200	»
		10,868,219
		»
TOTAL.	fr. 98,249,547	»

60. Budget présenté pour 1890 (25 février 1889) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale. fr.	348,075	»
Chemins de fer	73,188,108	»
Postes et télégraphes.	13,947,122	»
Marine	4,270,317	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	77,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	68,275	»
		91,903,897 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics	fr. 10,229,310	»
Mines	538,715	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics, etc.</i>	10,200	»
		10,778,225
		»
TOTAL.	fr. 102,682,122	»

61. Budget présenté pour 1891 (25 février 1890) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*

Administration centrale fr.	348,075	»
Chemins de fer	77,540,592	»
Postes et télégraphes	14,231,861	»
Marine	4,286,917	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	77,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	68,275	»
		96,557,720 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	10,248,800	»
Mines	538,715	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics</i> , etc.	10,200	»
		10,797,715 »

TOTAL fr. 107,355,435 »

62 Budget présenté pour 1892 (25 février 1891) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale fr.	343,075	»
Chemins de fer	84,351,400	»
Postes et Télégraphes	14,433,596	»
Marine	4,796,717	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	77,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	72,275	»
		104,099,065 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	10,358,050	»
Mines	544,715	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics</i> , etc.	10,200	»
		10,912,965 »

TOTAL. . . . fr. 115,012,028 »

63. Budget présenté pour 1893 (8 février 1892) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale fr.	343,073	»
Chemins de fer	83,262,403	»
Postes et télégraphes	14,890,237	»
Marine	4,812,497	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	77,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues.	72,275	»
		103,462,487 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics. fr.	10,347,290	»
Mines	544,715	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics, etc.</i>	10,200	»
		10,902,205 »
TOTAL. fr.	114,364,692	»

64. Budget présenté pour 1894 (23 février 1893) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale fr.	345,975	»
Chemins de fer	81,398,308	»
Postes et Télégraphes	15,428,910	»
Marine.	4,972,277	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	77,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues.	72,275	»
		102,299,745 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics. fr.	10,387,790	»
Mines	542,715	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics, etc.</i>	10,200	»
		10,940,705 »
TOTAL. fr.	113,240,480	»

65. Budget présenté pour 1895 (25 février 1894) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale. fr.	264,150	»
Chemins de fer	82,214,609	»
Postes et télégraphes	15,839,709	»
Marine	5,057,957	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	102,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	72,275	»
		103,555,680 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	10,554,790	»
Mines.	542,715	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics, etc.</i>	10,200	»
		10,904,705 »

TOTAL. fr. 114,460,385 »

66. Budget présenté pour 1896 (25 février 1895) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale. fr.	262,230	»
Chemins de fer	84,636,720	»
Postes et Télégraphes	16,291,987	»
Marine	5,565,402	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	102,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	72,275	»
		106,733,614 »

II. *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie, du Travail et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	10,254,055	»
Mines	590,715	»
Procédés nouveaux; <i>Annales des</i> <i>Travaux publics, etc.</i>	10,200	»
Dépenses exceptionnelles (Travaux publics)	525,000	»
		11,179,970 »

TOTAL. fr. 117,913,384 »

67. Budget présenté pour 1897 (26 février 1896 :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale	fr. 262,230	»
Chemins de fer	87,843,159	»
Postes et télégraphes	17,275,917	»
Marine	5,588,002	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	102,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	84,075	»
		110,960,383 »

II. *Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics.*

Travaux publics	fr. 10,586,985	»
Id. Dépenses exceptionnelles.	695,000	»
		11,281,985 »

III. *Ministère de l'Industrie et du Travail.*

Mines.	fr. 594,715	»
Procédés nouveaux, etc.	2,000	»
		596,715 »
TOTAL.	fr. 122,839,083	»

68. Budget présenté pour 1898 (25 février 1897) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale	fr. 271,230	»
Chemins de fer	92,581,191	»
Postes, télégraphes et téléphones	17,787,962	»
Marine	5,496,422	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	102,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	94,075	»
		116,557,880 »

II. *Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics.*

Travaux publics	fr. 10,752,535	»
Id. Dépenses exceptionnelles	1,105,000	»
		11,857,535 »

III. *Ministère de l'Industrie et du Travail.*

Mines.	fr. 614,640	»
Procédés nouveaux, etc.	2,000	»
		616,640 »
TOTAL.	fr. 128,812,055	»

69. Budget présenté pour 1899 (26 février 1898) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale fr.	271,230	»	
Chemins de fer	107,531,224	»	
Postes, télégraphes et téléphones . . .	18,693,489	»	
Marine.	3,649,322	»	
Comité mixte de législation	5,000	»	
Traitements de disponibilité	102,000	»	
Pensions, secours, dépenses impré- vues.	114,730	»	
		132,367,015	»

II. *Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics.*

Travaux publics.	fr.	10,848,870	»
Id. Dépenses exceptionnelles . .		1,595,000	»
			12,443,870 »

III. *Ministère de l'Industrie et du Travail.*

Mines fr.	705,640	»
Procédés nouveaux, etc.	2,000	»
		707,640 »

TOTAL. fr. 145,518,525 »

70. Budget présenté pour 1900 (27 février 1899) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale fr.	271,130	»
Chemins de fer	112,598,709	»
Postes, télégraphes et téléphones .	19,260,823	»
Marine.	3,786,082	»
Comité mixte de législation	3,000	»
Traitements de disponibilité	118,500	»
Pensions, secours, dépenses impré-		
vues	124,750	»
		138.165.054
		»

II. *Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics.*

Travaux publics.	10,962,305	»
Id. Dépenses exceptionnelles . .	2,281,000	»
		13,243,305 »

III. *Ministère de l'Industrie et du Travail.*

Mines fr.	712,700	»
Procédés nouveaux; Comité de revision des règlements miniers . .	22,000	»
		734,700 »

TOTAL. fr. 152,143,089 »

71. Budget présenté pour 1901 (11 octobre 1900).

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale fr.	272,230	»
Chemins de fer	133,910,322	»
Postes, télégraphes et téléphones .	21,033,868	»
Marine	6,733,042	»
Comité mixte de législation . . .	3,000	»
Traitements de disponibilité : . .	147,000	»
Pensions, secours, dépenses impré-		
vues	134,730	»
Dépenses exceptionnelles	300,000	»
		164,360,412 »

II. *Ministère des Finances et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	12,030,363	»
Id. Dépenses exceptionnelles. . .	2,640,000	»
		14,690,363 »

III. *Ministère de l'Industrie et du Travail.*

Mines fr.	683,000	»
Procédés nouveaux, etc.	22,500	»
		705,500 »
TOTAL. fr.	179,936,277	»

72 Budget présenté pour 1902 (9 octobre 1901) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale fr.	291,730	»
Chemins de fer	130,883,912	»
Postes, télégraphes et téléphones .	21,866,810	»
Marine	6,922,392	»
Comité mixte de législation . . .	3,000	»
Traitements de disponibilité . . .	133,000	»
Pensions, secours, dépenses impré-		
vues	139,650	»
Dépenses exceptionnelles	65,000	»
		160,327,494 »

II. *Ministère des Finances et des Travaux publics.*

Travaux publics. fr.	12,092,890	»
Id. Dépenses exceptionnelles . .	2,476,000	»
		14,568,890 »

III. *Ministère de l'Industrie et du travail.*

Mines fr.	693,700	»
Procédés nouveaux, etc.	32,500	»
		726,200 »
TOTAL. fr.	175,622,584	»

73. Budget présenté pour 1903 (15 octobre 1902) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale. fr.	302,430	»
Chemins de fer	132,796,515	»
Postes, télégraphes et téléphones	22,404,071	»
Marine	6,932,974	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	153,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	149,650	»
Caisse de retraite et de secours aux ouvriers	799,210	»
Dépenses exceptionnelles (Marine)	1,615,000	»
		165,157,850 »

II. *Ministère des Finances et des Travaux publics.*

Travaux publics fr.	13,575,312	»
Id. Dépenses exceptionnelles.	2,620,000	»
		16,195,312 »

III. *Ministère de l'Industrie et du Travail*

Mines. fr.	706,900	»
Procédés nouveaux, etc.	32,500	»
		739,400 »

TOTAL. fr. 182,092,562 »

74. Budget présenté pour 1904 (24 octobre 1903) :

I. *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Administration centrale. fr.	306,380	»
Chemins de fer	136,509,811	»
Postes, télégraphes et téléphones	22,889,992	»
Marine	6,952,324	»
Comité mixte de législation	5,000	»
Traitements de disponibilité	153,000	»
Pensions, secours, dépenses impré- vues	156,000	»
Caisse de retraite et de secours aux ouvriers	910,788	»
Dépenses exceptionnelles (Marine)	1,420,000	»
		169,303,295 »

A REPORTER. fr. 169,303,295 »

REPORT. . . . fr. 169,303,293 »

II Ministère des Finances et des Travaux publics.

Travaux publics fr. 13,575,312 »
 Id. Dépenses exceptionnelles . . . 2,620,000 »
 ————— 16,195,312 »

III. Ministère de l'Industrie et du Travail.

Mines fr. 719,867 »
 —————
 TOTAL. . . . fr. 186,218,474 »
 —————

75. Budget présenté pour 1905 (8 octobre 1904) :

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

Administration centrale. . . . fr. 306,380 »
 Chemins de fer 140,261,059 »
 Postes, télégraphes et téléphones. . . 23,661,700 »
 Marine 7,576,959 »
 Comité mixte de législation . . . 5,000 »
 Traitements de disponibilité . . . 133,000 »
 Pensions, secours, dépenses impré-
 vues 156,000 »
 Caisse de retraite et de secours des
 ouvriers 927,109 »
 Dépenses exceptionnelles 2,667,500 »
 ————— 175,714,707 »

II Ministère des Finances et des Travaux publics.

Travaux publics fr. 13,891,422 »
 Id. Dépenses exceptionnelles. . . 2,240,000 »
 ————— 16,131,422 »

III. Ministère de l'Industrie et du Travail.

Mines fr. 718,867 »
 —————
 TOTAL fr. 192,564,996 »
 —————

Si l'on additionne les budgets ordinaires des Travaux publics, de 1831 à 1905, on arrive, pour les soixante-quinze années, à plus de QUATRE MILLIARDS

(exactement 4,859,382,222.58), somme assurément considérable, mais qui n'indique — il est bon de le rappeler — que les prévisions budgétaires.

Le tableau qui précède, pour offrir des renseignements complets, doit être suivi de la liste des ministres qui ont eu les Travaux publics dans leurs attributions, de 1831 à 1905.

Voici ce document :

**Liste des Ministres qui ont eu les Travaux publics
dans leurs attributions.**

Ministère de l'Intérieur.

Date de l'entrée en fonctions.		Noms des Ministres.
26 février	1831.	Tielemans.
23 mars	—	De Sauvage, E.
5 août	—	De Brouckère, Ch.
16 août	—	Teichman, Th. (intérimaire).
21 novembre	—	de Theux, B.-T.
20 octobre	1832.	Rogier, Charles.
4 août	1834.	de Theux, B.-T.

Ministère des Travaux publics.

15 janvier	1837.	Nothomb, J.-B.
18 avril	1840.	Rogier, Charles.
14 avril	1841.	Desmaisières, L.
16 avril	1843.	Dechamps, A.
30 juillet	1843.	d'Hoffschmidt, C.
31 mars	1846.	De Bavay, G.
12 août	1847.	Frère-Orban, W.
18 juillet	1848.	Rolin, H.
12 août	1850.	Vanhoorebeke, E.
30 mars	1855.	Dumon, A.
10 novembre	1857.	Partoes (Secrétaire général), intérimaire.
27 avril	1858.	Partoes.
15 octobre	—	Frère-Orban, W., intérimaire.
14 janvier	1859.	Vanderstichelen, Jules.

2 janvier	1868.	Jamar, A.
2 juillet	1870.	Jacobs, Victor.
5 août	—	Baron d'Anethan, J., intérimaire.
12 septembre	—	Wasseige, Armand.
7 décembre	1871.	Moncheur, F.
25 octobre	1875.	Beernaert, A.-M.-J.
20 juin	1878.	Sainetelette, Charles.

Ministère de l'Intérieur.

4 août	1882.	Rolin-Jaequemyns, G.
--------	-------	----------------------

Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.

16 juin	1884.	Beernaert, A.-M.-J.
26 octobre	—	de Moreau, A.
26 août	1888.	De Bruyn, L.

Ministère des Finances et des Travaux publics.

5 août	1899.	de Smet de Naeyer, P.
--------	-------	-----------------------

* * *

Les tableaux et renseignements qui vont suivre ont été fournis à la Section centrale par M. le ministre des Finances et des Travaux publics.

Le tableau I renferme l'indication des dépenses effectuées de 1830 à 1903, à charge de crédits extraordinaires et exceptionnels, pour les objets suivants :

Routes et ponts. — Canaux et rivières. — Ports et côtes. — Chemins de fer. — Domaines. — Monuments et bâtiments.

Le tableau II, dressé dans les mêmes conditions, est relatif aux objets suivants :

Télégraphes et téléphones. — Marine. — Établissements d'instruction et musées. — Frais de guerre — Opérations financières. — Dépenses diverses.

Le total des crédits affectés à ces objets dépasse QUATRE MILLIARDS.

Les dépenses prérappelées ont été classées par périodes qui correspondent aux grandes lignes de notre histoire politique.

Le tableau III indique, par année, de 1855 à 1903, la longueur moyenne des lignes de chemins de fer exploitées en Belgique. De 1555 en 1855, cette longueur passe, en 1905, à 4.055 kilomètres.

Le nombre des stations, haltes, points d'arrêt du réseau exploité par l'État est, au 31 décembre 1903, de 1,295.

Quant aux routes, la statistique ne renseigne séparément les *routes pavées* et les *routes empierrées* que depuis quelques années.

Le tableau dressé par l'administration des Ponts et Chaussées pour 1904 donne les longueurs suivantes :

PROVINCES.	Routes en pavage.	Routes en empierrément
Anvers	561 ^k 600	4 ^k 200
Brabant.	678.500	16.500
Flandre occidentale	797.500	86.800
Flandre orientale	686.900	4.900
Hainaut.	622.100	207.100
Liège	242.800	829.200
Limbourg	520.100	400.800
Luxembourg	11.900	1,099.600
Namur.	157.700	1,045.900
TOTAUX.	4,058 ^k 700	3,602 ^k 800
	7,751 ^k 500	
En 1850, la longueur totale des routes était de	2,593 ^k 450	
En 1904, l'accroissement de longueur est de c'est-à-dire de plus de <i>mille lieues</i> de 5 kilomètres.	5,158 ^k 050	

(43 - 45)

1904/05

N° 110

**Tableau 1 - Développement des dépenses extraordinaires et
des dépenses exceptionnelles effectuées de 1830 à 1903**

cfr 35 mm film

3 plan(s)

TABLEAU II

DÉVELOPPEMENT

des dépenses extraordinaires et des dépenses exceptionnelles
effectuées de 1830 à 1903.

TABLEAU II. — Développement des dépenses extraordinaires

ANNÉES.	TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.		MARINE.		ÉTABLISSEMENTS D'INSTRUCTION ET MUSÉES.		ŒUVRES D'ART ET DE SCIENCES. EXPOSITIONS.	
	Dépenses extraordinaires	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires	Dépenses exceptionnelles.
1850	"	"	"	"	"	"	"	"
1851	"	"	"	"	"	"	"	"
1852	"	"	"	"	"	"	"	"
1853	"	"	"	"	"	"	"	"
1854	"	"	"	"	"	"	"	"
1855	"	"	"	"	"	"	"	"
1856	"	"	"	"	"	"	"	315,000 "
1857	"	"	"	"	"	"	"	"
1858	"	"	"	"	"	"	"	"
1859	"	"	"	"	"	"	"	"
1860	"	"	"	"	"	"	"	"
1861	"	"	"	1,847,332 48	"	"	"	"
1862	"	"	"	"	"	"	"	"
1863	"	"	"	"	"	"	"	"
1864	"	"	"	"	"	"	"	"
1865	"	"	825,073 71	"	"	"	"	"
1866	"	"	"	"	"	"	"	"
1867	"	"	"	"	"	"	"	"
1868	"	"	153,589 95	"	"	"	"	"
1869	"	"	"	"	"	"	"	"
1870	"	232,103 "	"	"	"	"	"	"
1871	"	17,897 "	"	"	"	"	"	"
1872	67,675 82	"	"	"	"	15,918 75	"	"
1873	77,013 72	"	"	"	"	34,904 59	"	"
1874	98,503 83	"	"	"	"	395,952 90	"	"
1875	31,681 37	"	"	"	5,875 "	"	"	"
1876	42,243 74	"	"	"	304,810 56	"	"	"
1877	104,333 "	"	"	"	213,379 26	"	"	"
	421,440 48	250,000 "	977,363 66	1,847,332 48	524,064 82	444,756 24	"	315,000 "

et des dépenses exceptionnelles effectuées de 1830 à 1903.

FRAIS DE GLEBRE, D'ARMEMENT ET DE DÉFENSE.			OPÉRATIONS FINANCIÈRES		DÉPENSES DIVERSES		TOTAL.		
Dépenses extra- ordinaires.	Dépenses excep- tionnelles	Capitaux correspondant à des rentes	Dépenses extra- ordinaires	Dépenses excep- tionnelles	Dépenses extra- ordinaires.	Dépenses excep- tionnelles.	Dépenses extra- ordinaires.	Dépenses excep- tionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes
"	"	"	652,804 25	"	"	"	652,804 25	"	"
"	"	"	46,205,554 60	"	"	"	46,205,554 60	"	"
27,713,040 48	"	"	46,870,425 28	"	"	"	74,592,465 76	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	4,553,716 62	"	"	"	4,553,716 62	"
"	"	"	"	"	"	"	"	515,000	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	5,896,897 40	"	"	"	5,896,897 40	"	"
"	"	"	5,549,600	"	"	"	5,549,600	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	1,847,352 48	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	7,624,000	"	3,551,258 50	"	"	"	3,551,258 50	7,624,000
"	"	"	84,656,000	"	"	"	84,656,000	"	"
"	"	"	"	"	"	1,997,559 40	825,075 71	1,997,559 40	"
"	"	"	"	"	"	2,299,212 50	"	2,299,212 50	"
"	"	"	"	"	"	787,085 20	"	787,085 20	"
"	6,800,000	"	"	"	"	1,999,486 78	135,580 95	8,799,486 78	"
"	"	"	"	"	"	500,000	"	500,000	"
"	"	"	"	"	"	499,912 38	"	752,015 38	"
"	"	"	"	"	156,091 54	"	156,091 54	17,897	"
"	4,700,000	"	"	"	508,014 74	"	375,688 56	4,715,918 75	"
"	5,489,000	"	"	"	178,722 42	"	255,736 14	3,525,904 59	"
"	1,756,000	"	"	"	50,132 12	"	148,635 95	2,129,932 90	"
"	2,657,450	"	"	"	1,190	"	58,746 37	2,657,450	"
"	5,268,980	"	"	"	200	1,500,000	547,254 30	4,768,980	"
"	288,061 86	"	5,056 04	"	"	"	322,748 30	288,061 86	"
27,713,040 48	22,919,471 86	7,624,000	185,625,115 55	8,084,974 02	674,350 82	9,585,236 26	215,955,584 81	45,444,771 76	7,624,000

TABLEAU

ANNÉES.	TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES		MARINE		ÉTABLISSEMENTS D'INSTRUCTION ET MUSÉES.		ŒUVRES D'ART ET DE SCIENCES. EXPOSITIONS	
	Dépenses extraordinaires	Dépenses excepti- onnelles	Dépenses extraordinaires	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires	Dépenses exceptionnelles	Dépenses extraordinaires	Dépenses excepti- onnelles
1858	53,718 80	"	"	"	31,178 94	"	"	"
1859	104,695 74	"	"	"	32,654 79	"	"	"
1860	76,080 77	"	"	"	535,603 96	"	178,267 65	"
1861	62,219 17	"	"	"	538,864 72	"	259,896 59	"
1862	56,982 96	"	"	"	182,289 90	"	92,153 50	"
1863	205,266 53	"	"	"	1,029,096 82	"	96,210 33	"
1864	162,971 45	"	667,606 19	"	645,947 "	"	20,580 72	"
1865	199,595 25	"	50,820 50	"	1,565,752 81	"	61,675 69	"
1866	329,905 21	"	504,500 "	"	1,715,375 70	"	95,528 93	"
1867	280,621 58	"	306,052 56	"	1,582,005 10	"	344,702 03	"
1868	115,480 05	"	304,500 "	"	1,374,045 90	"	326,043 50	"
1869	28,459 82	"	650,182 "	"	1,520,055 25	"	79,194 16	"
1870	154,414 52	"	914,759 06	"	1,209,548 59	"	249,642 95	"
	1,810,411 83	"	3,198,429 11	"	11,415,317 48	"	1,805,693 83	"
1871	327,811 34	"	873,958 03	"	1,352,315 98	"	26,551 50	"
1872	162,647 95	"	519,358 08	"	1,697,048 19	"	15,210 "	"
1873	459,599 87	"	758,421 77	"	2,056,065 86	"	274,406 58	"
1874	106,936 20	"	510,000 "	"	1,871,428 52	"	362,588 45	"
1875	75,679 03	"	7,390 48	"	4,375,957 46	"	165,216 52	"
1876	93,934 31	"	110,740 "	"	3,525,385 94	"	135,546 94	"
1877	105,662 21	"	44,282 95	"	3,192,616 88	"	264,260 26	"
1878	83,020 22	"	92,413 75	"	3,558,411 48	"	779,413 09	"
	1,415,291 15	"	2,916,565 06	"	21,609,206 31	"	2,018,995 54	"
1879	65,217 99	"	"	"	2,674,868 38	"	718,516 87	"
1880	264,551 78	"	161,446 98	"	6,172,410 05	"	5,224,531 60	"
1881	324,401 77	"	145,878 77	"	3,306,940 41	"	1,624,830 40	"
1882	116,517 59	"	241,341 16	"	6,801,184 09	"	226,754 53	"
1883	189,939 35	"	44,146 17	"	6,169,413 54	"	141,779 02	"
1884	352,819 50	"	76,056 76	"	4,504,614 87	"	53,327 26	"
	1,313,447 98	"	668,809 84	"	20,629,431 14	"	7,989,748 48	"

II (suite).

FRAIS DE GUERRE, D'ARMEMENT ET DE DÉFENSE			OPÉRATIONS FINANCIÈRES		DÉPENSES DIVERSES		TOTAL.		
Dépenses extra- ordinaires	Dépenses excep- tionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.	Dépenses extra- ordinaires.	Dépenses excep- tionnelles	Dépenses extra- ordinaires	Dépenses excep- tionnelles	Dépenses extra- ordinaires.	Dépenses excep- tionnelles	Capitaux correspondant à des rentes
"	2,560,288 14	"	"	"	"	"	84,897 74	2,560,288 14	"
589,251 59	6,954,400 "	"	64,815 21	"	645 05	"	592,062 30	6,954,400 "	"
10,590,061 67	889,200 "	"	148 75	"	"	"	10,980,162 80	889,200 "	"
8,429,990 11	2,280,416 44	"	"	"	"	"	9,140,970 69	2,280,416 44	"
15,162,775 55	3,235,251 40	"	"	"	"	"	15,474,201 71	3,235,251 40	"
8,695,957 92	4,349,548 "	"	12,093,867 72	"	388,447 "	"	22,507,840 32	4,349,548 "	"
7,842,742 59	3,559,971 40	"	9,258,150 53	"	80,017 "	"	18,658,015 28	3,559,971 40	"
2,861,757 62	1,962,927 10	"	8,756,864 76	"	31,556 "	"	13,528,009 65	1,962,927 10	"
717,459 08	580,045 91	"	8,459,510 09	"	289,781 66	"	11,911,860 67	580,045 91	"
1,513,865 65	1,650,000 "	"	361,597 72	"	236,440 64	"	4,425,985 08	1,650,000 "	"
4,592,757 60	"	"	171,975 80	"	62,662 24	"	6,947,465 07	"	"
3,424,294 74	77,945 70	"	7,352,609 19	"	245,787 19	"	13,280,580 35	77,945 70	"
3,267,464 30	23,181,850 "	"	68,265 81	"	185,924 65	"	6,050,019 86	23,181,850 "	"
67,288,576 52	51,061,644 09	"	16,546,605 58	"	1,521,241 41	"	135,582,075 56	51,061,644 09	"
4,714,492 58	1,995,000 "	"	13,000 "	"	390,857 50	"	7,678,784 95	1,995,000 "	"
2,516,689 40	"	"	5,706,442 65	"	79,562 15	"	10,696,758 42	"	"
2,709,607 04	"	1,526,536 61	9,481,526 04	"	26,774 95	"	15,766,400 11	"	1,526,536 61
1,979,257 74	"	"	11,050,954 41	"	910,578 91	"	16,791,724 23	"	"
3,135,217 06	"	"	7,521,278 35	"	58,800 52	"	15,317,519 42	"	"
4,146,098 99	"	"	2,111,269 77	"	22,205 82	"	10,143,181 77	"	"
6,848,207 62	"	"	3,177,675 50	"	258,518 54	"	13,891,223 96	"	"
8,211,610 10	"	"	1,605,754 55	"	449,099 12	"	14,779,722 31	"	"
34,261,180 55	1,995,000 "	1,526,536 61	40,667,881 27	"	2,176,197 51	"	105,065,515 15	1,995,000 "	1,526,536 61
5,878,060 81	"	"	783,110 53	"	81,778 64	"	10,201,553 22	"	"
4,588,432 42	"	"	2,763,830 71	"	126,781 48	"	19,501,985 02	"	"
5,505,840 57	"	"	1,057,802 92	"	504,795 16	"	12,268,499 "	"	"
3,084,621 15	"	"	2,173,154 75	"	465,294 18	"	13,108,867 23	"	"
5,612,194 15	"	"	706,232 56	"	102,003 35	"	10,935,707 92	"	"
4,699,824 47	"	"	131,000 "	"	"	"	9,817,642 86	"	"
27,396,973 53	"	"	7,615,151 47	"	1,080,652 81	"	75,694,255 25	"	"

TABLEAU II

ANNÉES.	TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES		MARINE.		ÉTABLISSEMENTS D'INSTRUCTION ET MUSÉES		ŒUVRES D'ART ET DE SCIENCES. EXPOSITIONS.	
	Dépenses extraordinaires	Dépenses exceptionnelles	Dépenses extraordinaires.	Dépenses exceptionnelles	Dépenses extraordinaires	Dépenses exceptionnelles.	Dépenses extraordinaires	Dépenses exceptionnelles.
1885	110,827 68	"	907,802 55	"	5,678,198 41	"	561,154 59	"
1886	150,504 69	"	1,217,616 48	"	5,055,817 60	"	241,035 76	"
1887	255,645 51	"	901,472 44	"	2,195,025 28	"	162,952 70	"
1888	141,255 37	"	5,226,655 87	"	1,555,748 98	"	598,222 49	"
1889	266,824 50	"	190,444 16	"	1,766,015 92	"	487,075 75	"
1890	537,955 44	"	1,847,810 48	"	2,673,054 19	"	14,800 56	"
1891	582,577 66	"	500,594 24	"	974,960 55	"	47,111 10	"
1892	575,598 59	"	2,118,887 61	"	1,674,762 12	"	166,655 62	"
1893	414,872 19	854,500 "	2,268,711 45	"	1,594,153 41	"	452,672 20	"
1894	755,556 49	884,500 "	712,725 60	"	1,166,589 47	"	495,957 40	"
	5,168,995 72	1,759,000 "	13,692,520 86	"	19,953,001 71	"	5,027,615 97	"
1895	1,268,452 95	892,000 "	2,272 "	1,000,000 "	841,045 87	894,586 45	57,411 49	24,986 84
1896	1,578,515 06	968,404 22	185 "	1,280,508 85	96,971 58	1,066,853 15	11,962 51	745,800 "
1897	9,765,002 25	78,877 27	542,517 40	176,942 74	269,907 21	268,803 07	"	594,389 17
1898	1,991,565 02	81,058 03	318,649 50	112,974 "	215,412 41	1,192,151 25	"	286,525 91
1899	1,753,059 06	72,552 55	215,659 14	188,849 52	73,462 57	1,524,422 15	"	816,000 "
1900	3,255,769 04	62,514 79	20,945 98	577,077 25	2,865,515 82	1,575,576 34	"	947,850 97
1901	2,984,230 61	62,514 79	11,575 90	560,657 56	579,265 67	2,929,392 95	"	95,000 "
1902	3,959,467 02	62,514 79	40,118 62	62,788 85	1,507,535 24	5,800,595 48	"	95,169 10
1905	2,685,485 59	62,514 79	108,244 50	545,969 64	2,589,506 69	2,069,255 99	"	142,194 40
	20,039,124 58	2,542,751 03	1,059,745 64	4,105,748 19	8,856,420 86	15,121,416 77	69,574 "	5,745,694 59
	57,168,718 72	4,551,751 03	22,515,492 17	5,955,080 67	91,945,442 52	15,566,175 01	14,909,425 62	4,060,694 59

(suite).

FRAIS DE GUERRE, D'ARMEMENT ET DE DÉFENSE.			OPÉRATIONS FINANCIÈRES		DÉPENSES DIVERSES.		TOTAL.		
Dépenses extra- ordinaires	Dépenses excep- tionnelles	Capitaux correspondant à des rentes	Dépenses extra- ordinaires.	Dépenses excep- tionnelles.	Dépenses extra- ordinaires.	Dépenses excep- tionnelles	Dépenses. extra- ordinaires.	Dépenses excep- tionnelles.	Capitaux correspondant à des rentes.
4,455,564 42	•	•	298,921 44	•	28,255 08	•	9,840,722 15	•	•
3,796,525 77	•	•	1,269,793 67	•	8,876 •	•	9,740,167 97	•	•
6,517,477 38	•	•	1,552,828 66	•	•	•	11,381,397 97	•	•
9,158,153 42	•	•	1,816,059 05	•	•	•	16,296,075 18	•	•
17,922,510 95	•	•	5,440,786 28	•	277,050 30	•	26,350,705 66	•	•
33,101,928 52	•	•	5,700,925 69	•	2,026,343 48	•	45,703,716 16	•	•
26,350,124 87	•	•	2,709,692 70	•	536,005 68	•	51,281,266 58	•	•
22,012,349 74	•	•	4,676,791 08	•	868,268 65	•	52,793,111 21	•	•
16,067,097 57	•	•	5,697,651 12	•	105,928 20	•	25,399,048 14	854,500 •	•
14,313,217 99	•	1,500,000 •	4,046,128 25	•	52,309 82	•	21,522,065 02	884,500 •	1,500,000 •
153,374,950 63	•	1,500,000 •	33,209,557 94	•	3,901,635 21	•	230,308,274 04	1,739,000 •	1,500,000 •
4,484,058 42	880 25	•	13,211,787 05	725,996 27	1,144,147 44	802,090 17	21,009,175 22	4,340,539 96	•
5,188,819 05	1,050,253 08	•	8,622,592 57	576,277 •	414,449 91	949,988 50	15,713,293 46	6,636,084 78	•
5,453,761 55	12,623,523 21	•	4,891,263 72	2,928,558 69	•	1,296,316 21	20,720,252 09	17,967,410 36	•
1,280,043 19	5,937,296 60	•	3,088,377 85	1,474,153 74	•	765,140 88	6,891,845 77	9,849,058 41	•
251,384 87	11,632,850 02	•	31,541,834 65	1,596,066 74	•	471,242 73	53,835,260 29	16,101,783 49	•
242,265 20	4,966,247 66	•	2,126,801 53	1,769,875 74	•	578,708 77	8,511,093 37	10,477,831 50	•
329,123 64	6,820,807 60	•	583,424 46	2,085,879 74	•	1,126,281 83	4,487,418 28	13,480,514 27	•
88,331 09	6,646,385 83	•	8,000,000 •	2,077,040 74	•	695,006 70	13,395,451 97	13,437,301 49	•
1,049,717 90	6,265,106 93	•	1,373,485 90	2,198,158 74	1,443,340 95	230,340 23	9,249,781 40	11,311,540 72	•
18,367,402 96	55,943,351 18	•	73,439,567 53	15,430,007 40	3,001,958 28	6,913,116 02	133,813,571 85	103,602,064 98	•
528,401,924 45	131,919,467 13	10,450,536 61	387,103,859 54	23,514,982 32	12,356,016 04	16,496,352 28	894,598,876 66	201,842,480 83	10,450,536 61

TABLEAU III. — Chemins de fer.

Tableau indiquant, par année, la longueur moyenne des lignes exploitées.

ANNÉES.	LONGUEUR MOYENNE (kilomètres).	ANNÉES.	LONGUEUR MOYENNE (kilomètres).	ANNÉES.	LONGUEUR MOYENNE (kilomètres).
1835	13.5	1858	745.7	1881	2,860.5
1836	35.7	1859	745.7	1882	3,004.0
1837	90.8	1860	747.2	1883	3,074.1
1838	202.6	1861	748.6	1884	3,129.0
1839	273.3	1862	748.6	1885	3,173.1
1840	324.7	1863	748.6	1886	3,199.9
1841	340.5	1864	748.6	1887	3,216.6
1842	398.5	1865	749.2	1888	3,226.8
1843	485.5	1866	789.8	1889	3,235.4
1844	559.8	1867	862.7	1890	3,248.6
1845	559.8	1868	862.7	1891	3,269.4
1846	559.8	1869	862.7	1892	3,275.8
1847	569.6	1870	868.7	1893	3,278.7
1848	594.0	1871	1,422.2	1894	3,288.6
1849	624.6	1872	1,469.6	1895	3,298.8
1850	624.6	1873	1,871.1	1896	3,502.1
1851	624.6	1874	1,925.1	1897	3,901.6
1852	624.6	1875	1,966.5	1898	4,003.9
1853	631.4	1876	2,035.2	1899	4,039.6
1854	636.6	1877	2,144.7	1900	4,060.1
1855	652.4	1878	2,435.3	1901	4,048.5
1856	713.1	1879	2,552.0	1902	4,049.3
1857	744.6	1880	2,724.0	1903	4,053.0

STATIONS.

Le nombre des stations, haltes, points d'arrêt, etc., du réseau exploité par l'État était, au 31 décembre 1903 :

Stations	732
Dépendances.	56
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires)	26
Haltes	222
Points d'arrêt	259
ENSEMBLE.	<u>1,295</u>

Traitements et pensions des employés inférieurs.

M. le ministre des Finances et des Travaux publics a également adressé à la Section centrale, en réponse à la demande qu'elle lui en a faite, un tableau relatif au taux des traitements, retenues et pensions des employés inférieurs de l'administration des Finances, de 1850 à 1903.

Ce tableau concerne uniquement les emplois inférieurs des accises et de la douane, qui comportent un personnel nombreux à carrière restreinte. Le ministre n'a pas cru devoir relever les emplois de début, tels que ceux de surnuméraire du cadastre, des contributions ou de l'enregistrement, dont les traitements, à la vérité, ne dépassent généralement pas 2,000 francs, mais qui forment les premières étapes vers des positions administratives plus élevées.

Le tableau, inséré plus loin, est suivi d'une note concernant les indemnités de diverses espèces allouées aux employés des accises et de la douane. Ces indemnités se divisent en deux grandes catégories.

Les unes sont fixes et participent, en fait, du caractère de supplément de traitement, bien qu'elles ne soient point passibles de retenues et n'entrent pas en ligne de compte pour la liquidation des pensions. Les indemnités de cette catégorie sont attachées :

1° A certaines résidences déterminées, soit à raison de la cherté de la vie et de l'assujettissement extraordinaire résultant du service, soit, pour les employés des douanes, à raison de l'obligation de porter habituellement l'uniforme;

2° A certains emplois ou postes déterminés; tels sont le service dans les sections ambulantes des accises, — le détachement en qualité de chef de service dans une section des accises dont le personnel comporte plus de six hommes, — le service dans les sections des accises dont la circonscription a une étendue exceptionnelle, — le service de permanence dans les raffineries de sucre et dans les fabriques d'acide acétique.

Les indemnités de la seconde catégorie sont variables et ont, quelle que soit leur fréquence dans certains cas, un caractère accidentel. Ce sont les indemnités allouées à la journée, à l'heure ou à la pièce pour la surveillance des fabriques de sucre, pour la surveillance des travaux extraordinaires de chargement et de déchargement dans les ports et pour le recensement des plants de tabacs

A cette seconde catégorie se rattachent les allocations sur le fonds réservé du contentieux, accordées annuellement à un nombre important d'employés, suivant un certain roulement, et aussi les allocations à titre de secours du chef de maladie ou d'autres circonstances malheureuses.

Deux ou plusieurs indemnités différentes peuvent être cumulées dans le chef des mêmes employés, par exemple : l'indemnité de résidence avec la rémunération du service supplémentaire dans les ports, l'indemnité de résidence avec l'indemnité de détachement dans une raffinerie de sucre, etc. Les

chiffres inscrits dans les colonnes intitulées « Nombre de participants » ne peuvent donc, à la rigueur, être totalisés pour être mis en rapport avec le nombre total des employés.

Le total des indemnités de diverses espèces accusé par le tableau n'est pas le montant exact de la dépense pendant une année déterminée : certains postes, en effet, ont dû être calculés sur la base du cadre réglementaire en supposant les emplois occupés pendant toute l'année par les mêmes agents. Mais les vacances momentanées d'emplois et les changements de personnel dans le courant d'une année ne peuvent exercer qu'une influence minime sur le compte final, et le total de 908,688 francs peut être considéré comme celui d'une année-type.

Il a paru intéressant de mettre en regard du total des indemnités, pour chaque catégorie d'employés, le montant des retenues prélevées *sur les traitements*, au profit de la caisse des veuves et orphelins, pendant la dernière année pour laquelle le compte en est arrêté (1902). Le total des retenues atteint à peine la moitié du total des indemnités.

La lecture attentive de ces renseignements est suggestive; elle permet de se rendre compte des améliorations apportées depuis 1830 aux traitements des employés inférieurs et d'apprécier exactement leur situation actuelle.

TABLEAU COMPARATIF,
par période, des traitements, des retenues et des pensions
des employés inférieurs des accises et des douanes, de
1830 à 1905.

Tableau comparatif, par période, des traitements, des retenues et des pensions

Périodes.	GRADES ET TRAITEMENTS.	RETENUES (1)									
		au profit de l'ancienne caisse de retraite du Département des Finances.			Au profit de l'État 4 o/o de 1849 à 1857 (Lois du 17 février 1849 et du 8 avril 1857.) Retenue abolie.	au profit de la caisse des veuves et orphelins.					
		2 o/o de 1830 à juillet 1832 (Règlement du 29 mai 1832.)	3 o/o de juillet 1832 à 1844 inclus (Arrêté royal du 15 novembre 1832.)	5 o/o de janvier 1833 à 1844 inclus, sur traitements supérieurs à 1,200 fr. (Arrêté royal du 12 novembre 1833.)		Retenue générale.		Retenue supplémentaire appliquée aux agents mariés.			
						De 1845 à mars 1847. A sur traitements inférieurs à 1,200 fr. 2 1/2 o/o	Depuis 1857. A sur traitements inférieurs à 1,200 fr. 3 1/2 o/o	Depuis mai 1857 jusqu'en mai 1874. 1 o/o due par les agents mariés. (Arrêté royal du 30 avril 1857.)	Total jusqu'en 1874 pour les agents mariés. (Colonnes 8 et 9.)	Depuis mai 1874 1 1/2 o/o due par les agents mariés. (Arrêté royal du 25 avril 1874.)	Total depuis 1874 pour les agents mariés. (Colonnes 8 et 11.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Commis des accises :											
Avant 1846.	1 ^{re} classe . . .	1,140	22.80	54.20	"	28.50	"	"	"	"	"
	2 ^e — . . .	1,020	20.40	50.60	"	25.50	"	"	"	"	"
	3 ^e — . . .	760	15.20	22.80	"	19 "	"	"	"	"	"
En 1846. .	1 ^{re} classe. . .	1,200	"	"	12 "	36 "	"	"	"	"	"
	2 ^e — . . .	1,000	"	"	10 "	25 "	"	"	"	"	"
	3 ^e — . . .	800	"	"	8 "	20 "	"	"	"	"	"
En 1857. .	1 ^{re} classe. . .	1,500	"	"	"	"	52 "	13 "	65 "	"	"
	2 ^e — . . .	1,100	"	"	"	"	38.50	11 "	49.50	"	"
	3 ^e — . . .	900	"	"	"	"	31.50	9 "	40.50	"	"
En 1862. .	1 ^{re} classe. . .	1,500	"	"	"	"	60 "	15 "	75 "	22.50	82.50
	2 ^e — . . .	1,200	"	"	"	"	48 "	12 "	60 "	18 "	66 "
	3 ^e — . . .	1,000	"	"	"	"	35 "	10 "	45 "	15 "	50 "
	4 ^e — . . .	900	"	"	"	"	31.50	9 "	40.50	13.50	45 "
En 1875. .	1 ^{re} classe. . .	1,650	"	"	"	"	66 "	"	"	24.75	90.75
	2 ^e — . . .	1,500	"	"	"	"	52 "	"	"	19.50	71.50
	3 ^e — . . .	1,100	"	"	"	"	38.50	"	"	16.50	55 "
	4 ^e — . . .	1,000	"	"	"	"	35 "	"	"	15 "	50 "
En 1898. .	1 ^{re} classe. . .	1,950	"	"	"	"	78 "	"	"	29.25	107.25
	1 ^{re} classe. . .	1,800	"	"	"	"	72 "	"	"	27 "	99 "
	2 ^e — . . .	1,650	"	"	"	"	66 "	"	"	24.75	90.75
	2 ^e — . . .	1,500	"	"	"	"	60 "	"	"	22.50	82.50
	3 ^e — . . .	1,450	"	"	"	"	58 "	"	"	21.75	79.75
	3 ^e — . . .	1,300	"	"	"	"	52 "	"	"	19.50	71.50
	4 ^e — . . .	1,200	"	"	"	"	48 "	"	"	18 "	66 "

des employés inférieurs des accises et des douanes, de 1830 à 1905.

PENSIONS (2)									
Règlement du 20 mai 1822.		Loi du 24 juillet 1844.				Lois du 17 février 1849 et du 10 janvier 1886 (3).		Observations.	
Minimum.		Maximum.							
Age.	Taux. (1/2 du traitement fixe après 30 années de service, plus 1/40 ^e de ce traitement par année au delà de 20.)	Age.	Taux. (1/50 ^e du traitement moyen des 5 dernières années multiplié par le nombre des années de service.)	Age.	Taux. (3/4 de traitement moyen des 5 dernières années.)	Age.	Loi de 1849 1/50 ^e . Loi de 1886 1/50 ^e de traitement moyen des 5 dernières années multiplié par le nombre des années de service. — Maximum 3/4 dudit traitement moyen.		
						(4)			
13	14	15	16	17	18	19	20	21	
55		55		58 1/2		65			
—	684	—	"	—	"	—	"		(1) Les retenues relevées dans les colonnes 5 à 6 ont cessé d'exister. Les colonnes 7 à 12 présentent seulement les retenues ordinaires au profit de la Caisse des veuves et orphelins, savoir : 1 ^o La retenue générale appliquée à tous les agents mariés ou non (col. 7 et 8); 2 ^o La retenue supplémentaire appliquée aux agents mariés (col. 9 et 11). Il existe, en outre, des retenues extraordinaires ou exceptionnelles dont la nature et le taux ont subi diverses variations depuis 1850. Ce sont actuellement : 1 ^o La retenue de la totalité ou de la moitié du premier mois de tout traitement, selon que celui-ci atteint ou n'atteint pas 1,200 francs; 2 ^o La retenue des deux premiers mois de toute augmentation de traitement; 3 ^o La retenue d'arriéré appliquée aux agents qui se marient après leur entrée dans l'administration et à ceux qui, mariés au moment de leur entrée dans l'administration, possèdent des services antérieurs admissibles pour la pension; 4 ^o La retenue supplémentaire du chef de disproportion d'âge entre les époux. (2) Les chiffres de pension inscrits dans les colonnes 14, 16, 18 et 20 ont été calculés en supposant les agents admis dans l'administration à l'âge de 21 ans et pensionnés à l'âge légal. (3) Sous le régime de la loi de 1849, le maximum de la pension pouvait être atteint après 41 ans et 5 mois de service actif. Ce maximum pouvait donc être obtenu à 65 ans — âge fixé pour la mise à la retraite — par des agents entrés dans l'administration à l'âge de 25 ans 9 mois au plus. Sous l'empire de la loi de 1886, actuellement en vigueur, le maximum de la pension peut être obtenu, au même âge, après 57 1/2 années de service actif, donc même par des agents entrés à l'âge de 27 1/2 ans. (4) L'âge indiqué dans la colonne 19 n'est pas un âge fatal : c'est l'âge où l'agent peut être mis à la pension sans autre condition que celle de 50 années de service.
—	"	—	816	—	900	—	900		
—	"	—	"	—	"	—	975		
—	"	—	"	—	"	—	1,125		
—	"	—	"	—	"	—	1,237		
—	"	—	"	—	"	—	1,462		

Périodes.	GRADES ET TRAITEMENTS.	RETENUES (1)									
		au profit de l'ancienne caisse de retraite du Département des Finances.			Au profit de l'État 1 o/o de 1849 à 1857 (Loi du 17 février 1849 et du 8 avril 1857.) Retenue abolie.	au profit de la caisse des veuves et orphelins.					
		2 o/o de 1830 à juillet 1832 (Règlement du 29 mai 1822.)	3 o/o de juillet 1832 à 1844 inclus (Arrêté royal du 15 novembre 1832.)	5 o/o de janvier 1833 à 1844 inclus, sur traitements supérieurs à 1,200 fr. (Arrêté royal du 12 novembre 1833.)		Retenue générale.		Retenue supplémentaire appliquée aux agents mariés.			
						De 1845 à mars 1847. A sur traitements inférieurs à 1,200 fr. 2 1/2 o/o	Depuis 1857. A sur traitements inférieurs à 1,200 fr. 3 1/2 o/o	Depuis mai 1857 jusqu'en mai 1874. 1 o/o	Total jusqu'en 1874 pour les agents mariés. (Colonnes 8 et 9.)	Depuis mai 1874 1 1/2 o/o due par les agents mariés. (Arrêté royal du 25 avril 1874.)	Total depuis 1874 pour les agents mariés. (Colonnes 8 et 11.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Brigadiers des douanes :											
Avant 1857.	—	1,100	22	33	•	11	27.50	•	•	•	•
En 1857. .	—	1,200	•	•	•	•	•	48	12	60	•
En 1862. .	—	1,400	•	•	•	•	•	56	14	70	21
En 1875. .	—	1,550	•	•	•	•	•	62	•	•	25.25
En 1898. .	—	1,800	•	•	•	•	•	72	•	•	27
		1,600	•	•	•	•	•	64	•	•	24
Sous-brigadiers des douanes :											
Avant 1846.	—	940	18.80	28.20	•	•	25.50	•	•	•	•
En 1846. .	—	900	•	•	•	9	22.50	•	•	•	•
En 1857. .	—	1,000	•	•	•	•	•	35	10	45	•
En 1862. .	—	1,100	•	•	•	•	•	38.50	11	49.50	16.50
En 1875. .	—	1,200	•	•	•	•	•	48	•	•	18
En 1898. .	—	1,500	•	•	•	•	•	60	•	•	22.50
		1,300	•	•	•	•	•	52	•	•	19.50
Préposés des douanes :											
Avant 1846.	—	640	12.80	19.20	•	•	16	•	•	•	•
		740	14.80	22.20	•	•	18.50	•	•	•	•
En 1846. .	—	700	•	•	•	7	17.50	•	•	•	•
En 1857. .	—	900	•	•	•	•	•	31.50	9	40.50	•
		800	•	•	•	•	•	28	8	36	•
		1,000	•	•	•	•	•	35	10	45	15
En 1862. .	—	900	•	•	•	•	•	31.50	9	40.50	15.50
		800	•	•	•	•	•	28	8	36	12

PENSIONS (2)

Règlement du 29 mai 1822.		Loi du 24 juillet 1844.		Lois du 17 février 1849 et du 10 janvier 1836 (3).	
Minimum.		Maximum.			
Age.	Taux. (1/2 du traitement fixe après 30 années de service, plus 1/40 ^e de ce traitement par année au delà de 30.)	Age.	Taux. (1/50 ^e du traitement moyen des 5 dernières années multiplié par le nombre des années de service.)	Age.	Taux. (3/4 du traitement moyen des 5 dernières années)
13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24

Observations.

55		55		58 1/2		65	
—	660	—	748	—	825	—	825
—	"	—	"	—	"	—	900
—	"	—	"	—	"	—	1,050
—	"	—	"	—	"	—	1,162
—	"	—	"	—	"	—	1,350
55		55		58 1/2		65	
—	564	—	639	—	705	—	"
—	"	—	"	—	"	—	675
—	"	—	"	—	"	—	750
—	"	—	"	—	"	—	825
—	"	—	"	—	"	—	900
—	"	—	"	—	"	—	1,125
55		55		58 1/2		65	
—	444	—	505	—	555	—	"
—	"	—	"	—	"	—	525
—	"	—	"	—	"	—	675
—	"	—	"	—	"	—	750

N. B. Pour les renvois des notes, voir à la page 57.

Périodes.	GRADES ET TRAITEMENTS.	RETENUES (1)									
		au profit de l'ancienne caisse de retraite du Département des Finances.			au profit de l'État de 1849 à 1857 (Lois du 17 février 1849 et du 8 avril 1857.)	au profit de la caisse des veuves et orphelins.					
		2 o/o de 1830 à juillet 1852 (Règlement du 29 mai 1822.)	3 o/o de juillet 1832 à 1844 inclus (Arrêté royal du 15 novembre 1832.)	5 o/o de janvier 1833 à 1844 inclus, sur traitements supérieurs à 1,200 fr. (Arrêté royal du 12 novembre 1833.)		Retenue générale.		Retenue supplémentaire appliquée aux agents mariés.			
						De 1845 à mars 1847. A sur traitements inférieurs à 1,200 fr. 2 ½ o/o	Depuis 1857. A sur traitements inférieurs à 1,200 fr. 3 ½ o/o	Depuis mai 1857 jusqu'en mai 1874. 1 o/o due par les agents mariés. (Arrêté royal du 30 avril 1857.)	Total jusqu'en 1874 pour les agents mariés. (Colonnes 8 et 9.)	Depuis mai 1874 4 ½ o/o due par les agents mariés. (Arrêté royal du 25 avril 1874.)	Total depuis 1874 pour les agents mariés. (Colonnes 8 et 11.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Retenue abolie.			Retenue abolie.						
En 1875. .	—	1,100	"	"	"	"	38.50	"	"	16.50	55 "
		1,000	"	"	"	"	35	"	"	15	50 "
		900	"	"	"	"	31.50	"	"	13.50	45 "
En 1868. .	—	1,400	"	"	"	"	56	"	"	21	77 "
		1,200	"	"	"	"	48	"	"	18	66 "
		1,100	"	"	"	"	38.50	"	"	16.50	55 "
		1,000	"	"	"	"	35	"	"	15	50 "
Avant 1846.	—	940	18.80	28.20	"	23.50	"	"	"	"	"
		840	16.80	25.20	"	21	"	"	"	"	"
En 1846. .	—	950	"	"	"	9.50	25.75	"	"	"	"
		850	"	"	"	8.50	21.25	"	"	"	"
En 1857. .	—	1,100	"	"	"	"	38.50	11	49.50	16.50	55 "
		1,000	"	"	"	"	35	10	43	15	50 "
En 1875. .	—	1,200	"	"	"	"	48	"	"	18	66 "
		1,100	"	"	"	"	38.50	"	"	16.50	55 "
En 1868. .	—	1,500	"	"	"	"	60	"	"	22.50	82.50
		1,400	"	"	"	"	56	"	"	21	77 "
		1,300	"	"	"	"	52	"	"	19.50	71.50
		1,200	"	"	"	"	48	"	"	18	66 "
Avant 1857.	—	500	10	15	"	5	12.50	"	"	"	"
		600	"	"	"	"	21	6	27	9	30 "
		700	"	"	"	"	24.50	"	"	10.50	35 "
		800	"	"	"	"	28	"	"	12	40 "

PENSIONS (2)							
Règlement du 29 mai 1822.		Loi du 21 juillet 1844.		Lois du 17 février 1849 et du 10 janvier 1856 (3).			
Minimum.		Maximum.					
Age.	Taux. (1/2 du traitement fixe après 30 années de service, plus 1/40e de ce traitement par année au delà de 30.)	Age.	Taux. (1/50e du traitement moyen des 5 dernières années multiplié par le nombre des années de service.)	Age.	Taux. (3/4 du traitement moyen des 5 dernières années)	Age. (4)	Loi de 1849 1/35e. Loi de 1846 1/50e du traitement moyen des 5 dernières années multiplié par le nombre des années de service. — Maximum 3/4 dudit traitement moyen.
15	14	15	16	17	18	19	20
Observations.							
55		55		58 1/2		65	
—	•	—	•	—	•	—	825 •
—	•	—	•	—	•	—	1,050 •
55		55		58 1/2		65	
—	564 •	—	659 •	—	705 •	—	•
—	•	—	•	—	•	—	712 •
—	•	—	•	—	•	—	825 •
—	•	—	•	—	•	—	900 •
—	•	—	•	—	•	—	1,125 •
55		55		58 1/2		65	
—	300 •	—	340 •	—	375 •	—	•
—	•	—	•	—	•	—	450 •
—	•	—	•	—	•	—	525 •
—	•	—	•	—	•	—	600 •

N. B. Pour les renvois des notes, voir à la page 57.

Périodes.	GRADES ET TRAITEMENTS.	RETENUES (1)										
		au profit de l'ancienne caisse de retraite du Département des Finances.			Au profit de l'État 4 o/o de 1849 à 1857 (lois du 11 février 1849 et du 8 avril 1857.) Retenue abolie.	au profit de la caisse des veuves et orphelins.						
		2 o/o de 1830 à juillet 1832 (Règlement du 29 mai 1832.)	3 o/o de juillet 1832 à 1844 inclus (Arrêté royal du 15 novembre 1832.)	5 o/o de janvier 1833 à 1844 inclus, sur traitements supérieurs à 1,200 fr. (Arrêté royal du 12 novembre 1833.)		Retenue générale.		Retenue supplémentaire appliquée aux agents mariés.				
						De 1845 à mars 1847. A sur traitements inférieurs à 1,200 fr. 2 1/2 o/o B sur traitements de 1,200 fr. et plus 3 o/o (Arrêté royal du 29 décembre 1844.)	Depuis 1857. A sur traitements inférieurs à 1,200 fr. 3 1/2 o/o B sur traitements de 1,200 fr. et plus 4 o/o (Arrêté royal du 30 avril 1857.)	Depuis mai 1857 jusqu'en mai 1874. 1 o/o due par les agents mariés. (Arrêté royal du 30 avril 1857.)	Total jusqu'en 1874 pour les agents mariés. (Colonnes 8 et 9.)	Depuis mai 1874 1 1/2 o/o due par les agents mariés. (Arrêté royal du 25 avril 1874.)	Total depuis 1874 pour les agents mariés. (Colonnes 8 et 11.)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
	Sous-patrons (steamer) :											
	En 1878. .	—	1,400	•	•	•	•	56 •	•	•	21 •	77.00
			1,500	•	•	•	•	52 •	•	•	19 50	71.50
	En 1884. .	—	1,500	•	•	•	•	60 •	•	•	22 50	82.50
			1,400	•	•	•	•	56 •	•	•	21 •	77.00
	En 1901. .	—	1,600	•	•	•	•	64 •	•	•	24 •	88.00
			1,500	•	•	•	•	60 •	•	•	22 50	82.50
	Sous-patrons (mouches) :											
	En 1886. .	—	1,400	•	•	•	•	56 •	•	•	21 •	77.00
			1,500	•	•	•	•	52 •	•	•	19 50	71.50
En 1901. .	—	1,600	•	•	•	•	64 •	•	•	24 •	88.00	
		1,500	•	•	•	•	60 •	•	•	22 50	82.50	
Machinistes-chauf- feurs :												
En 1878. .	—	1,500	•	•	•	•	60 •	•	•	22 50	82.50	
		1,400	•	•	•	•	56 •	•	•	21 •	77.00	
En 1896. .	—	1,600	•	•	•	•	64 •	•	•	24 •	88.00	
		1,500	•	•	•	•	60 •	•	•	22 50	82.50	
En 1901. .	—	1,650	•	•	•	•	66 •	•	•	24 75	90.75	
		1,600	•	•	•	•	64 •	•	•	24 •	88.00	
		1,500	•	•	•	•	60 •	•	•	22 50	82.50	

PENSIONS (2)							
Règlement du 29 mai 1822.		Loi du 21 juillet 1844.				Lois du 17 février 1849 et du 10 janvier 1886 (3).	
		Minimum.		Maximum.			
Age.	Taux. (1/2 du traitement fixe après 30 années de service, plus 1/40 ^e de ce traitement par année au delà de 30.)	Age.	Taux. (1/30 ^e du traitement moyen des 5 dernières années multiplié par le nombre des années de service.)	Age.	Taux. (3/4 du traitement moyen des 5 dernières années)	Age. (4)	Loi de 1849 1/35 ^e . Loi de 1886 1/30 ^e du traitement moyen des 5 dernières années multiplié par le nombre des années de service. — Maximum 3/4 dudit traitement moyen.
45	14	45	16	17	18	19	20
55		55		58 1/2		65	
—	"	—	"	—	"	—	1,050 "
—	"	—	"	—	"	—	1,125 "
—	"	—	"	—	"	—	1,200 "
—	"	—	"	—	"	—	1,050 "
—	"	—	"	—	"	—	1,200 "
—	"	—	"	—	"	—	1,125 "
—	"	—	"	—	"	—	1,200 "
—	"	—	"	—	"	—	1,237 "

Observations.

21

N. B. Pour les renvois des notes, voir à la page 57.

Tableau des indemnités allouées aux employés

NATURE DES INDEMNITÉS.		COMMIS DES ACCISES.	
		Nombre total : 930	
		Nombre de participants.	Dépense.
Indemnités de résidence dans certaines localités (1)		203	(1) 35,600 »

inférieurs des accises et des douanes.

BRIGADIERS DES DOUANES. Nombre total : 433		SOUS-BRIGADIERS DES DOUANES. Nombre total : 767		PRÉPOSÉS DES DOUANES. Nombre total : 2,710		Observations.
Nombre de participants.	Dépense.	Nombre de participants	Dépense.	Nombre de participants	Dépense.	
101	(¹) 20,200 •	203	(¹) 58,600 •	1,218	(¹) 203,000 •	(1) Les célibataires sans charge de famille ne touchent que la moitié de l'indemnité de résidence.
6	900 •	13	1,950 •	40	5,025 •	
10	1,250 •	23	2,875 •	85	8,875 •	
62	6,200 •	116	11,600 •	154	15,400 •	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	10	2,455 •	543	87,481 •	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	
28	225 •	11	102 •	55	756 •	
79	25,887 •	257	68,516 •	867	207,197 •	
69	3 450 •	98	4,900 •	200	10,000 •	
28	5,140 •	41	5,155 •	228	28,410 •	
	61,252 •		156,153 •		366,153 •	Dépense totale en indemnités . . . 908,688 •
	42,216 •		69,718 •		252,860 •	Total des retenues sur traitements . . . 448,566 •

Le premier chemin de fer.

En ouvrant, le 8 septembre 1831, la première session de la Chambre des Représentants, Léopold I^{er} s'exprimait ainsi :

« ... La crise que le pays a dû traverser pour arriver à sa régénération politique, a momentanément froissé une partie de ses intérêts matériels. C'est à satisfaire ces intérêts en encourageant l'industrie et en procurant de nouveaux débouchés au commerce, que devront tendre désormais nos efforts réunis. »

C'était là tout un programme.

La sollicitude du Roi pour les intérêts matériels de la Belgique se traduit, quelques jours plus tard, par un acte peu connu, semble-t-il, mais qui renfermait en germe le principal élément de notre prospérité future.

Ce fut à l'occasion du dépôt, par le ministre des Finances, M. Coghen, du projet de loi comprenant l'*État général des dépenses et services pour 1831*. On y trouve, sous la rubrique *Travaux publics*, un article, 9 ainsi libellé :

« Frais de levée de plans, nivellements et diverses opérations sur le terrain 1,000 florins. »

Le commentaire explicatif de ce crédit et la date du projet de loi qui le renferme révèlent toute l'importance de l'initiative royale. Le projet porte la date du 23 septembre 1831. Voici le commentaire de l'article 9 :

« *Chemin en fer de l'Escaut vers le Rhin.* »

« La somme de 1,000 florins est destinée aux frais de levée de plans, nivellements et autres opérations sur le terrain pour la construction d'un chemin en fer entre l'Escaut, la Meuse et le Rhin. Des ingénieurs s'occupent de ces opérations, *qui sont le résultat du projet arrêté en principe par Sa Majesté*. L'importance de cette communication pour le commerce de la Belgique avec l'Allemagne, la Prusse et la Hollande, fait suffisamment sentir combien il est utile de s'occuper de ce projet et de pourvoir aux dépenses préliminaires. »

Dès le 21 mars 1832, M. de Theux, ministre de l'Intérieur, qui avait dans ses attributions les travaux publics, contresignait un arrêté royal l'autorisant à mettre en adjudication publique « la concession à perpétuité d'un chemin à ornières de fer, à ouvrir entre Anvers et Liège et destiné à former la première section de la route en fer d'Anvers à Cologne ».

« Le plan, ajoute l'arrêté royal, dressé le 10 février par les ingénieurs des ponts et chaussées, Simons et De Ridder, ainsi que le devis estimatif et le cahier des charges et conditions y annexés, sont approuvés en principe et serviront de base à l'adjudication du chemin en fer. »

L'affiche portant l'annonce de la mise en adjudication du chemin en fer d'Anvers à Cologne (première section, d'Anvers à Liège), parut le 27 mars 1832.

Le gouvernement n'avait donc pas perdu le temps ! En donnant à ce moment la préférence au système de la concession à perpétuité par voie d'adjudication, il s'inspirait manifestement de la fâcheuse situation du trésor public et du peu de solidité du crédit national.

On ne saurait lui en faire un reproche ni oublier que la Révolution de 1830 avait été motivée en partie par le fait que les Belges se plaignaient de l'élévation injustifiée des impôts. Le gouvernement provisoire se vit forcé d'en supprimer plusieurs et de réduire les recettes de *neuf* millions au moment où des dépenses militaires considérables pesaient sur le pays.

Le Congrès national réduisit de son côté les charges publiques de plus de *six* millions. Voici donc une réduction totale des recettes de 15 millions !

D'autre part, le crédit de la Belgique était presque nul au lendemain de la révolution. L'emprunt décrété en octobre 1830 par le gouvernement provisoire n'amena que 300,000 florins de souscriptions de la part des particuliers.

On conçoit donc parfaitement que le gouvernement provisoire, désireux de doter la Belgique d'une voie de communication rapide et économique entre l'Escaut, la Meuse et le Rhin et de remplacer ainsi les communications fluviales hollandaises dont le commerce belge profitait avant la séparation, ait tout d'abord songé à concéder à des particuliers la construction et l'exploitation du premier chemin de fer. Toutefois, les difficultés de la situation mirent obstacle à la réalisation immédiate du projet si activement préparé. La construction de voies ferrées — et, cette fois, la construction par l'État — ne fut définitivement décidée que par le vote de la loi du 1^{er} mai 1834.

En attendant, le Roi, les Chambres, le gouvernement multiplièrent les efforts pour hâter la mise à exécution d'un projet dont ils comprenaient l'importance.

Les documents officiels montrent clairement l'émulation qui règne à ce propos entre les pouvoirs publics.

En réponse au discours du trône du 13 novembre 1832, la Chambre affirme nettement ses vues : « Elle appelle de tous ses vœux, dit-elle, elle attend avec une vive impatience le moment où Votre Majesté pourra réaliser ses projets bienveillants d'étendre nos relations commerciales et d'ouvrir aux produits de l'industrie belge des débouchés à l'étranger. Ces objets, vous le savez, Sire, sont d'un intérêt vital pour le pays. »

Le Roi, ouvrant les Chambres, le 7 juin 1833, revient à son tour sur la question du chemin de fer :

« Au premier rang des intérêts qui doivent vous occuper, dit Sa Majesté, se placent ceux de notre industrie et de notre commerce... L'administration a senti la nécessité de donner (sous ce rapport) aux travaux publics une impulsion nouvelle. Je recommande à l'attention et au patriotisme des Chambres le projet de grande communication de la mer et de l'Escaut à la Meuse et au Rhin, que réclament les besoins et les vœux du pays presque tout entier. »

Quelques jours plus tard, M. Charles Rogier, ministre de l'Intérieur, déposait le projet de loi autorisant le gouvernement à contracter un emprunt destiné

à l'établissement de la première partie de la route en fer de la mer et de l'Escaut à la Meuse et au Rhin.

L'exposé des motifs qui accompagne ce projet est d'une grande largeur d'idées et témoigne chez son auteur d'une clairvoyance remarquable :

« Le Roi, dit-il, en recommandant à votre patriotisme la grande communication de la mer et de l'Escaut à la Meuse et au Rhin, m'a imposé en même temps une tâche dont je suis heureux de pouvoir m'acquitter aujourd'hui en vous présentant le projet de loi suivant... »

Deux systèmes sont mis en avant : la construction directe par l'État et la concession temporaire ou à perpétuité. Le gouvernement s'est déterminé pour le premier :

« En matière de routes et de canaux, le point essentiel à atteindre est la facilité et le bon marché des transports. Cette vérité applicable à tous les pays, l'est spécialement à la Belgique, qui, entourée de trois nations maritimes concurrentes pour le commerce de l'Allemagne, est obligée d'apporter dans les expéditions toute la facilité et l'économie possibles, et de suivre toujours ces nations dans la voie des encouragements qu'elles pourraient accorder à ce commerce. Pour atteindre ce but, il importe que les tarifs des péages puissent toujours se modifier d'après ceux des pays voisins. »

S'adressant de nouveau à la Chambre, à l'ouverture de la session de 1833-1834, le Roi insiste, de son côté, sur la nécessité pour le pays de l'exécution du chemin de fer :

« Un vaste projet de communication, déjà soumis à votre examen et sur lequel les renseignements des principaux organes du commerce et de l'industrie ont jeté de vives lumières, deviendra bientôt la matière de vos délibérations. Le pays doit en recueillir de grands bienfaits et vos communs travaux sur cet important objet témoigneront de la sollicitude des grands pouvoirs de l'État pour les intérêts matériels du royaume. »

La loi du 1^{er} mai 1834 vint lever les derniers obstacles et, dès le mois de novembre de la même année, le Roi pouvait constater, en ouvrant la session, que l'exécution du chemin de fer se poursuivait avec une grande activité.

La Belgique fut ainsi l'une des premières à introduire sur son territoire les transports rapides et économiques qui allaient fournir à ses habitants le moyen de tirer parti des richesses du sol et de leur activité au travail.

Les routes et les péages.

Il est intéressant de rappeler ici dans quelle voie le gouvernement et les Chambres s'engagèrent après la proclamation de l'indépendance, préparant de longue main le régime économique sous lequel la Belgique vit aujourd'hui, et permettant ainsi à ses fils de développer sans cesse leur industrie et leur commerce.

La construction de routes, de chemins de fer, de canaux, de ponts et d'autres ouvrages d'art par voie de concession était, après 1830, dans les vœux de tous les hommes politiques. C'est ainsi que M. de Theux, ministre de l'Intérieur, fut amené à déposer, le 29 juin 1832, un projet de loi sur les concessions et les péages.

Ce projet s'exprimait ainsi :

1° Les péages à concéder aux personnes ou sociétés qui se chargent de l'exécution de travaux publics, seront fixés pour toute la durée de la concession ;

2° La perception des péages sera autorisée par le Roi lorsque la concession sera temporaire ;

3° Les concessions à perpétuité seront sanctionnées par une loi.

Les idées de l'époque, en matière d'exécution des travaux publics, étaient développées dans l'exposé des motifs :

« L'exécution des travaux publics au moyen de péages en faveur des entrepreneurs, dit ce document, permet l'ouverture de communications nouvelles sans surcroît de charges pour les contribuables et donne une garantie presque infaillible de l'utilité de l'entreprise; c'est dire qu'elle doit avoir sur la prospérité du pays la plus heureuse influence. Pour que ce mode d'exécution soit possible, il faut que le concessionnaire ait la certitude de jouir des avantages qu'il s'est stipulés. »

De nombreux amendements furent proposés et la loi, votée le 19 juillet 1832, restreignit à nonante ans le terme pour lequel des péages pourraient être concédés. Le gouvernement fut autorisé à accorder des concessions dans ces limites.

Outre les péages sur les routes, les ponts, les canaux concédés à des particuliers, l'État, les provinces et les communes imposaient encore des droits de barrière sur les routes leur appartenant.

Les droits de barrière perçus sur les routes de l'État suffisaient à cette époque, et par delà, à couvrir les frais d'entretien.

Un rapport de M. De Puydt à la Chambre nous fait connaître l'excédent considérable versé au trésor après que l'on a déduit du produit des barrières les dépenses nécessitées par l'entretien.

Le tableau inséré par M. De Puydt dans son rapport est suggestif à cet égard :

Excédent du produit des barrières pour 1833	. . fr.	602,000	»
—	—	1834 . . .	760,000 »
—	—	1835 . . .	814,000 »
Excédent disponible d'après le budget pour 1836	. . .	864,000	»
		fr.	3,040,000 »

Ce tableau montre que les péages formaient non seulement le paiement d'un service rendu, comme on le disait alors, mais un véritable impôt pré-

levé sur les citoyens dont les véhicules ou les animaux faisaient usage des routes.

Toutefois, le gouvernement et les Chambres demeurèrent convaincus que le maintien des droits de barrière était absolument équitable et indispensable.

M. Nothomb, ministre des Travaux publics, ayant déposé, le 5 janvier 1858, un projet de loi dont l'objet était de placer l'institution de la taxe des barrières dans le droit commun, rappela dans son exposé des motifs que cette taxe était perçue en Belgique depuis deux siècles, qu'elle avait été instaurée en France après la conquête de notre pays et qu'elle y avait été perçue pendant plusieurs années; que la taxe des barrières, même lorsqu'elle fournit un excédent annuel disponible pour la construction de routes nouvelles, demeure équitable; cet excédent ne représente, en effet, ajoutait le ministre, qu'une bien faible partie de l'intérêt des capitaux d'établissement.

Quelles seraient, se demandait le ministre, les conséquences de la suppression de la taxe des barrières? Et il répondait :

« Abolition de l'impôt le plus juste, le plus rationnel, puisqu'il se perçoit pour l'entretien et l'amélioration de la chose dont celui qui paye l'impôt fait usage et que par là il détériore;

» Impossibilité de maintenir le système de concession qui fait la prospérité de l'Angleterre, auquel la Belgique doit déjà un certain nombre de ses routes, et qui est appelé à contribuer puissamment au perfectionnement de ses communications; car il serait impossible aux routes concédées ou à péages de soutenir la concurrence avec les routes que l'on parcourerait gratuitement;

» Nécessité de créer de véritables impôts pour remplacer le péage des barrières, et assurer la conservation et le perfectionnement de nos routes;

» Inconvénients graves, résultant de la suppression d'un fonds spécial aux routes, suppression dont les pernicieux effets en France sont signalés...

» Ralentissement et peut-être cessation des travaux de construction de routes neuves...

» Nécessité pour les provinces et les communes de renoncer à la construction de routes provinciales et communales...

» Nécessité, si l'on veut être équitable envers tous, de supprimer les péages sur les voies de navigation et même sur les chemins de fer...

» Il m'importe surtout d'insister sur la corrélation qui existe entre la loi des barrières et le système des concessions : la taxe des barrières, c'est le système des concessions appliqué à l'État... »

La loi prescrivant que la taxe des barrières continuerait d'être perçue, porte la date du 10 mars 1858.

Les droits de barrière sur les routes de l'État ne furent abolis qu'en vertu de la loi du 15 novembre 1866.

On peut se faire une idée du nombre de péages qui existaient en Belgique, en 1858, par le tableau suivant, relatif aux routes de 1^{re} et de 2^e classe et aux routes provinciales. Ce tableau fut joint par M. Nothomb, ministre des Travaux publics, à son projet de loi sur la taxe des barrières.

Barrières existant en 1838 sur les routes.

PROVINCE.	Routes de 1 ^{re} classe.	Routes de 2 ^e classe	Routes provinciales
Anvers	11	10	27
Brabant	32	40	43
Flandre occidentale.	55	45	50
Flandre orientale	30	36	17
Hainaut	29	65	10
Liège	18	34	8
Limbourg.	54	25	15
Luxembourg.	45	56	11
Namur	51	30	8
TOTAUX.	265	526	167
TOTAL GÉNÉRAL : 758			

Le système des péages fournissait au trésor, nous l'avons rappelé, indépendamment des sommes nécessaires pour l'entretien des routes, des excédents importants qui furent employés à construire des routes nouvelles. En outre, plusieurs emprunts furent contractés en vue de multiplier rapidement les voies de communication.

Un rapport présenté en novembre 1842 par le ministre des Travaux publics constate qu'à ce moment l'État avait déjà dépensé pour la construction de routes de l'État, de routes provinciales, communales et concédées fr. 16,466,106 »

Il avait dépensé, au même moment, pour l'entretien de ses routes 15,299,832 99

Soit au total. . . fr. 31,765,958 99

Il convient de placer en regard des motifs invoqués en 1838 par M. Nothomb pour inscrire dans une loi définitive les droits de barrière, ceux développés en 1865 par M. Frère-Orban, ministre des Finances, à l'appui du projet de loi abolissant les droits de barrière sur les routes de l'État.

Le ministre de 1865 estime tout d'abord qu'il n'y a pas lieu de proposer aux Chambres l'abolition, par la loi, des droits de barrière sur les routes provinciales, les chemins vicinaux et les routes concédées. Il ne faudrait limiter la liberté des provinces ou des communes, dit-il, que s'il était démontré que l'utilité publique l'exige impérieusement.

Cette démonstration n'est pas faite.

M. Frère-Orban reprend, pour établir que semblable impôt est équitable et rationnel, le premier motif mis en avant en 1838 par M. Nothomb : « l'impôt se perçoit, dit-il, pour l'entretien et l'amélioration de la chose dont celui qui le paie fait usage et que par là il détériore. Sa perception donne lieu, pour les contribuables, à moins de formalités que le recouvrement de la plupart des autres impôts indirects. Son utilité comme ressource financière est incontestable ».

Pourquoi le gouvernement propose-t-il la suppression des droits de barrière sur les routes de l'État?

Parce que, dit le ministre, le sacrifice de 1,430,000 francs, représentant le produit net des barrières, n'est pas excessif dans la situation actuelle du trésor;

Parce que les frais de recouvrement de l'impôt des barrières sur les routes de l'État ont atteint le taux exorbitant de 24 %;

Enfin, parce qu'en pratique l'impôt des barrières a cessé d'être équitable et rationnel sur les routes de l'État. « La circulation sur les voies navigables et plus encore sur les chemins de fer, dit M. Frère-Orban, est facile, économique et surtout rapide; la circulation sur les routes, déjà lente, pénible et coûteuse par elle-même, est rendue plus difficile encore par l'existence des barrières... Or, beaucoup de localités sont privées de canaux et de chemins de fer et n'ont ainsi que des routes pour satisfaire à leurs besoins. »

M. Frère-Orban montre que les contribuables bénéficieront d'une diminution totale d'impôts de 1,730,000 francs, eu égard aux frais de perception, et qu'ils seront délivrés des 903 barrières existant à ce moment sur les routes de l'État.

Le rapport présenté à la Chambre le 23 février 1866, par M. Elias, proposa l'adoption du projet du gouvernement et invoqua, à son tour, quelques motifs nouveaux à l'appui de la suppression des barrières. La perception de l'impôt des barrières est presque toujours l'accessoire d'un débit de boissons et elle devient ainsi une cause de démoralisation et de désordre.

C'est l'agriculture presque seule qui supporte l'impôt, l'industrie et le commerce employant plus généralement les chemins de fer.

Les barrières sont placées de telle sorte que les habitants des villes échappent habituellement au paiement de la taxe, tandis que les campagnards y sont inévitablement soumis.

Il y avait, dans les motifs invoqués par le rapporteur comme dans ceux mis en avant par le ministre, de quoi justifier la suppression des droits de barrière.

S'il est juste que les frais du service rendu soient supportés par celui qui en profite, il ne l'est pas moins de voir la communauté entière supporter la charge de certains services utilisés par tous les citoyens et dont tous sont amenés à profiter dans les mêmes conditions. Tel est bien le cas pour les routes. Tout le monde les utilise nécessairement, tandis qu'il n'en est pas de même des voies navigables, des chemins de fer, des postes, des télégraphes, des téléphones.

Quelques faits.

Nous l'avons déjà dit : nous ne songeons pas à retracer l'histoire des travaux publics en Belgique.

Mais il est intéressant et utile de mettre sous les yeux des membres de la Chambre quelques faits tirés principalement de l'histoire parlementaire des années qui suivirent la proclamation de l'indépendance nationale.

Dès les premières sessions des Chambres législatives, des projets de loi sont présentés en vue de travaux à exécuter tantôt aux rives de la Meuse et

à l'Ourthe, tantôt en vue de creuser des canaux, de canaliser la Sambre, l'Escaut et la Lys, d'écouler les eaux des terres basses, d'édifier les bâtiments nécessaires aux services de l'État et, surtout, de construire des routes nouvelles.

Le 9 février 1838, M. de Theux, ministre de l'Intérieur, dépose le projet de loi qui deviendra, sous la signature de son successeur, M. Liedts, la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.

Le 8 février 1840, M. Desmazières, ministre des Finances, dépose un projet de loi concernant l'achat par l'État de 4,000 actions de la Société rhénane des chemins de fer. Cette société se proposait de construire, entre autres, un chemin de fer reliant Cologne à la frontière belge.

La loi est votée et il est intéressant de constater que notre petit pays, dix ans après avoir vu s'ouvrir une crise financière sans exemple, est à même de venir en aide à une grande puissance voisine et d'aider, par ses capitaux, à l'extension des relations internationales.

Les ministres, les sections centrales et les commissions spéciales rivalisent de zèle, en ces premières années, pour fournir aux membres de la Chambre tous les éléments capables de former l'opinion de ceux-ci sur les objets en discussion. C'est ainsi que le rapport de la commission spéciale concluant au rejet d'un projet de loi relatif au canal de Charleroi à Bruxelles compte 97 pages.

Un nouveau rapport de la commission suivi de la réponse du ministre compte 134 pages.

Le rapport déposé par M. Nothomb, ministre des Travaux publics, le 4 mai 1838, sur l'emploi d'un crédit voté pour la construction des routes, comprend 138 pages!

Le projet de jonction de l'Escaut et de la Lys comporte un mémoire de 264 pages.

Celui du rachat de la concession du canal de Charleroi, présenté le 20 mars 1839, par M. Nothomb, fait l'objet d'un exposé de 246 pages.

Un premier emprunt de 6 millions est affecté par les Chambres à l'exécution de routes nouvelles en 1837.

C'est un humble commencement, en rapport avec la modicité des ressources de l'État.

Bientôt les emprunts se succèdent et croissent en importance. Il s'agit de solder les dépenses des chemins de fer. Après la voie ferrée vers l'Allemagne, vient celle vers la France en 1837.

Il s'agit aussi d'étendre les routes, de multiplier les canaux, etc. A mesure que le crédit de la Belgique s'affermi, les emprunts se multiplient.

Voici un tableau indiquant le développement qu'ont pris les routes de l'État de 1^{re} et 2^e classe, les routes provinciales et les routes concédées de 1850 à 1902.

ANNEES.	1850	1860	1870	1880	1890	1902
Nombre de lieues de 5,000 mètres .	648.20	855.25	1,247.21	1,350.52	1,588.16	1,888.46

La marine marchande.

La Chambre, dès 1836, se préoccupe de la question de l'expansion maritime de la Belgique.

Une Commission spéciale est chargée d'examiner le projet de loi tendant à accorder des primes aux constructions navales.

Le rapporteur, M. De Foere, démontre et l'importance de la question et les difficultés de la solution : « Chaque navire national, dit-il, est une route que le pays s'ouvre sur les mers pour mettre son industrie et son commerce en communication avec des millions de consommateurs étrangers. »

La Commission n'est pas favorable aux primes, mais « elle émet le vœu que le Gouvernement avise aux moyens de protéger notre marine marchande par des mesures plus efficaces que les primes de construction ».

En 1840, M. Mercier, ministre des Finances, entretient, à son tour, la Chambre de la création d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et l'Amérique.

Et ce sera encore sur ce besoin d'expansion maritime que S. M. Léopold II, alors duc de Brabant, insistera, lui aussi, près des membres du Sénat, le 17 février 1860 : « Nos 1,600 kilomètres de chemins de fer, les plus anciens du continent, dira le royal orateur; nos 1,300 lieues de grande voirie, nos 2,500 lieues de routes pavées et empierrées n'attendent-ils pas impatiemment que l'État les complète et les prolonge au moyen de lignes régulières de navigation vers les principaux marchés du monde? Au bout de ces lignes de navigation belge, si nécessaires pour assurer la marche des commandes, des retours et du commerce en général, naîtront, je l'espère, selon les lieux, soit des maisons, soit des comptoirs belges. »

Aujourd'hui, que près de soixante-dix ans nous séparent du moment où M. De Foere formait des vœux, au nom de la Chambre, en faveur du développement de notre marine marchande, il faut se demander si le moment n'est pas venu de passer des vœux aux actes, de suivre les conseils du Roi et de se souvenir que chaque navire national prolongera nos chemins de fer, nos canaux et nos routes et nous aidera à vendre à l'étranger les nombreux produits de notre industrie.

Dans cet ordre d'idées, c'est plus encore à l'initiative privée qu'au concours direct de l'État qu'il faut faire appel. Ainsi que le rappelait récemment la *Chronique industrielle, maritime et coloniale*, l'Allemagne, dont les subventions directes à la marine marchande sont inférieures à celles assurées à leurs nationaux par la France, l'Angleterre, la Russie, l'Italie, les États-Unis et le Japon, a réussi beaucoup mieux que ces puissances à stimuler l'activité de ses constructeurs et de ses armateurs. Au moyen de mesures de faveur, telles que des allègements d'impôts et de tarifs et des installations maritimes perfectionnées, elle les a mis à même de réaliser des bénéfices rémunérateurs. Telle est la voie où il faut entrer.

L'expansion matérielle.

Le Roi, dans ses discours du trône de 1840, de 1841 et de 1843, résume parfaitement les résultats déjà atteints ainsi que le programme de l'expansion matérielle qu'il convient d'assurer au pays :

« Les travaux des ponts et chaussées, dit-il en 1840, se poursuivent avec activité. L'entreprise nationale des chemins de fer est l'objet de tous les soins de mon gouvernement. Bientôt des sections nouvelles seront livrées à la circulation, et le temps n'est plus éloigné où les lignes belges reliées aux lignes de l'Allemagne et de la France multiplieront et faciliteront nos rapports avec ces deux grandes contrées.

» Durant ces dix dernières années, la Belgique a fait d'admirables efforts dans l'intérêt de ses voies de communication. Toutefois, les voies navigables n'ont pris que peu de part à ce grand mouvement. Sous ce rapport, il nous reste beaucoup à faire, et le gouvernement ne négligera rien pour réaliser successivement les améliorations qu'il a conçues. »

En 1841 :

« La deuxième exposition de l'industrie nationale est venue attester de nouveaux progrès : en présence de ces grands succès de la production, le besoin d'étendre encore nos relations extérieures n'a pu que se faire sentir plus vivement...

» ... Des mesures vous seront soumises pour appeler le concours du personnel de notre marine au développement de nos relations postales d'outre-mer et favoriser le mouvement de notre chemin de fer. »

Et en 1843 :

« Un grand fait est accompli; les lignes de chemins de fer, décrétées en 1834 et 1837, sont livrées à la circulation sur toute leur étendue...

» ... Dans un pays industriel et commerçant comme le nôtre, et où la jeunesse intelligente est nombreuse, c'est une nécessité d'encourager l'esprit d'entreprise en organisant des relations régulières avec les contrées lointaines. Une compagnie créée dans ce but, à l'exemple de celle qui avait été instituée il y a un siècle, rendrait les plus grands services au pays. »

De son côté, le ministre des Finances montre au Parlement que le capital absorbé par la construction des lignes de chemin de fer dont vient de parler le Roi, a été de 150 millions.

La Belgique a donc fait preuve d'une hardiesse remarquable. Et l'on ne saurait trop insister sur les services qu'a rendus au pays, à ce propos, Léopold I^{er}.

Presque tous ses discours du trône s'inspirent de la même pensée : il faut que la Belgique se répande au dehors.

Voici ce qu'il dit à la Chambre le 22 octobre 1844 :

« Un système d'entrepôt large et libéral, combiné avec de nouvelles facilités de transit, serait de nature à concourir au développement de nos rapports internationaux : un projet de loi ayant ce but vous sera présenté. Il

restera encore à prendre en considération d'autres mesures propres à multiplier nos relations et nos exportations lointaines. » Et, dans le même discours, le royal orateur s'occupe du développement des chemins de fer et des voies navigables.

En 1845, le Roi entretient la Chambre de la formation d'une société d'exportation et il ajoute :

« En vertu d'un arrangement récent, qui recevra bientôt une sanction définitive, le commerce belge, dans ses relations avec la Chine, sera traité comme le commerce des nations les plus favorisées. Des négociations se poursuivent avec plusieurs nations voisines pour assurer et pour agrandir les débouchés ouverts à nos produits. Les résultats vous en seront communiqués dès que les intérêts du pays le permettront ».

En novembre 1846, le Roi constate que « le mouvement des transports par le chemin de fer de l'État a pris une nouvelle et remarquable extension. L'achèvement des doubles voies en cours d'exécution et des chemins de fer concédés, dont les travaux sont commencés sur plusieurs points, ajoutet-il, réagira encore d'une manière favorable sur une situation déjà très prospère ».

Le 12 mai 1863, à l'intervention de M. Rogier, ministre des Affaires Étrangères, et grâce à l'habileté du regretté baron Lambermont, un traité est conclu entre la Belgique et les Pays-Bas pour le rachat du péage de l'Escaut. De cette époque date le prodigieux essor du mouvement maritime d'Anvers et l'expansion du commerce national.

Le Roi, lors de l'ouverture de la Session législative de 1863-1864, apprécie dans les termes suivants ce grand fait historique :

« Depuis la dernière session législative, le pays a vu s'accomplir un événement qui était l'objet de ses légitimes et séculaires aspirations : l'Escaut est irrévocablement affranchi. Opérée de commun accord avec les Pays-Bas, la suppression du péage qui grevait la navigation fortifie nos bons rapports avec un peuple voisin et ami; la liberté complète de notre beau fleuve, sanctionnée par toutes les Puissances, fait désormais partie du droit public des États maritimes. »

Ces citations et ces faits suffisent à montrer que Léopold I^{er} et les nombreux ministères qui ont gouverné le pays sous son règne ont poursuivi avec intelligence, ténacité et dévouement, la tâche dont la claire vue des besoins du pays et la connaissance des aptitudes des Belges démontraient l'importance.

Aussi, S. M. Léopold II a-t-Elle pu dire dans le discours inaugural qu'Elle prononça le 17 décembre 1865 : « Pendant les trente-cinq dernières années, la Belgique a vu s'accomplir des choses qui, dans un pays de l'étendue du nôtre, ont rarement été réalisées par une seule génération ».

La période de près de quarante années que la Belgique a traversée depuis l'avènement de Léopold II est trop connue de la génération actuelle pour qu'il soit nécessaire de rappeler, autrement que par les chiffres signalés plus haut, le développement vraiment merveilleux qu'ont pris les travaux publics et l'expansion matérielle de la Belgique.

Les chemins de fer vicinaux.

La Belgique a complété ses moyens de communication par l'établissement d'un important réseau de chemins de fer vicinaux. La *Société nationale des chemins de fer vicinaux* a été appelée, par la loi du 28 mai 1884 (qui porte la signature de M. Charles Graux, ministre des Finances), à présider à la construction et à l'exploitation des lignes vicinales dans le royaume.

La loi de 1884 fut complétée par celle du 24 juin 1888 (qui porte les signatures de MM. Aug. Beernaert, ministre des Finances, et chevalier de Moreau, ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics).

Depuis sa constitution jusqu'au 31 décembre 1904, la *Société nationale des chemins de fer vicinaux* a construit et mis en exploitation 2,494 kilomètres de lignes vicinales.

Ses recettes annuelles, au même moment, se sont élevées à 13,437,788 fr., et les capitaux engagés dans la construction et l'armement des lignes concédées à 196,800,000 francs.

L'ensemble des concessions octroyées comportait, au 31 décembre 1904, 3,385 kilomètres repartis en 137 lignes différentes.

Et l'on n'ignore pas que de nombreuses lignes sont à l'étude, que d'autres sont à la veille d'être concédées et que la Société nationale travaille, avec une inlassable activité, à construire sur tous les points du territoire les lignes dont elle a obtenu la concession. Si l'on tient compte des lignes existantes, des lignes projetées et des lignes sollicitées, on arrive à 252 lignes vicinales d'une longueur totale de 5,162 kilomètres.

Le Corps des Ponts et Chaussées.

Il est juste, après avoir réuni des éléments qui montrent le grand développement qu'ont pris les travaux publics en Belgique pendant les soixante-quinze années écoulées, de rappeler brièvement la part que le Corps des Ponts et Chaussées a prise à cette remarquable expansion.

La dénomination et les attributions du Corps des Ponts et Chaussées ont été empruntées à la France, où l'organisation complète de ce service remonte au décret du 10 avril 1804.

Un arrêté royal du 31 août 1831 institua en Belgique un service analogue. A cette époque, le Corps des ponts et Chaussées se composait de : 1 inspecteur général, 1 inspecteur, 10 ingénieurs en chef, 20 ingénieurs, 10 sous-ingénieurs et 80 conducteurs. Les arrêtés du 26 mai et du 24 juillet 1837 complétèrent cette organisation.

Aujourd'hui, le personnel des ingénieurs des Ponts et Chaussées comprend : 1 directeur général, 4 inspecteurs généraux, 14 ingénieurs en chef directeurs, 1 ingénieur en chef directeur adjoint au corps, 56 ingénieurs principaux et ingénieurs.

C'est ce personnel restreint, aidé de 142 conducteurs principaux et conducteurs, d'un conducteur hydrographe, de surveillants, d'agents subalternes

et d'employés, qui est chargé, sous la haute direction du ministre des Finances et des Travaux publics, de l'étude et de la rédaction des projets, de la direction et de la surveillance de tous les travaux publics à exécuter par l'État pour le service des routes, canaux et rivières navigables, ports, côtes et bâtiments civils. Quantité d'attributions d'ordre administratif lui sont, en outre, dévolues.

Le Corps des Ponts et Chaussées s'acquitte avec une compétence reconnue à l'étranger comme en Belgique et avec une remarquable activité de ces tâches nombreuses.

Si les travaux publics ont pu se développer et se multiplier, s'ils ont assuré au pays un outillage économique de première valeur, c'est, pour une large part, au Corps des Ponts et Chaussées que les Belges sont redevables de ces bienfaits.

* * *

L'exposé sommaire qui précède, bien qu'il évoque des idées et des faits déjà anciens, ne paraîtra pas dénué d'intérêt au point de vue de l'étude des travaux publics de l'époque actuelle.

Il fortifiera chez tous la conviction que la Belgique doit chercher sans cesse à développer et à perfectionner ses moyens de transport, ses connaissances techniques et son outillage, de manière à conserver à ses produits et à ses fabricats des prix de revient réduits et de façon à pouvoir lutter avantageusement, sur les marchés du monde, contre ses nombreux concurrents.

La Section centrale constate avec une patriotique fierté que la phase la plus récente de l'histoire de nos travaux publics est digne, en tous points, des phases plus anciennes et que l'esprit d'initiative et l'audace dans les entreprises, mêlés à la prévoyance et à la sagesse, caractérisent les Belges de 1905 comme ils ont caractérisé ceux de 1830.

* * *

La Section centrale a adopté le projet de budget à l'unanimité des membres présents et en propose l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
VERHAEGEN.

Le Président,
ALP. HARMIGNIE.

