

(N° 187.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 AVRIL 1912.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1912⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

I.

EXAMEN DU BUDGET.

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1912, s'élève à 255,555,465 francs, se subdivisant :

Dépenses ordinaires. 1^{re} section, 255,445,465 francs.

Dépenses exceptionnelles, 2^e section, 90,000 francs.

Les dépenses exceptionnelles comprennent l'acquisition d'une coque de bateau-pilote pour la station de Flessingue (65,000 fr.), et les frais résultant du grément et de la fourniture des objets d'inventaire, destinés à la goélette acquise en 1911 pour la même station (25,000 fr.)

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

(1) Budget, n° 4^{IX}.

(2) La section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. Bertrand, Colfs, Drion, De Bue, Begerem, Hoëvois.

CHAPITRES	BUDGET		DIFFÉRENCES	
	de 1911	de 1912	Augmentation	Diminution
I. Administration centrale . . .	1,219,092	624,015	»	595,077
II. Chemin de fer	188,612,042	201,948,790	13,336,748	»
III. Postes, télégraphes et télé- phone.	32,662,067	35,887,820	3,225,753	»
IV. Marine	7,936,224	7,976,109	39,885	»
V. Direction de l'électricité . .	»	3,596,741	3,596,741	»
VI, VII, VIII et XI. Divers . .	315,000	340,000	25,000	»
IX. Caisse des ouvriers . . .	3,135,026	3,955,863	820,837	»
X. Exécution de la loi du 24 dé- cembre 1903 (réparation des accidents du travail). . .	614,125	1,114,125	500,000	»
			21,544,964	595,077

Total de l'augmentation : fr. 20,949,887

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

Comme les années précédentes, nous avons établi les tableaux par libellé des crédits qui mettent tous les changements en évidence.

9)

Libellé des crédits.

Chapitre III. — Postes, télégraphes et téléphones.				CHAP. IV.	CHAP. V.	CHAP. VII.	CHAP. IX.	CHAP. X.	Totaux.		Observations.
1 ^{re} section. Services communs.	2 ^e section. Postes.		3 ^e section. Télégraphes et téléphones.	Marine	Électricité.	Pensions.	Caisse des ouvriers	Exécution de la loi du 24 décembre 1903.	Augmen- tation.	Dimi- nution.	
Augmen- tation.	Augmentation	Diminution.	Augmentation.	Augmen- tation.	Augmentation.	Augmen- tation.	Augmen- tation.	Augmen- tation.			
25,725	1,025,920	»	1,091,645	22,915	188,540	»	»	»	4,303,895	»	(1) Article 14. Fr. 757,254
»	500,458	»	»	»	»	»	»	»	500,458	»	Art. 16, litt. a. — 874,315
23,660	»	»	293,325	16,970	843,401	»	»	»	7,607,125	»	Ensemble Fr. 1,631,569
»	»	»	»	»	»	»	»	»	45,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	14,900	»	(2) Article 18. Fr. 3,471,027
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	152,000	Art. 21, litt. b. — 840,661
»	»	»	»	»	»	»	»	»	74,658	»	— litt. c. — 136,149
»	»	»	»	»	»	»	»	»	134,451	»	Ensemble Fr. 4,447,837
»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,004,782	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,993,356	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	524,040	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,452,435	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	200,000	»	
»	12,700	»	»	»	»	»	»	»	12,700	»	
»	»	29,680	»	»	»	»	»	»	»	29,680	
»	117,000	»	»	»	»	»	»	»	117,000	»	
»	»	»	163,000	»	»	»	»	»	163,000	»	
»	»	»	»	»	21,400	»	»	»	21,400	»	
»	»	»	»	»	2,543,400	»	»	»	2,543,400	»	
»	»	»	»	»	»	25,000	»	»	25,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	820,837	»	820,837	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	500,000	500,000	»	
									22,584,002	1,634,115	
Solde général. . . fr.									+ 20,949,887		

AUGMENTATION DES DÉPENSES

Il résulte de l'examen du tableau que le total de l'augmentation des dépenses à l'ordinaire est de 20,949,887 francs.

La note préliminaire du projet du budget pour 1912, fournit pour chaque chapitre, repris au tableau, des renseignements précis sur les augmentations et diminutions des crédits y libellés.

Comme le dit la note préliminaire : au présent budget apparaît la réalisation des vues exposées par le Gouvernement à l'occasion de la discussion du budget de 1911.

Le rapport sur le budget de 1911 félicitait M. le Ministre de n'avoir pas hésité à donner satisfaction au personnel des postes et télégraphes. Il émettait aussi l'espoir de voir M. le Ministre étendre sa sollicitude au personnel entier de son vaste département. Au présent budget apparaît la réalisation de la plupart de ces vœux que le Gouvernement avait d'ailleurs fait siens, à l'occasion de la discussion du budget de 1911.

Ainsi que le dit la note préliminaire du projet de budget :

1^o Des relèvements de traitements et des modifications aux bases d'avancement ont été réalisés à partir du 1^{er} janvier 1911 en faveur des commis et dessinateurs, et à partir du 1^{er} juillet suivant au profit d'autres catégories nombreuses d'agents : chefs de station, percepteurs des postes et des télégraphes, commis d'ordre, dessinateurs expéditionnaires, chefs-gardes et chefs-facteurs de station, gardes et facteurs de station, officiers de police, agréés, etc.

2^o L'avancement des ouvriers sera réglé désormais sur des bases nouvelles présentant plus de fixité.

Pour les différentes catégories de personnel, on adoptera des carrières types dont on se rapprochera progressivement, de manière à permettre aux intéressés d'atteindre leur position pécuniaire maximum à l'époque où ils rendent le plus de services et où, en même temps, leurs charges de famille sont le plus lourdes.

On encouragera l'effort vers l'accès des cadres supérieurs par la perspective d'un avancement plus rapide.

Les agents qui n'auront pas les aptitudes nécessaires pour s'élever en grade obtiendront, jusqu'à la fin de leur carrière, après avoir atteint leur maximum normal, des augmentations constituant des chevrons d'ancienneté.

Ce programme recevra son application à partir du 1^{er} janvier 1912 au plus tard.

Les bases des pensions des ouvriers ont été révisées. Alors que dans le passé le maximum de la pension était limité à 50 p. e., taux qui était atteint après trente ans de services, elle continuera à progresser jusqu'au maximum de 75 p. e.

Cette mesure entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1912 et les pensions en cours seront révisées d'après les nouvelles bases.

Au surplus, des augmentations de crédits se rapportant à des améliora-

tions isolées au profit de diverses catégories d'agents sont prévues au présent budget.

Indépendamment de ces augmentations, le montant de l'article 64 est relevé de 500,000 francs pour couvrir des dépenses plus fortes résultant de l'application au personnel des chemins de fer de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail.

Nous donnons ci-dessous au chapitre relatif à la situation du personnel, le détail des réformes réalisées par l'honorable Ministre des chemins de fer, qui a droit aux félicitations de la section centrale et à la gratitude des fonctionnaires, employés et ouvriers de son département.

SITUATION DU PERSONNEL.

Dans son discours du 18 juillet 1911, à l'occasion de la discussion de son budget à la Chambre, M. le Ministre a tracé le programme des améliorations qu'il se proposait d'apporter à la situation du personnel de son département. Les principales réformes annoncées, — l'accélération de l'avancement des ouvriers, le relèvement des bases de leur pension et la revision de l'avancement des fonctionnaires et employés, — sont, ou bien réalisées, ou en bonne voie de réalisation.

Nous allons exposer, en suivant l'ordre de leur mise en vigueur, les mesures déjà appliquées pour l'exécution de ce vaste plan de réformes. Nous dirons ensuite quelques mots de celles qui sont à l'étude et qui doivent recevoir prochainement leur réalisation.

A. — FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS.

Nous ne citons que pour mémoire ce qui a été fait, à partir du 1^{er} janvier 1911, en faveur des facteurs des postes (majoration des taux de traitement et fourniture gratuite de la tenue de service), mesures qui nécessitent une dépense annuelle de 1,069,475 francs : nous les avons indiquées déjà dans notre rapport sur le projet de budget pour l'exercice 1911. Mais, depuis lors, d'autres mesures importantes prenant également cours le 1^{er} janvier 1911, ont été décidées et exécutées.

En premier lieu, il convient de mentionner l'amélioration de la situation des commis et agents de grades assimilés qui était restée stationnaire depuis de nombreuses années. Trois mesures ont été prises en leur faveur : 1° Leur échelle de traitement a été relevée, le grade de commis principal, comprenant les nouveaux taux de 3,500 et de 3,800 francs, a été créé, et le traitement de 5,100 francs a conséquemment été rendu accessible dans les délais généralement beaucoup plus courts que précédemment ; 2° un supplément de traitement de 100 francs par an a été accordé à tous les commis n'ayant pas dépassé le traitement de 2,500 francs ; 3° le délai pour la première promotion au début de la carrière (1,400 à 1,700 fr.) a été réduit de trois à deux ans uniformément, et aux commis ayant franchi cette étape, mais n'ayant pas dépassé le traitement de 2,700 francs, il a été accordé une réduction

d'un an de l'ancienneté requise pour la première promotion à échoir. Cette dernière amélioration est la plus importante des trois, parce qu'elle avance d'un an chacune des promotions ultérieures dans le grade. Aux commis de 2,500 francs et au-dessus signalés au grand choix, et qui n'ont pu bénéficier de la réduction de délai susdite, des avantages spéciaux ont été octroyés, notamment une indemnité annuelle de 100 francs jusqu'à ce qu'ils atteignent le traitement de 3,500 francs, ce dernier taux leur étant rendu accessible dans un délai réduit à deux ans. Les chefs de station et les percepteurs de 4^e classe à 2,500 francs et moins, ont également bénéficié de ceux de ces avantages qui leur étaient applicables, par assimilation aux commis, notamment du supplément de traitement de 100 francs. Corrélativement, beaucoup de sous-chefs de station ont vu augmenter l'indemnité spéciale afférente à leurs fonctions.

L'ensemble de ces améliorations engage une dépense annuelle nouvelle de 1.106,000 francs. Cette augmentation, combinée avec la mesure générale portant réduction à 5 ans uniformément du délai d'avancement au choix, constitue une majoration moyenne de la rémunération des commis et agents assimilés, de près de 11 p. c.

Une autre mesure qui a été prise récemment, mais avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1911, vise les sous-percepteurs des postes. Un arrêté du 29 décembre 1910 avait relevé le taux minima et maxima de traitement de ces agents, mais sans toucher aux traitements intermédiaires. Afin d'accorder à tous un avancement immédiat, une décision ministérielle du 7 février dernier a octroyé une promotion de 100 francs à 422 sous-percepteurs, sur un effectif total d'environ 550 agents, les autres ayant reçu une augmentation en vertu de l'arrêté du 29 décembre 1910. Cette promotion prend cours le 1^{er} janvier 1911, et elle maintient l'ancienneté au traitement actuel pour une promotion future.

A partir de la même date (1^{er} janvier 1911), les sous-chefs de bureau ont pu obtenir le traitement de 5,000 francs dans les délais normaux (3 ans au choix, 4 ans à l'ancienneté). Précédemment, il ne leur était accordé qu'après 6 ans, s'il n'y avait pas de vacance dans les cadres supérieurs, ou comme fin de carrière après 50 ans d'âge et 30 années de service.

Poursuivant la réalisation de son programme de réformes, M. le Ministre a décidé, en août et septembre 1911, une nouvelle série d'améliorations générales qui ont été appliquées à *partir du 30 juin 1911*. Elles concernent les employés subalternes ainsi que les chefs de station et les percepteurs des postes et des télégraphes de toutes classes, soit au total plus de 13,000 agents.

En faveur des premiers (les commis d'ordre, les dessinateurs-expéditionnaires et dessinateurs-traceurs, les chefs expéditionnaires et les expéditionnaires, les agréés, les chefs-gardes principaux et les chefs facteurs principaux, les chefs-gardes et chefs-facteurs de station, les facteurs de station principaux et les officiers de police principaux, les gardes, les facteurs de station et les officiers de police, les surveillantes et les auxiliaires féminins des télégraphes), les mesures suivantes ont été prises :

a) Relèvement de 100 francs de chacun des taux de traitement depuis

2,400 francs et en dessous, le taux de 2,600 francs étant converti en 2,650, celui 2 250 en 2,500 francs, etc., et le traitement de fin de carrière des surveillants et des auxiliaires féminins des télégraphes étant majoré de 200 francs ;

b) Réduction à 2 ans uniformément du délai requis actuellement (3 ans au choix, 4 ans à l'ancienneté) pour l'obtention de la deuxième promotion au début de la carrière (pour les auxiliaires, ce délai est de 1 1/2 an) ;

c) Octroi d'une promotion anticipée d'un an aux agents en service qui ont franchi cette étape du début et qui n'ont pas dépassé un traitement déterminé (2,500 francs pour les commis d'ordre, les agents des trains, du factage, etc.) c'est-à-dire à ceux qui n'ont pas bénéficié de relèvements relativement récents des taux maxima des échelles de traitement.

Quant aux chefs de station et aux percepteurs, indépendamment des avantages énumérés ci-avant relativement aux agents de l'espèce qui sont à la 4^{me} classe, leur échelle de traitement a été relevée d'un taux à toutes les classes. Il en résulte que, à dater du 30 juin 1911 :

a) Les taux de 2,700 (4^{me} classe), 3,500 (5^{me} classe), 4,500 (2^{me} classe), 5,000 (1^{re} classe) et 6,000 (principalat), qui n'étaient accordés jusqu'ici qu'après six ans d'ancienneté aux agents de choix ou de grand choix, à défaut de vacance dans le cadre supérieur, le seront désormais après deux ans au grand choix dans la limite de la dotation et après trois ans au choix et quatre ans à l'ancienneté ;

b) Les promotions en vertu de l'article 150 de l'arrêté organique (avancement des agents de choix et de grand choix, après six ans d'ancienneté au traitement actuel), au lieu de se faire à 2,700 (4^{me} classe), 3,500 (5^{me} classe), 4,500 (2^{me} classe), 5,500 (1^{re} classe) et 6,000 (principalat) se feront respectivement à 2,700 + 400, 3,500 + 500, 4,500 + 500, 5,500 + 500 et 6,000 + 500.

c) Les promotions en vertu de l'article 150bis de l'arrêté organique (fin de carrière) sont également relevées d'un taux à chaque classe. Il s'ensuit, par exemple, que les chefs de station de 3^{me} classe qui ne pourront, à raison de la situation des cadres, passer à la 2^{me} classe, termineront leur carrière au traitement de 4,000 francs qui était précédemment le *taux maximum normal de la 2^{me} classe*.

D'autre part, les promotions *de grade* (d'une classe à l'autre) se feront presque toujours au taux medium de la classe considérée. Jusqu'ici, elles se faisaient généralement au taux minimum.

Enfin une décision sortant également ses effets le 30 juin 1911, et applicable aux fonctionnaires et employés en général, a réduit à trois ans uniformément le délai d'avancement au choix, lequel était autrefois alternativement de trois ans et de trois ans et demi, dont coût 90,000 francs par an.

Les améliorations prenant cours le 30 juin 1911, augmentent les charges budgétaires annuelles de 1,814,000 francs.

Au total, les mesures générales énumérées ci-avant coûtent, au Trésor, annuellement :

A. Mesures prenant cours le 1^{er} janvier 1911 :

Pour les facteurs des postes	fr. 1.069,475
Pour les commis et grades assimilés	1,106,000
Pour les sous-percepteurs	42,200

B. Mesures prenant cours le 30 juin 1911 :

Pour les employés inférieurs (commis d'ordre, agréés, etc.) .	1,402,000
Pour les chefs de station et les percepteurs	322,000
Pour les fonctionnaires et employés en général (suppression de la règle, dite de trois ans et trois ans et demi)	90,000
Total : fr.	4,051,675

et nous n'y comprenons pas de nombreuses améliorations spéciales décidées durant l'année 1911, telles que : l'augmentation des indemnités pour frais de régie des percepteurs des postes (17,500 fr. pour les six derniers mois de 1911); — la réduction du nombre et de la durée des vacations journalières de ces agents par l'extension d'emplois d'aides (environ 20,000 fr. par an); — le relèvement de la classe d'une vingtaine de perception des postes (17,050 fr.); — les promotions extraordinaires, accordées à la Traction et aux Voies et Travaux, avec effet rétroactif aux 1^{er} janvier 1910, 30 juin 1910 et 30 décembre 1910, en vue de mettre le personnel de ces services à peu près sur le même pied, quant à l'avancement, que le personnel des autres services, etc., etc.

A noter, également l'organisation d'un concours spécial pour l'emploi de commis d'ordre réservé aux agréés, aux facteurs de station et aux facteurs des postes, innovation qui tend à faciliter aux agents inférieurs l'ascension vers des grades plus élevés.

Ensemble, les réformes générales déjà réalisées constituent une bonne partie des mesures propres au régime transitoire concernant les fonctionnaires et employés de l'ordre administratif, régime que M. le Ministre a indiqué dans son discours du 18 juillet 1911 et qui forme l'acheminement vers le régime idéal de l'avenir, dont MM. Helleputte et de Brocqueville ont tracé le programme et arrêté les principes, ceux-ci ayant notamment pour objectif un avancement des fonctionnaires beaucoup plus rapide qu'il n'a été jusqu'ici. Mais si importantes qu'elles soient, elles ne sont pas complètes. Un examen rétrospectif, prescrit par M. le Ministre, de la situation nouvelle créée au personnel inférieur, par les dites réformes, a fait constater des lacunes qui doivent être comblées.

D'autre part, le personnel administratif des fonctionnaires des rangs moyen et inférieur n'a pas encore été touché par les réformes, non plus que le personnel administratif des rangs plus élevés, ni le personnel des fonctionnaires techniques; or, parmi ces diverses catégories de fonctionnaires, il en est dont la situation est particulièrement digne d'intérêt parce que leur avancement a été assez lent, tels que les chefs de section, les commis-chefs, les contrôleurs et chefs de bureau des services d'exécution, etc.

Des projets complémentaires relatifs à ces fonctionnaires et employés sont à l'examen.

Tous ces projets, dont l'étude est sur le point d'être terminée, nécessiteront encore des dépenses importantes, mais ils constitueront comme le couronnement de l'œuvre entreprise pour l'amélioration de sort du personnel des fonctionnaires et employés du département des chemins de fer, postes et télégraphes.

B. — OUVRIERS.

Ainsi que nous l'avons dit, deux réformes des plus importantes concernant l'ensemble du personnel ouvrier du département ont été annoncées par M. le Ministre, la revision de l'avancement aboutissant à des augmentations de salaire extraordinaires, et le relèvement des bases de la pension des ouvriers.

Pour donner une idée exacte de cette dernière réforme, nous reproduisons ci-dessous une partie de l'ordre spécial qui en a réglé les principes et l'application.

Relèvement des bases des pensions des ouvriers.

Bruxelles, le 23 novembre 1911.

I. — Aux termes de l'article 66 des statuts de la caisse des ouvriers, les pensions des ouvriers retraités par suite d'infirmités ordinaires sont calculées à raison de 20 p. c. du salaire fixe moyen dont l'ouvrier a joui pendant les trois dernières années et de 1 1/2 p. c. pour chaque année de service au delà de dix, sans pouvoir excéder 50 p. c. de ce salaire (maximum atteint après trente ans de service), ni une somme annuelle de 2,500 francs.

M. le Ministre a décidé qu'après trente ans de service, le tantième continuera à progresser de 1 1/2 p. c. par année, jusqu'à concurrence de 75 p. c., nouveau maximum qui pourra ainsi être atteint après quarante-six ans huit mois.

En outre, le chiffre maximum auquel la pension était limitée est porté de 2,500 à 3,750 francs.

* * *

II. — Avant le 1^{er} janvier 1906, les pensions des ouvriers retraités par suite d'accidents survenus en service étaient réglées, conformément à l'article 81 des anciens statuts de la caisse des ouvriers, en prenant pour base le cinquième (ou 20 p. c.) du dernier salaire augmenté de 1 1/2 p. c. pour chaque année de service au delà de cinq, sans pouvoir excéder 50 p. c. de ce salaire (maximum atteint après vingt-cinq ans de service), ni une somme annuelle de 2,500 francs.

Ces bases ont été maintenues, après cette date, pour être appliquées aux seuls agents dont la mise à la retraite résulte d'un accident en service survenu avant le 1^{er} juillet 1905 (date de la mise en vigueur de la loi du 24 décembre 1905 sur les accidents du travail) et qui ont obtenu dédommagement par voie d'indemnité.

Les dispositions ci-dessus sont modifiées en ce sens :

Que la pension continuera à augmenter, par année de service au delà de 25, de 1 1/2 p. c. du salaire de base, pour atteindre, le cas échéant 75 p. c. nouveau maximum), après 41 ans 8 mois de service ; que le chiffre maximum de la pension est fixé comme au § 1, à 5,750 francs.

* * *

III. — Les mesures dont s'agit sont applicables à *partir du 1^{er} janvier 1912 et s'étendent aux pensions en cours à cette date, lesquelles seront revisées en conséquence.*

Toutes les pensions en cours au 1^{er} janvier 1912 ont donc été revisées sur les bases nouvelles. Le nombre des bénéficiaires de cette revision est de 5,000 ouvriers pensionnés qui se partagent, en proportion de leurs droits respectifs, 485,956 francs, chiffre qui représente l'accroissement total des pensions. En moyenne, l'augmentation est donc de 162 francs par tête et par an.

Mais de toute les réformes en cours, la plus considérable est celle relative à l'augmentation de la rémunération des ouvriers, parcequ'elle intéresse plus de 57,000 agents définitifs et un grand nombre d'agents provisoires, et qu'elle engage, pour un avenir assez rapproché 8,600,000 francs de dépense annuelle nouvelle.

Nous ne pouvons mieux la définir que par les termes mêmes dont s'est servi M. le Ministre à la Chambre (séance du 18 juillet 1911) :

« J'ai estimé, en premier lieu, qu'il fallait permettre aux agents de tous les cadres indistinctement, d'atteindre le maximum de leur salaire au moment où, devenus ouvriers accomplis et pères de famille, ils fournissent le maximum de travail en qualité et en quantité, et ont à supporter le maximum de charges pécuniaires. C'est là une première base de la réforme.

» La seconde base est celle-ci : il faut conserver un stimulant permanent aux ouvriers ayant atteint le maximum de leur salaire et ne possédant pas les aptitudes voulues pour accéder à un cadre supérieur, ou pour lesquels le dit cadre n'offre pas suffisamment de vacatures.

» En troisième lieu, il faut pousser les agents des cadres inférieurs à se rendre aptes à accéder aux cadres supérieurs ; à cette fin, il faut rendre l'avancement plus rapide dans ces derniers et accorder une augmentation à l'agent subalterne au moment où il accède après avoir démontré son aptitude sous ce rapport.

» Enfin, il faut accorder aux agents qui n'ont pas été touchés par l'application du relèvement des salaires initiaux des manœuvres et des hommes de métier une amélioration correspondante de leur situation.

» Il est évident, Messieurs, que la réforme que je vais avoir l'honneur de réaliser, — et je puis ajouter, la grande satisfaction, — il y aura des situations transitoires.

» En effet, nous allons créer dans l'avenir, pour chacune des catégories de nos ouvriers, une carrière-type permettant d'arriver plus rapidement qu'aujourd'hui au maximum du salaire.

» L'agent, parvenu ainsi au maximum du salaire, pourra obtenir encore certaines augmentations, qui constitueront des encouragements pour le reste de sa carrière.

» Il est certain que l'ouvrier qui est entré fort jeune à l'administration bénéficiera de ces mesures, parce que, sauf mauvais services, ce sera pour lui en quelque sorte la carrière automatique.

» Mais à côté de ceux-là, il y a les nombreux agents qui ont déjà rendu de longs et loyaux services, ceux qu'on appelle les anciens ou les vieux. J'estime qu'il y a lieu de répartir dans une proportion convenable les délais au bout desquels ils peuvent recevoir des améliorations, de manière que, comme les jeunes agents, les vieux puissent arriver à une carrière convenable ».

C'est dans cet esprit que des carrières-types ont été élaborées pour chacune des 257 catégories d'ouvriers du département. On a adopté les échelles *actuelles* des taux de salaire, sauf que le tarif-salaire du service de l'Exploitation (chemins de fer) a été relevé et mis en harmonie avec celui des Voies et Travaux qui avait été amélioré auparavant. La carrière-type prévoit, en outre, des « chevrons d'ancienneté » au delà du taux maximum actuel, mais son caractère principal est de déterminer des *délais fixes* d'avancement. Jusqu'ici, ordinairement, les délais n'étaient pas réguliers et ils étaient généralement plus longs que ceux définis aux carrières-types. En outre, la carrière des ouvriers se terminait au salaire maximum du tarif-salaire en vigueur. Les administrateurs ont donc dressé, pour chaque ouvrier, d'après ces carrières-types, une carrière fictive, en supposant que l'agent ait débuté au salaire qu'il aurait fallu lui attribuer si les barèmes *actuels* avaient déjà été mis en vigueur à l'époque de son entrée à l'administration. La carrière fictive de chaque ouvrier ainsi obtenue a ensuite été mise en parallèle avec sa carrière réelle; la différence entre les deux carrières constitue L'ARRIÈRE ou le montant des augmentations *extraordinaires* à accorder.

Conformément aux engagements pris par M. le Ministre, la première application de la réforme a pu avoir lieu, même avant le délai extrême indiqué (1^{er} janvier 1912). Un ordre spécial du 5 décembre a fixé au 1^{er} décembre 1911 sa date de mise en vigueur. Ainsi, en quelques mois, a pu être menée à bonne fin cette tâche énorme qui consistait à déterminer les méthodes, puis à reviser *toute la carrière* de chacun des quelque 66,000 ouvriers définitifs et provisoires du département, classés en 257 catégories différentes, enfin, à liquider, sur les bases nouvelles, les augmentations extraordinaires qui en résultaient.

La somme nécessaire pour la réalisation intégrale de la réforme a été évaluée à 8,600,000 francs, chiffres ronds. Pour commencer, on a affecté un crédit de 4,000,000 de francs, pour 1912, aux augmentations extraordinaires dont il s'agit, de sorte que, dès le 1^{er} décembre 1911, la plupart des ouvriers

(1) Ce sont ces augmentations que l'on a appelées « chevrons d'ancienneté ». Ceux-ci ne donnent pas lieu à retenue au profit de la caisse des ouvriers et n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul des pensions et des secours en cas de maladie.

ont pu bénéficier d'un relèvement extraordinaire de rémunération égal à 45 % de l'arriéré de leur carrière réelle sur leur carrière fictive, chevrons compris. Ce sont les anciens ouvriers qui ont bénéficié, dans la plus large mesure, de ces augmentations exceptionnelles, et c'est justice. Il est à remarquer que ce relèvement est indépendant des augmentations ordinaires résultant de l'avancement normal, lesquelles ont continué à être accordées d'après le régime ancien. Selon ce que M. le Ministre a déclaré, les 55 p. c. restant des relèvements extraordinaires, seront imputés sur les exercices prochains, à partir du 1^{er} décembre 1912.

Nous croyons utile de reproduire ci-dessous les barèmes d'après lesquels les augmentations extraordinaires ont été accordées, à dater du 1^{er} décembre 1911, pour les services rendus à l'État.

3. — Les tantièmes seront arrondis suivant les tableaux ci-après.

Salaires journaliers.

Montant de l'arriéré.	Quotité de 45 p. c.	Montant de l'augmentation extraordinaire à accorder au 1 ^{er} décembre 1911.
1. »	0.45	0.40
0.90	0.40	0.40
0.80	0.36	0.30
0.70	0.31	0.30
0.60	0.27	0.30
0.50	0.22	0.20
0.40	0.18	0.20
0.30	0.13	0.10
0.20	0.09	0.10
0.10	0.04	—

Salaires mensuels.

Montant de l'arriéré.	Quotité de 45 p. c.	Montant de l'augmentation extraordinaire à accorder au 1 ^{er} décembre 1911.
50. »	22.50	20. »
45. »	20.25	20. »
40. »	18.00	20. »
35. »	15.75	15. »
30. »	13.50	15. »
25. »	11.25	10. »
20. »	9. »	10. »
15. »	6.75	5. »
10. »	4.50	5. »
5. »	2.25	—

Une mesure spéciale a été prise en faveur des 3373 ouvriers repris *des compagnies concessionnaires*. En stricte équité, l'assimilation absolue des services rendus aux compagnies à ceux rendus à l'État, ne se justifie pas. Néanmoins, par mesure de bienveillance, M. le Ministre a décidé de mettre tous les ouvriers repris des compagnies sur le même pied que leurs collègues de l'État, c'est-à-dire que leur carrière réelle et leur carrière fictive débiteront à la date de leur entrée au service des *compagnies* et seront établies d'après les mêmes bases que celles des ouvriers de l'État. Toutefois, à la différence de ce qui est prescrit pour les ouvriers de l'État, les ouvriers repris des compagnies toucheront leurs arriérés de la manière suivante. Ils recevront d'abord la même quotité (45 p. c.) que les ouvriers de l'État, de l'arriéré résultant de l'excédent de leur carrière fictive sur leur carrière réelle débutant à la date d'entrée au service de l'État. Ensuite, l'augmentation supplémentaire à résulter de l'excédent de leur carrière fictive sur leur carrière réelle débutant à la date d'entrée au service des *compagnies* sera répartie uniformément sur une période de cinq ans. Autrement dit, outre l'augmentation qui lui sera attribuée d'après sa carrière fictive débutant à la date de son entrée à l'État, l'ouvrier repris recevra chaque année, durant cinq ans, 20 p. c. de l'augmentation supplémentaire provenant de l'excédent de la carrière fictive débutant à la date d'entrée au service des *compagnies* sur la carrière fictive débutant à la date d'entrée au service de l'État.

Ces mesures spéciales ont également pris cours le 1^{er} décembre 1911. Elles nécessitent une dépense totale nouvelle, en sus des 8,600,000 francs que comporte la réforme telle qu'elle a été primitivement fixée, de fr. 409,174.50, soit répartie sur cinq ans, une moyenne de 81,838 francs par an.

Le calcul de ces augmentations *supplémentaires* allouées aux ouvriers repris des compagnies doit se faire d'après le barème ci-dessous.

Différence entre les salaires des deux carrières fictives au 1 ^{er} juillet 1911.	20 p. c.	Montant de l'augmentation à accorder au				
		1 déc. 1911.	1 déc. 1912.	1 déc. 1913.	1 déc. 1914.	1 déc. 1915.
0.10	0.02	0.10	Taux journaliers.			
0.20	0.04	0.10	0.10			
0.30	0.06	0.10	0.10	0.10		
0.40	0.08	0.10	0.10	0.10	0.10	
0.50	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
0.60	0.12	0.10	0.10	0.10	0.10	0.20
0.70	0.14	0.10	0.10	0.20	0.10	0.20
0.80	0.16	0.10	0.20	0.10	0.20	0.20
0.90	0.18	0.10	0.20	0.20	0.20	0.20
1.00	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20

Différence entre les salaires des deux carrières fictives au 1 ^{er} juillet 1911.	20. p. c.	Montant de l'augmentation à accorder au				
		1 déc. 1911.	1 déc. 1912.	1 déc. 1913.	1 déc. 1914.	1 déc. 1915.
5.00	1.00	5.00	Taux mensuels.			
10.00	2.00	5.00	5.00			
15.00	3.00	5.00	5.00	5.00		
20.00	4.00	5.00	5.00	5.00	5.00	
25.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
30.00	6.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00
35.00	7.00	5.00	5.00	10.00	5.00	10.00
40.00	8.00	5.00	10.00	5.00	10.00	10.00
45.00	9.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00
50.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00

6. — Si la différence constatée est supérieure à 1 franc par jour ou 50 francs par mois, le montant de l'augmentation annuelle de $\frac{1}{5}$ à accorder s'obtiendra par addition.

Afin de mieux faire saisir la portée de la réforme des salaires et le mécanisme des augmentations extraordinaires, nous donnons, en annexe au

présent rapport, deux exemples d'application choisis dans le personnel des ouvriers repris des compagnies. Ces cas étant plus compliqués que ceux relatifs aux ouvriers de l'Etat, ils feront comprendre, par déduction, l'application des formules à ces derniers agents, comme à ceux repris des compagnies. Pour gouverner, les carrières fictives des deux ouvriers en cause (Pierre et Jacques) ont été établies d'après les carrières-types ci-dessous.

CHEMINS DE FER. — EXPLOITATION.

1° Carrières-types applicables à PIERRE.

Salaire de fr. 3.00 à 4.20 attribué aux cadres suivants :

Récoleurs	}	<i>Région industrielle. Catégorie B.</i>
Gardes-salles		
Annotateurs		
Peseurs		
Id.		<i>Région agricole. Catégorie B.</i>

Carrière-type pour ces cadres :

	Taux.	Délais.
Salaires	3.00	5 ans
	3.20	
	3.40	4 ans
	3.60	4 ans
	3.80	3 ans
	4.00	3 ans
	4.20	3 ans
Chevrons		4 ans
	4.30	4 ans
	4.40	5 ans
	4.50	5 ans
	4.60	5 ans
	4.70	5 ans
	4.80	5 ans

Salaire de fr. 3.00 à 3.80 attribué aux cadres suivants :

Chargeurs.	}	<i>Région industrielle. Catégorie B.</i>
Transbordeurs.		
Emballeurs.		
Id.		<i>Id. agricole. Id. A.</i>

Carrière-type pour ces cadres :

	Taux.	Délais.
Salaires	3.00	5 ans
	3.20	
	3.40	4 ans
	3.60	4 ans
	3.80	3 ans
	3.90	4 ans
Chevrons	4.00	4 ans
	4.10	5 ans
	4.20	5 ans
	4.30	5 ans
	4.40	5 ans
	4.50	5 ans

Salaire de fr. 3.20 à 4.00, attribué aux cadres suivants :

<i>Manœuvres.</i>	}	<i>Région industrielle, Catégorie B.</i>
Freineurs.		
Conducteurs.		
Cabestaniers.		
Id.		Id. agricole Id. A.
Chargeurs.	}	Id. industrielle. Id. A.
Transbordeurs.		
Emballeurs,		

Carrière-type pour ces cadres :

	Taux.	Délais.
Salaires	3.20	4 ans
	3.40	
	3.60	4 ans
	3.80	3 ans
	4.00	3 ans
		4 ans
Chevrons	4.10	4 ans
	4.20	
	4.30	5 ans
	4.40	5 ans
	4.50	5 ans
	4.60	5 ans
	4.70	5 ans

2° Carrières-types applicables à JACQUES :

Salaires de fr. 3.40 à 4.20, attribué aux cadres suivants :

Chefs-emballleurs.	} Région agricole.	Catégorie B.
Chefs-chargeurs.		
Manœuvres.	} Id. industrielle.	Catégorie A.
Freineurs.		
Conducteurs.		
Cabestaniers.		

Carrière-type pour ces cadres :

	Taux.	Délais.
Salaires	3.40	4 ans
	3.60	
	3.80	3 ans
	4.00	3 ans
	4.20	3 ans
		4 ans
Chevrons	4.30	4 ans
	4.40	
	4.50	5 ans
	4.60	5 ans
	4.70	5 ans
	4.80	5 ans

Salaire de fr. 4.00 à 5.40 attribué aux cadres suivants

<i>Chefs-manœuvres.</i>	}	Région industrielle. — Catégorie A.
Freineurs dirigeants.		
Chefs cabestaniers.		

Carrière-type pour ces cadres :

	Taux.	Délais.
Salaires	4.00	4 ans
	4.20	
	4.40	2 ans
	4.60	2 ans
	4.80	2 ans
	5.00	2 ans
	5.20	2 ans
	5.40	2 ans
	5.50	4 ans
	5.60	4 ans
Chevrons	5.70	5 ans
	5.80	5 ans
	5.90	5 ans
	6.00	5 ans

On trouvera, au tableau-annexe, les explications nécessaires pour la compréhension de l'adaptation de ces carrières-types.

Cependant, l'application, dans un court délai, d'une réforme aussi profonde et s'étendant à environ 66,000 agents, ne va pas sans quelques difficultés. La première répartition des augmentations extraordinaires, au 1^{er} décembre 1911, a donné lieu, de la part des ouvriers, à des réclamations dont la plupart reposent sur le même fait : des ouvriers de même catégorie et ayant même ancienneté, reçoivent des augmentations extraordinaires d'inégale importance, ou même, des ouvriers moins anciens que leurs collègues reçoivent des augmentations plus fortes. Un ordre spécial du 21 mars 1912 donne des explications plausibles de cet état de choses. En voici un extrait

« 2. — Cette situation qui, d'ordinaire, découle logiquement d'une application correcte du nouveau système d'avancement, est due assez souvent à ce qu'une grande variabilité dans les rémunérations a toujours existé suivant les époques et suivant les lieux. L'avancement des ouvriers était loin de marcher à la même allure dans les divers groupes ou districts, parce qu'il dépendait des économies réalisées par chaque directeur de service et que ces

économies différaient beaucoup d'importance d'une circonscription à l'autre.

« 3. — Or, l'application *uniforme* des carrières fictives, qui constitue l'un des caractères du nouveau régime d'avancement, doit nécessairement faire apparaître ces différences avec les carrières réelles, différences qui se traduisent en « arriérés » et, conséquemment, en augmentations d'inégale importance. C'est à juste titre que ces augmentations tendent à établir l'équilibre des situations similaires : c'est là une des qualités du nouveau régime.

« 4. — Mais en dehors de ces faits, et des erreurs qui ont pu être commises au cours d'un travail préparatoire qui a dû être réalisé à bref délai, beaucoup des inégalités constatées dans les augmentations du 1^{er} décembre 1911, tiennent au caractère provisionnel des relèvements, lesquels ont été accordés à concurrence de 48 p. c. de l'arriéré des carrières réelles, et d'après des barèmes à chiffres arrondis, c'est-à-dire approximatifs.

C'est là une situation purement transitoire. »

D'autre part, des réclamations se sont produites au sujet de l'application, dans le nouveau régime, des règles relatives au changement de cadre des ouvriers, règles qui auraient pour conséquence de modifier, dans certains cas, le classement des ouvriers de même cadre entre eux. Afin de rassurer les intéressés, l'ordre spécial précité ajoute immédiatement après le passage sus-indiqué :

« Un travail complet portant sur la carrière de tous les agents fixera définitivement les droits de chacun qui seront entièrement sauvegardés, avec effet rétroactif compensatoire, au besoin, pour l'exercice 1912, outre le 55 p. c. restant à octroyer, qui s'échelonneront sur les exercices prochains. »

Pour bien marquer le caractère transitoire des augmentations extraordinaires, accordées au 1^{er} décembre 1911, celles-ci seront attribuées uniformément sous forme de supplément à titre personnel laissant intacts tous les classements actuels, mais avec la réserve que la quote-part dépassant le taux NORMAL MAXIMUM prévu aux barèmes, sera considérée comme chevron et exonérée des retenues statutaire de la caisse des ouvriers. »

Cette décision a été portée à la connaissance des ouvriers par des avis affichés dans tous les locaux qui leur sont accessibles.

En résumé, les augmentations extraordinaires accordées le 1^{er} décembre 1911, ne sont que provisionnelles. On est encore, en quelque sorte, dans la période d'essai. Mais celle-ci prendra bientôt fin et le nouveau régime pourra alors revêtir sa forme définitive. Tel qu'il existe déjà, il constitue un progrès considérable sur les régimes antérieurs.

Mais là ne s'est pas bornée la sollicitude du chef du département envers le personnel ouvrier. Indépendamment de ces augmentations extraordinaires, conséquence du nouveau régime d'avancement, les augmentations normales du régime ancien ont été octroyées comme d'habitude, et même, pour certaines catégories d'agents, des ressources spéciales y ont été consacrées. C'est ainsi que, pour les machinistes, une somme de 71,600 francs a été affectée à des augmentations normales en exécution de la décision portant réduction de six mois des délais d'avancement de cette catégorie d'agents. De même le relèvement au 1^{er} décembre 1911 du tarif-salaire des ouvriers

de l'exploitation (chefs-manœuvres, freineurs dirigeants, chefs cabestaniers, chefs-chargeurs, manœuvres, freineurs, conducteurs et cabestaniers, chargeurs, transbordeurs, emballeurs, récoleurs, garde-salles, annotateurs et poseurs), qui entraîne une dépense de 248,000 francs par an, a exercé son influence, tant sur les augmentations ordinaires que sur les augmentations extraordinaires.

D'autres avantages pécuniaires ont encore été accordés, en 1911, au petit personnel (ouvriers et employés), par exemple, le relèvement du taux de salaire des aides des postes (25,100 francs), le relèvement de la classe de certains bureaux de poste au point de vue du traitement des facteurs (20,000 francs), le transfert des auxiliaires masculins dans le cadre des agréés (80,000 francs pour le télégraphe seul), etc., etc. Mais nous devons nous borner. Citons encore cependant l'amélioration de la situation des agents subalternes de la Marine qui comporte une augmentation d'au moins 100 francs en faveur des agents payés par traitements (matelots, machinistes, chauffeurs, contremaitres, patrons, gardiens de phare, etc.) — Le relèvement des taux maxima de traitement, — l'allocation d'indemnités pour voyage effectué entre Ostende et Douvres aux matelots, machinistes, chauffeurs, maitres, etc.) — amélioration qui, ensemble, nécessitent une dépense annuelle d'environ 150,000 francs.

Nous pouvons maintenant dresser le bilan approximatif des principales réformes et améliorations décidées pendant la seule année 1911 en faveur du personnel du département des chemins de fer, postes et télégraphes.

I. — Personnel des fonctionnaires et employés.

A. — Mesures prenant cours le 1^{er} janvier 1911.

Facteurs des postes	fr. 1,069,475
Commis et grades assimilés	1,106,000
Sous-percepteurs des postes.	42,200

B. — Mesures prenant cours le 30 juin 1911.

Employés inférieurs (commis d'ordre, agréés, gardes, expéditionnaires, etc.)	fr. 1,402,000
Chefs de station et percepteurs.	322,000
Fonctionnaires et employés en général	90,000
Total . . . fr.	4,031,675

II. — Personnel des ouvriers.

A. — A partir du 1^{er} décembre 1912.

Relèvement des bases des pensions.	fr. 486,000
--	-------------

B. — A partir du 1^{er} décembre 1911.

Augmentations extraordinaires de salaire	fr. 4,000,000
(Première répartition aux ouvriers en général de la somme de 8,600,000 de francs).	

Augmentations extraordinaires de salaire accordées spécialement aux ouvriers repris des compagnies concessionnaires	81,800
(Première répartition de la somme de 409,175 francs).	
Relèvement de certains tarifs-salaires d'ouvriers de l'exploitation	248,000
Relèvement des traitements du personnel subalterne de la marine et octroi d'indemnités de voyage au personnel des paquebots	150,000

C. — *A partir de dates diverses au cours de 1911.*

Augmentations ordinaires de salaire aux machinistes par suite de réduction des délais d'avancement fr.	71,600
Transfert des auxiliaires masculins des télégraphies dans le cadre des agréés	80,000
(La dépense totale n'est pas encore connue pour les autres administrations).	
Relèvement du taux de salaire des aides des postes	25,000
Total . . . fr.	5,142,400

La dépense annuelle engagée, en 1911, pour l'amélioration
de la situation du personnel en général s'élève à

$$4,031,675 + 5,142,400 = \text{fr. } 9,174,075$$

Or, l'énumération qui précède n'est pas complète. On pourrait y ajouter, notamment, l'amélioration de la situation du personnel des trains (chefs gardes) et du factage, qui a fait l'objet d'un arrêté royal du 12 janvier 1911, mais qui, cependant, a pris cours le 1^{er} janvier 1910. Cette réforme de l'échelle des traitements des chefs-gardes et des chefs-facteurs de station, qui comprend également le relèvement du salaire des gardes temporaires, a occasionné, pour 1911, une dépense d'environ 140,000 francs, et elle engage une dépense budgétaire annuelle de 1,350,000 francs environ qui ne sera toutefois atteinte que dans un assez grand nombre d'années, lorsque la décision dont il s'agit aura sorti tous ses effets. Le total des dépenses budgétaires nouvelles engagées en 1911, à échéances plus ou moins rapprochées, en faveur du personnel du département, s'élève donc à plus de 10 millions de francs.

*
* * *

Nous croyons pouvoir dire que jamais des réformes aussi nombreuses et aussi encourageantes pour le personnel n'ont été élaborées par une disposition d'ensemble, méthodique et rationnelle.

Le sacrifice demandé à nos finances est énorme, mais nous n'en doutons pas, la Chambre sera unanime pour applaudir à l'initiative prise par l'honorable Ministre et pour le féliciter d'avoir réalisé presque en entier le programme qu'il s'était tracé dans son discours du 11 juillet 1911, à l'occasion de la discussion de son budget à la Chambre.

Carrières réelles et carrières fictives de Pierre et de Jacques repris de compagnies de chemins de fer concédés.

CARRIÈRE RÉELLE	CARRIÈRE FICTIVE	CARRIÈRE FICTIVE
	débutant à la date de l'entrée à l'Etat, les barèmes actuels de l'Etat étant supposés en vigueur à cette date.	débutant à la date d'entrée à la COMPAGNIE, les barèmes actuels de l'Etat étant supposés en vigueur à cette date.
PIERRE. — Grand Central Belge.		
20 décembre 1882 chargeur . . fr. 2.00 15 février 1889 manœuvre . . . 2.00 15 décembre 1894 manœuvre . . . 2.25		
État.		
1 juillet 1898 manœuvre (1) . . . 2.60 1 février 1899 récoleur (à sa demande). 2.60 1 juillet 1900 » » 2.80 1 » 1905 » » 3.00 1 décembre 1907 » » 3.20 1 mai 1910 » » 3.40 1 juillet 1914 » » 3.40	1 juillet 1898 manœuvre (4) . . fr. 3.20 1 février 1899 récoleur (2) . . . 3.00 (ancienneté au 1 ^{er} juillet 1898) 1 juillet 1903 récoleur . . . 3.20 1 » 1907 » » 3.40 1 » 1911 » » 3.60 1 » 1914 » » 3.60	20 décembre 1882 chargeur (3) . . fr. 3.00 20 » 1887 » . . . 3.20 15 février 1889 manœuvre (4) . . . 3.40 15 » 1893 » . . . 3.60 15 » 1896 » . . . 3.80
(1) Manœuvre de la région industrielle, catégorie B. (2) Comme il est devenu récoleur à sa demande, il obtient le salaire et l'ancienneté de ses nouveaux collègues (récoleurs de la région industrielle, catégorie B). N. B. — Le cadre des récoleurs est différent de celui des manœuvres. Il est moins rémunéré au taux minimum. (3) Chargeur de la région industrielle, catégorie B.	Salaire obtenu le 1 ^{er} décembre 1911 en vertu de la carrière fictive débutant à la date d'entrée à l'Etat et de l'ordre spécial n° 281 ^{re} du 5 décembre 1914 : $3.40 + (3.60 - 3.40) \times \frac{45}{100} = 3.50 \text{ (ou } 3.40 + 0.10)$ c'est-à-dire que l'arriéré étant de 3.60 — 3.40 = 0.20, l'augmentation accordée au 1 ^{er} décembre 1914 sera de $\frac{0.20 \times 45}{100} = 0.10. $	L'augmentation supplémentaire provenant de l'excédent de la carrière fictive débutant à la date d'entrée au service de la COMPAGNIE, sur la carrière fictive débutant à la date d'entrée à l'Etat sera de : a) Augmentation supplémentaire totale à accorder en 5 ans : 4.30 — 3.60 = 0.70; b) Augmentation supplémentaire à accorder la première année (20 p. c. de l'augmentation supplémentaire totale) : $\frac{0.70 \times 20}{100} = 0.14 \text{ ou, en arrondissant au décimainférieur } 0.10.$ C'est-à-dire que le salaire obtenu par l'intéressé au 1 ^{er} décembre 1911 sera de 3.40 + 0.10 + 0.10 d'où augmentation totale de 0.20. Ses augmentations supplémentaires subséquentes seront de 0.10 au 1 ^{er} décembre 1912, 0.20 au 1 ^{er} décembre 1913, 0.10 au 1 ^{er} décembre 1914, 0.20 au 1 ^{er} décembre 1915.

JACQUES. — Liège-Maestricht.

1 septembre 1885	équipe (manœuvre)	2.50
1 janvier 1890	»	2.60
1 » 1891	»	2.70
1 » 1892	»	2.80
1 » 1894	»	3.00
1 » 1896	»	3.45
1 » 1897	»	3.25
1 » 1898	»	3.50

État.

1 janvier 1899	manœuvre (1)	3.50 (2)
22 janvier 1900	chef-manœuvre (1)	3.50
31 août 1902	»	3.60
31 » 1906	»	3.80
31 décembre 1909	»	4.00
1 juillet 1911	»	4.00

(1) Manœuvre et chef-manœuvre de la région industrielle, catégorie A.

(2) $3.50 = 3.40$ (maximum de l'époque) + 0.10 excédent.

(3) $4.00 + 0.10 = 4.00$ (maximum actuel) + 0.10 excédent maintenu comme chevron. (Application du § 2 de la circulaire n° 27000/ du 22 novembre 1911.) Jacques avait à la *Compagnie*, lors de son passage à l'Etat, un salaire *supérieur* au maximum de sa catégorie à l'Etat. Dans ces cas, d'ailleurs très rares, on conserve aux intéressés, pour l'établissement de leur carrière fictive, le même excédent que dans la réalité.

1 janvier 1899	manœuvre (1)	$4.00 + 0.10$	chevron (3)
22 janvier 1900	chef-manœuvre (1)	$4.20 + 0.10$	chevron
22 » 1902	»	$4.40 + 0.10$	»
22 » 1904	»	$4.60 + 0.10$	»
22 » 1906	»	$4.80 + 0.10$	»
22 » 1908	»	$5.00 + 0.10$	»
22 » 1910	»	$5.20 + 0.10$	»
1 juillet 1911	»	$5.20 + 0.10$	»

Salaire obtenu le 1^{er} décembre 1911 en vertu de la carrière fictive débutant à la date d'entrée à l'Etat et de l'ordre spécial n° 281^{re} du 5 décembre 1911 :

$$4 + \frac{(5.30 - 4) \times 45}{100} = 4.58 \text{ ou } 4.50 \text{ en arrondissant}$$

au décliné inférieur ($4.40 + 0.10$) c'est-à-dire que l'arriéré étant de $5.30 - 4 = 1.30$, l'augmentation accordée au 1^{er} décembre 1911 sera de $\frac{1.30 \times 45}{100} = 0.58$ ou 0.50 en arrondissant au dixième inférieur.

1 septembre 1885	manœuvre (1)	3.40
1 » 1889	»	3.60
1 » 1892	»	3.80
1 » 1895	»	4.00
1 » 1898	»	4.20

1 janvier 1899	»	4.20
22 janvier 1900	chef-manœuvre (1)	4.40
22 » 1902	»	4.60
22 » 1904	»	4.80
22 » 1906	»	5.00
22 » 1908	»	5.20
22 » 1910	»	5.40
1 juillet 1911	»	5.40

a) L'augmentation *supplémentaire* totale à accorder en 5 ans est de $5.40 - 3.40 = 2.00$;

b) L'augmentation *supplémentaire* à accorder la première année est de $20 \text{ p. c. de l'augmentation totale ou } 0.10 \times 20$

$\frac{2.00}{100} = 0.02$, mais il recevra d'emblée l'augmentation totale ou 0.10, c'est-à-dire que le salaire obtenu au 1^{er} décembre 1911 sera de $4 + (0.50 + 0.10) = 4.60 + 0.60$ soit une augmentation totale de 0.60.

REMARQUE. — Selon la décision prise, les situations ont été arrêtées au 1^{er} juillet 1911, pour la liquidation au 1^{er} décembre 1911.

Diminution de dépenses.

Trois postes sont visés au libellé des crédits :

Un poste « billes et rails » au chapitre II, section 2, prévoyant une diminution de 152,000 francs, diminution que la note préliminaire explique par la réduction du coût des billes et bois.

Le poste « frais d'exploitation » du chapitre II, 4^e section, apparaît avec une diminution de 1,452,435 francs.

Cette diminution n'est qu'apparente, une partie des charges de cet article étant transférée à l'article 56, pour la somme de 1,572,435 francs. En réalité, il y a une augmentation de 120.000 francs.

Il en est de même du poste « transport de dépêches ». Le libellé prévoit une diminution de 29,680 francs. Une partie des charges de cet article étant transférée à l'article 55 pour 39,680 francs, il y a en réalité augmentation de 10,000 francs. La note préliminaire au projet de budget pour 1912 s'explique de façon très complète sur ces points.

Dépenses exceptionnelles.

Au budget de 1911, il était prévu un crédit de 434,000 francs pour réparation et aménagement à notre flottille Ostende-Douvres.

Le projet de budget pour 1912 prévoit comme dépenses exceptionnelles : l'acquisition d'une coque de bateau-pilote pour la station de Flessingue (65,000 francs) et les frais résultant de gréement et de la fourniture des objets destinés à la goëlette acquise en 1911 pour la même station (25,000 francs).

Nul crédit n'est demandé cette année pour notre flottille : celle-ci se compose aujourd'hui de neuf unités.

*
* *
*

Nous rappelions dans notre rapport de 1911 que l'avenir de la Belgique se trouvait pour une large part au delà des mers. Nous disions que l'industrie, le commerce, l'action mondiale bien comprise nous commandaient d'y aller.

Nous avions souhaité la formation d'une marine nationale commandée par des marins belges de premier ordre. Nous disions que l'utilisation de nos forces n'aurait pas de meilleur objectif et que ce qu'il faut réaliser, c'est la Belgique et son intense production rayonnant par delà les mers.

Déjà M. le Ministre des Chemins de Fer a provoqué la création d'un conseil de la marine.

Dans son rapport au Roi, le Ministre des Chemins de Fer expose « que l'avenir des nations industrielles et productrices comme la nôtre, ne se conçoit déjà guère aujourd'hui et il se concevra encore moins demain, sans la large et libre utilisation des voies maritimes ». Les gouvernants ont l'impérieux devoir, tout en veillant jalousement aux intérêts immédiats, d'ouvrir avec clairvoyance, soin et méthode, les horizons dont dépend dans une large mesure la richesse future de la nation ».

Un arrêté royal du 10 novembre 1911 crée le conseil supérieur de la Marine, indique les conditions de son fonctionnement et nomme les personnes qui en font partie.

Nouvelle initiative, toute à l'honneur du Ministre des Chemins de Fer.

*
* *

Le rapport sur le projet de budget pour l'exercice 1911 rappelait, sans la discuter, la question toujours agitée de la séparation du budget des régies du budget général de l'État. La section centrale avait estimé ne pas devoir reprendre l'étude de cette question après l'examen approfondi qu'en avaient fait successivement MM. les Ministres Liebaert et Renkin, M. le Sénateur Ancion.

L'étude de la question de la situation financière des chemins de fer de l'État belge et des inconvénients de la fusion budgétaire si bien exposée par M. le Représentant Hubert et mise en lumière une nouvelle fois l'année dernière par M. le Ministre des Chemins de Fer, à l'occasion de la discussion du budget des voies et moyens, semblait épuisée, et le rapport sur le budget de 1911 se bornait à émettre l'avis que cette séparation budgétaire n'était redoutée par personne et souhaitée par beaucoup.

Si, avec M. Liebaert, l'ancien et distingué Ministre des Chemins de Fer, on peut dire encore « qu'il s'en faut que cette question soit nouvelle et qu'elle est née à l'origine des chemins de fer », nous pouvons espérer pourtant qu'elle sera bientôt résolue.

En effet, en séance du Sénat du 21 décembre dernier (*Annales parlementaires*, p. 57), M. le Ministre Levie a fait part de son intention et de celle du Ministre des Chemins de Fer d'instituer une commission chargée d'étudier la question de l'autonomie des chemins de fer de l'État. Pareille déclaration fut faite également par M. le Ministre de Broqueville au cours de la séance de la Chambre des Représentants du 22 décembre dernier (*Annales parlementaires*, p. 427.)

L'arrêté de MM. les ministres des Chemins de Fer et des Finances crée cette commission, indique les conditions de son fonctionnement et nomme les personnes qui en font partie. Certes, personne n'avait espéré voir donner une suite aussi prompte au vœu exprimé l'an dernier par la section centrale.

*
* *

La section a de même accueilli avec faveur la solution donnée à l'expansion du service téléphonique et à la question de l'abonnement au dit service.

*
* *

Un mot de nos chemins de fer vicinaux.

Sous ce titre, nous disions dans notre rapport de 1911 : « ne serait-ce pas le moment de réaliser l'unification des tarifs-voyageurs et marchandises avec

les tarifs arrêtés pour ces mêmes transports sur les lignes de l'Etat? Doit-on considérer comme impossible la fixation de tarifs identiques pour les deux exploitations? »

Nous nous permettons d'attirer tout spécialement l'attention M. le Ministre sur cette question. Nous disions que l'importance de nos lignes vicinales va toujours grandissant. Il n'est plus possible de les considérer comme des lignes concurrentes au chemin de fer. Elles alimentent plutôt celui-ci.

Il y a, au surplus, de l'intérêt général et dans le système actuel nos lignes ne rendent pas les services que l'on a en droit d'en attendre.

Une proposition de loi a été déposée au Sénat, poursuivant l'abrogation pure et simple de l'article 6 de la loi du 24 juin 1885 sur l'organisation des chemins de fer vicinaux.

Faut-il aller jusque là ou faut-il se contenter d'un autre vœu émis par le conseil provincial du Brabant, sur la proposition de M. Velge, tendant à voir reviser cet article en ce sens que les chemins de fer vicinaux seraient autoriser à réduire leur tarif au taux adopté par les chemins de fer de l'Etat, ou même dans les sections urbaines au taux le plus bas des tramways locaux, comme le rappelle l'exposé des motifs de la proposition de loi susvisée.

Quoi qu'il en soit, une solution s'impose et nous recommandons une nouvelle fois la question au bienveillant examen de M. le Ministre.

*
* *

EXAMEN EN SECTIONS.

PREMIÈRE SECTION.

Rapporteur : M. BERTRAND.

Un membre réclame une majoration de traitement pour les fonctionnaires et ouvriers des chemins de fer de la Flandre Occidentale, repris par l'Etat.

*
* *

Un membre rappelant l'accident de chemin de fer de Contich déclare qu'à deux reprises le même accident a failli se produire à cet endroit. Il appelle sur ce point l'attention du Gouvernement et de l'administration.

Des mesures s'imposent.

*
* *

Un membre demande à quelle date le nouveau tarif téléphonique sera appliqué. La section décide de poser la question au Gouvernement.

*
* *

Un autre membre désire savoir s'il est vrai que les abonnés au téléphone et habitant au delà d'une certaine distance du bureau principal devront payer une surtaxe de 40 francs au kilomètre. Cette surtaxe ne se justifie pas, vu que c'est dans les villes et pour les abonnés des villes que l'on a fait les

immenses frais de transformation des réseaux en ville. Or, les abonnés de la ville ne paient pas de surtaxe de ce chef : pourquoi en exiger une des abonnés de la campagne pour le placement de quelques poteaux supplémentaires ? Si cette surtaxe est réclamée, la modification de l'abonnement ne constituera en rien une amélioration pour les abonnés de la campagne.

DEUXIÈME SECTION.

Rapporteur : M. le baron DRION.

Un membre se plaint de la modification des tarifs de transport des charbons belges à l'intérieur.

* * *

Un autre membre signale le mauvais état du matériel des lignes concédées et la situation inférieure du personnel.

* * *

Un autre membre demande s'il est exact que l'Etat compte imposer une taxe de 2 francs par wagon passant sur les raccordements privés. En tel cas, il proteste contre cette mesure.

* * *

Un membre demande le vote d'une législation protectrice des gens de mer.

* * *

Un membre demande d'étudier, dès à présent, la question des « ferry boats » entre Ostende et Douvres.

TROISIÈME SECTION.

Rapporteur : M. DEBUE.

Pas d'observation.

QUATRIÈME SECTION.

Rapporteur : M. BEGEREN.

QUESTION.

Un membre fait observer que l'Administration des chemins de fer a trouvé le moyen de relever le tarif par ce qu'elle appelle « la création d'un droit de licence industrielle » sous la forme d'une taxe de 1 à 3 francs par wagon, sous prétexte de la perception des frais de raccordement.

Le membre désire savoir où l'Administration puise ce pouvoir discrétionnaire et différentiel et sur quoi repose cette prestation inégale.

RÉPONSE.

Cette taxe est basée sur un principe rationnel, parce que du fait du raccordement le chemin de fer rend des services variant d'une industrie à une autre.

Tout ce que l'on pourrait faire, c'est d'étendre l'application de la taxe à toutes les industries indistinctement. Quant aux situations acquises, il est très naturel qu'on les respecte.

*
* *

Minimum de salaire. — Dans une même ville, le minimum varie souvent de 5 à 10 cent. pour un même métier. Cette différence existe aussi de gare en gare. Il est désirable de voir établir un barème unique.

*
* *

Un membre demande quelles sont les règles qui président à la confection de ce barème.

CINQUIÈME SECTION.

Rapporteur : M. Hovois.

Un membre demande si le matériel actuellement existant est utilisé d'une façon suffisante.

*
* *

Ne recrute-t-on pas trop de personnel?

*
* *

Un membre demande que le budget prévoie des crédits suffisants pour achever les travaux projetés à Saint-Ghislain et à Mons. On fait remarquer que Mons est visé par le budget extraordinaire.

*
* *

On demande des mesures de sécurité pour Ath et Tournai. Même demande pour Mons et Malines.

*
* *

On demande le raccordement du Canal de la Campine vers Bruxelles.

*
* *

A l'article 19, on demande si l'on ne devrait pas faire participer les chauffeurs aux primes des machinistes.

L'on fait observer que cette participation ne devrait pas avoir pour effet de diminuer les primes des machinistes.

*
* *

A quelle époque prendra cours le nouveau tarif téléphonique?

SIXIÈME SECTION.

Rapporteur : M. COLFS.

Un membre félicite le Gouvernement des améliorations qu'il a introduits dans la situation du personnel.

Il demande que lorsque des agents sollicitent la faveur de pouvoir retourner dans la localité dont ils ont été éloignés par les nécessités du service, la préférence soit accordée en premier lieu, comme maintenant, aux agents qui ont un membre de leur famille dans l'Administration et qui est fixé dans cette localité, mais en second lieu aux agents mariés dont la femme ou les enfants sont obligés par leur travail ou leur situation de rester dans la localité première.

*
* *

Un membre désire que des mesures soient prises pour hâter le transport à l'intérieur des produits de l'horticulture.

*
* *

Un membre appelle l'attention du Gouvernement sur la situation du personnel des chemins de fer de la Flandre occidentale.

*
* *

Un autre membre demande pourquoi le Gouvernement achète des charbons à l'étranger. M. le Ministre des chemins de fer fait observer que, lors de la dernière adjudication, il a pu se mettre d'accord avec les patrons charbonniers belges, mais qu'à diverses reprises le Gouvernement a dû se défendre contre les prétentions excessives des charbonnages belges.

*
* *

Un membre trouve que le minimum de salaire est trop peu élevé.

*
* *

Un membre se félicite de l'augmentation de matériel proposée par le Gouvernement; il croit qu'il faudrait agrandir les gares, de manière à faire produire davantage au matériel.

EXAMEN FAIT PAR LA SECTION CENTRALE.

Pas plus que l'an dernier, votre section centrale ne s'est occupée de questions d'ordre général; elle s'était, l'an dernier, intéressée aux améliorations à apporter au sort du personnel de l'administration des chemins de fer.

Nous avons exposé les améliorations importantes consenties et les réformes utiles réalisées en cette matière par le Ministre compétent.

Un membre de la section centrale estime que, s'il est légitime et indispensable de s'occuper de l'amélioration de la situation du personnel, l'on doit cependant prévenir un autre abus: celui de l'augmentation à l'infini du personnel employé et ouvrier. Quelle est au surplus la somme de travail utile fournie par le personnel? Le compte-rendu ne donne aucun renseignement à cet égard: c'est une lacune.

Pour le surplus, les membres reprennent, pour leur compte, des critiques

déjà faites dans d'autres sections et l'on réclame notamment à nouveau l'amélioration de matériel de la ligne Bruxelles-Tournai et la restitution à l'express de Bale de son caractère de rapide international : la suppression des nombreux arrêts imposés à ce train est dans les vœux de tous les voyageurs.

Un membre proteste contre l'exécution annoncée du projet Bruneel, pour la transformation de la gare du Luxembourg : il rend impossible l'exécution des dégagements prévus par le projet Delune. Ce dernier est, de loin, supérieur au projet Bruneel et il coûtera infiniment moins.

Un membre proteste contre le projet d'établissement d'une gare de marchandises à Boendael. La réalisation de ce projet compromettrait tout le pittoresque de cette région.

Un autre redoute que la vallée de Josaphat, à Schaerbeek, ne subisse le même sort. L'attention de Monsieur le Ministre sera attirée sur ces observations.

Des questions en nombre assez considérable ont été posées au Gouvernement par la section centrale.

Nous donnons ci-après, les questions et les réponses concernant le budget des chemins de fer, postes et télégraphes proprement dit; nous avons reproduit dans le rapport de la commission spéciale chargée du projet de loi tendant à autoriser l'acquisition, en cas de nécessité, du matériel de traction et de transport nécessaire aux chemins de fer de l'Etat, pour les années 1913, 1914 et 1915, les questions et réponses relatives aux points mis en discussion à l'occasion de cet examen.

QUESTION.

1^{re} Section.

Un membre désire savoir s'il est vrai que les abonnés au téléphone et habitant au delà d'une certaine distance du bureau principal devront payer une surtaxe de 40 francs au kilomètre. Cette surtaxe ne se justifie pas, vu que c'est dans les villes et pour le profit des abonnés des villes que l'on a fait les immenses frais de transformation des réseaux en ville. Or, les abonnés de la ville ne payent pas de surtaxe de ce chef : pourquoi en exiger une des abonnés de la campagne pour le placement de quelques poteaux supplémentaires? Si cette surtaxe est réclamée, la modification de l'abonnement ne constituera en rien une amélioration pour les abonnés de la campagne.

RÉPONSE.

La réponse à cette question se trouve dans l'arrêté royal. Il suffit d'ailleurs de connaître le régime actuel pour saisir que, dans son ensemble, le régime nouveau sera sous ce rapport beaucoup plus favorable que l'ancien.

QUESTION.

1^{re} Section.

Un membre demande à quelle date le nouveau tarif téléphonique sera appliqué. La section décide de poser la question au Gouvernement.

RÉPONSE.

La mise en vigueur du nouveau régime de tarification téléphonique, qui a été fixé par l'arrêté royal du 12 août 1911, est subordonnée à l'exécution de nombreux et importants travaux, en vue de l'appropriation des divers réseaux et des installations interurbaines aux extensions extraordinaires que provoquera la réforme.

Ces travaux sont actuellement poursuivis avec la plus grande activité; mais étant donnée l'habitude prise de considérer toute indication d'époque comme un engagement, il ne me serait pas possible de préciser la date de la mise en vigueur.

QUESTION.

2^e Section.

Un membre demande le vote d'une législation protectrice des gens de mer.

RÉPONSE.

La question soulevée fait l'objet d'un ensemble de mesures qui sont à l'étude de mon département.

QUESTION.

2^{me} Section.

Un membre se plaint de la modification des tarifs de transport des charbons belges à l'intérieur.

RÉPONSE.

La question a été longuement exposée lors de l'interpellation du mois de décembre dernier.

QUESTION.

2^{me} Section.

Un membre signale le mauvais état du matériel des lignes concédées et la situation inférieure du personnel.

RÉPONSE.

A l'effet de pouvoir répondre à la question posée, il conviendrait de préciser à quelle ligne concédée cette situation se rapporte.

En ce qui concerne le personnel, les cahiers des charges de concession stipulent que le choix et la nomination des agents nécessaires à l'exécution des travaux, à l'exploitation de la route et à la perception des péages, appartiendront exclusivement aux concessionnaires.

QUESTION.

2^{me} Section.

Un membre demande s'il est exact que l'Etat compte imposer une taxe de 2 francs par wagon passant sur les raccords privés. En tel cas, il proteste contre cette mesure.

RÉPONSE.

La question a été longuement exposée lors de l'interpellation du mois de décembre dernier.

QUESTION.

2^{me} Section.

Un membre demande d'étudier, dès à présent, la question des « ferry-boats » entre Ostende et Douvres.

RÉPONSE.

L'administration de la marine suit avec grande attention la question des bateaux porte-trains; mais l'étude d'un projet de l'espèce ne semble pas opportune pour les raisons suivantes :

a) L'emploi des bateaux porte-trains est justifiée surtout pour des courtes traversées ou le gain à réaliser sur la durée des transbordements compense l'augmentation de durée du trajet résultant de la réduction de la vitesse de marche à laquelle on doit consentir;

b) Dans le cas de ports où la dénivellation de la marée est grande, leur exploitation exige à chaque tête de ligne des installations fixes d'un coût très élevé. Pour le port de Douvres seul, on peut évaluer cette dépense à 7.000.000 de francs.

Un projet de « Channel-ferry » a été étudié sur la ligne Calais-Douvres; les raisons qui l'ont fait rejeter existent à fortiori pour notre ligne nationale.

QUESTION.

4^{me} Section.

Minimum de salaire. — Dans une ville, le minimum varie souvent de 5 à 10 centimes, pour un même métier. Cette différence existe aussi de gare en gare. Il est désirable de voir établir un barème unique.

* * *

Un membre demande quelles sont les règles qui président à la confection de ce barème.

RÉPONSE.

Le minimum de salaire pour un même métier ne diffère jamais de 5 ou 10 centimes.

L'échelle des salaires journaliers étant établie par gradation uniforme de 20 centimes, il y a au moins une différence de cet import entre deux taux minima différents.

Les subdivisions du barème ont été établies comme suit.

Pour le service des voix et travaux :

Trois catégories.	{	A. Grands centres. — Régions industrielles.
		B. Villes importantes ; régions mi-industrielles, mi-agricoles.
		C. Régions essentiellement agricoles.

Pour le service de l'exploitation :

Régions industrielles.	{	Les stations qui se trouvent dans l'une ou l'autre, sont subdivisées à leur tour en catégorie A et en catégorie B, d'après l'importance du travail.
Régions agricoles.		

Pour le service de la traction et du matériel :

Deux catégories.	{	a) Grandes agglomérations et centres industriels.
		b) Localités où les besoins de l'existence ne sont pas aussi coûteux et où la main-d'œuvre se trouve facilement.

Ces subdivisions se justifient par les conditions différentes d'existence dans les diverses régions de la Belgique, par l'importance des fonctions ou du travail à effectuer, par les difficultés de recrutement, etc. Il s'explique, dans ces conditions, que le minimum de salaire varie de gare à gare, de section à section, d'atelier à atelier, et même dans deux stations voisines.

D'ailleurs, cette différence de rémunération se remarque dans l'industrie privée ; elle est admise par toutes les associations syndicales ouvrières.

En ce qui concerne spécialement les hommes de métier, le barème des salaires a été établi en tenant compte des aptitudes professionnelles que comporte le travail pour lequel ils ont été recrutés.

Ainsi, le forgeron, l'ajusteur, le tourneur travaillant aux locomotives gagnent 20 centimes de plus que le forgeron, l'ajusteur, le tourneur utilisés aux réparations des voitures et des wagons. Cette différence se justifie amplement par les plus grandes difficultés et la précision que présentent les travaux à faire aux organes des locomotives.

Les pièces à forger, à ajuster et à tourner pour les locomotives sont bien plus diverses et plus compliquées que celles destinées aux voitures et aux wagons ; leur poids est aussi beaucoup plus lourd.

L'adoption d'un barème unique aurait pour conséquence de rendre le recrutement quasi impossible dans la région industrielle, ce recrutement étant soumis à la loi de l'offre et de la demande.

QUESTION.

- 1° On demande des mesures de sécurité pour Ath et Tournai.
- 2° Même demande pour Mons et Malines.
- 3° On demande le raccordement du canal de la Campine vers Bruxelles.

RÉPONSE.

- 1° La sécurité des voyageurs est parfaitement assurée actuellement dans les stations d'Ath et de Tournai.

Toutefois, les voyageurs doivent traverser les voies à niveau pour se rendre sur les trottoirs centraux.

Le service de surveillance intervient efficacement pour prévenir les accidents.

Des couloirs souterrains ne pourront être établis que lors de la réalisation des plans d'aménagement définitifs de ces deux gares.

Pour Tournai, les travaux d'aménagement sont en cours; quant à Ath, la construction des couloirs souterrains est liée aux travaux de relèvement de la station, qui sont à l'étude.

2° A Mons, la gare est en voie complète de transformation depuis l'été dernier. Suivant le programme arrêté, les voies aux marchandises sont augmentées, les installations du service des voyageurs sont améliorées, les quais sont allongés et élargis au double de leurs dimensions anciennes et ils sont couverts; il existe un couloir sous voies avec de larges dégagements et qui est en relation par des escaliers faciles avec les quais.

La signalisation est mise en corrélation avec l'aménagement nouveau.

Toutes ces installations seront mises en service pour la bonne saison prochaine.

A Malines. -- La sécurité des voyageurs est parfaitement assurée.

En ce qui concerne la traversée des voies, le service de surveillance intervient efficacement pour prévenir les accidents.

Le plan de relèvement de la gare, qui sera réalisé dans un avenir peu éloigné, prévoit des passages sous voies ainsi que la suppression des passages à niveau aux deux extrémités de la gare.

3° Cette question ne concerne pas le département des chemins de fer.

QUESTION.

5^e section.

Un membre demande si le matériel actuellement existant est utilisé d'une façon suffisante.

RÉPONSE.

L'utilisation du matériel fait l'objet d'une surveillance incessante.

La distribution s'opère avec la plus grande célérité.

Tout est mis en œuvre pour diriger, dans le plus bref délai possible, le matériel roulant vers les points de chargement et de déchargement.

Les modifications constantes apportées au service des trains de marchandises tendent à ce but.

D'autre part, le séjour du matériel dans les gares, raccordements, etc., est soumis à un contrôle permanent et les frais de chômage sont appliqués chaque fois que l'immobilisation est préjudiciable au rendement du matériel.

Si nous nous en tenons, du reste, aux statistiques, nous constatons que l'accroissement du trafic est supérieur aux extensions d'effectifs et que, nonobstant cette particularité, la moyenne de l'utilisation de nos wagons se maintient dans des limites satisfaisantes.

Ceci établit donc à suffisance que l'on retire du matériel dont on dispose un rendement en rapport avec les exigences du trafic et les difficultés d'exploitation.

QUESTION.

3^e section.

Ne recrute-t-on pas de personnel ?

RÉPONSE.

Il est certain que les nombreuses démarches des membres du Parlement tendent à pousser vers l'extension du personnel.

Cependant, dans tous les services du Département les effectifs des différents cadres sont strictement proportionnés aux besoins réels de l'exploitation, les imprévus inhérents à celle-ci n'exerçant aucune influence sur le recrutement.

D'un autre côté, le remplacement des agents décédés, mis à la retraite, etc., n'est proposé qu'au fur et à mesure où les vacances se produisent.

L'administration saisit toujours ces occasions pour examiner si l'introduction d'éléments jeunes et actifs, en lieu et place de vieux serviteurs, ne permet pas d'opérer des réductions de personnel, soit en procédant à une meilleure répartition, soit en utilisant plus complètement les aptitudes de chacun.

Quant aux extensions de personnel, elles font toujours l'objet d'un examen très approfondi par voie d'enquêtes.

Elles doivent être justifiées par l'accroissement du trafic et sont limitées aux nécessités impérieuses de service bien démontrées.

QUESTION.

5^e section.

Un membre demande que le budget prévoie des crédits suffisants pour achever les travaux projetés à Saint-Ghislain et à Mons. On fait remarquer que Mons est visé par le budget extraordinaire.

RÉPONSE.

Le projet de budget du chemin de fer n'a pas à prévoir de crédits pour les travaux à exécuter à charge des ressources extraordinaires.

QUESTION.

5^e section.

A l'article 19, on demande si l'on ne devrait pas faire participer les chauffeurs aux primes des machinistes. L'on fait observer que cette participation ne devrait pas avoir pour effet de diminuer les primes des machinistes.

RÉPONSE.

Les machinistes et les chauffeurs touchent des primes de parcours et de régularité dont les taux sont dans le rapport de 60 p. c. pour le machiniste et de 40 p. c. pour le chauffeur, mais jusqu'ici les machinistes seuls ont reçu des primes d'économie.

Des essais sont en cours — depuis quelque temps déjà — à l'effet de déterminer si le surcroît de dépense à résulter de l'allocation de pareilles primes aux chauffeurs serait compensé par une réduction des consommations.

QUESTION.

6^e section.

Un membre félicite le gouvernement des améliorations qu'il a introduites dans la situation du personnel. Il demande que lorsque des agents sollicitent la faveur de pouvoir retourner dans la localité dont ils ont été éloignés par les nécessités du service, la préférence soit accordée en premier lieu, comme maintenant, aux agents qui ont un membre de leur famille dans l'administration et qui est fixé dans cette localité, mais en second lieu aux agents mariés dont la femme ou les enfants sont obligés par leur travail ou leur situation de rester dans la localité première.

RÉPONSE.

En général, la priorité en matière de mutation est déterminée par l'ancienneté relative des candidats.

Les cas particulièrement intéressants ou de nature à justifier une dérogation au principe établi, font l'objet de propositions spéciales.

QUESTION.

6^e Section.

Un membre désire que des mesures soient prises pour hâter le transport à l'intérieur des produits de l'horticulture.

RÉPONSE.

L'administration des chemins de fer a souci des intérêts de l'horticulture et ne perd aucune occasion pour hâter le transport des produits de cette industrie.

Le service des trains est réglé de façon à permettre l'arrivée de ces produits à Bruxelles et dans les grands centres, dès le matin du lendemain du jour de leur remise au transport.

Au surplus, l'administration veille tout spécialement à ce que ces envois ne subissent aucun retard. Elle met tout en œuvre en vue d'améliorer sans cesse les conditions d'acheminement et d'accorder, dans la mesure du possible, satisfaction aux demandes que lui adressent les horticulteurs.

Les réclamations pour retard sont, du reste, excessivement rares et il ne s'en est plus produit depuis un certain temps.

QUESTION.

6^e Section.

Un membre trouve que le minimum de salaire est trop peu élevé.

RÉPONSE.

Avant 1909, les salaires correspondant à ce minimum descendaient jusqu'à fr. 2.40; un premier relèvement a augmenté de fr. 0.20 les plus bas salaires, et, en 1910, par une mesure générale, le minimum fut porté à 3 francs.

Toutefois, ce minimum n'est qu'un salaire de début pour l'attribution duquel on ne requiert pas la connaissance d'un métier.

Suivant les capacités exigées et les aptitudes constatées, suivant aussi le coût de la vie dans certaines régions et suivant l'état du marché du travail, le salaire initial se relève au dessus de 3 francs.

QUESTION.

6^e Section.

Un membre se félicite de l'augmentation de matériel proposé par le Gouvernement; il croit qu'il faudrait agrandir les gares de manière à faire produire davantage au matériel.

RÉPONSE.

Le gouvernement est entré depuis longtemps dans la voie indiquée; le développement des installations des stations suit l'accroissement du trafic.

La section centrale a adopté le budget par six voix contre une abstention; elle le soumet à son tour à la Chambre.

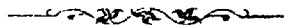
Le présent rapport est adopté à l'unanimité, moins une abstention.

Le Rapporteur,

XAVIER DE BUE.

Le Président,

A. HARMIGNIE.



(10)

ANNEXES AU RAPPORT.

ANNEXE I.

TABLEAU I. — *État indiquant les recettes approximatives faites par les divers services du Département des chemins de fer, postes et télégraphes, pendant l'année 1911.*

SERVICES.		RECETTES approximatives de 1910.
Chemins de fer		308,290,000
Postes	Part { Taxe des correspondances en général . fr. 22,521,885 »	24,758,360
	— mandats et bons de poste . . . 663,160 »	
	— versements et paiements en compte courant à la Banque Nationale. 40,352 »	
	— abonnements aux journaux . . . 96,086 »	
	— effets de commerce 1,427,069 »	
	— permis de pêche 9,808 »	
Part du fonds communal		16,111,640
Télégraphes et téléphones		19,000,000
Marine	Produit du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres . .	1,715,300
	— du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre	149,800
	— des actes des commissariats maritimes	233,500
	— des droits de pilotage	5,120,600
	— des droits d'écluse	4,300

L'augmentation probable des recettes pour le chemin de fer, en 1911, est donc d'environ 6,203,000 francs sur 1910.

TABLEAU II. — *Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État en 1910 et 1911.*

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES (État et sociétés concessionnaires)		RECETTES au profit du Trésor.	
	1910	1911	1910	1911

Onze premiers mois (1).

Voyageurs	96,594,000	(2) 90,859,000	94,467,000	(2) 88,895,000
Bagages	2,854,000	(2) 2,590,000	2,808,000	(2) 2,578,000
Marchandises, finances, etc. .	180,446,000	191,736,000	176,646,000	187,651,000
Produits extraordinaires . .	3,736,000	3,301,000	3,714,000	3,276,000
Recettes totales	283,630,000	288,486,000	277,635,000	282,400,000
Différences en 1911 . .	+ 4,856,000		+ 4,765,000	

Décembre (évaluation).

Voyageurs et bagages	6,998,000	7,279,000	6,845,000	7,126,000
Marchandises et produits extraordinaires.	17,972,000	19,155,000	17,605,000	18,764,000
Total des recettes	24,970,000	26,434,000	24,450,000	25,890,000
Différences en 1911 . .	+ 1,464,000		+ 1,440,000	
Totaux pour les 12 mois .	308,600,000	314,920,000	302,085,000	308,290,000
Différences en 1911 . .	+ 6,320,000		+ 6,205,000	

(1) La recette des mois d'octobre et de novembre 1911 n'est pas définitivement arrêtée.

(2) La différence constatée aux voyageurs et aux bagages est attribuable à l'Exposition de Bruxelles de 1910.

N. B. — La recette des mois d'octobre à décembre 1911 ne prévoit aucune somme pour les décomptes du matériel; les produits d'octobre à décembre 1910 comprennent de ce chef une somme de 442,000 francs.

TABLEAU III.
ADMINISTRATION DES POSTES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1911.

Recettes.

Part du Trésor	fr.	24,758,560	
Part du fonds communal		16,111,640	
Montant global des recettes.	fr.	—————	40,870,000

Dépenses.

La dépense s'élèvera approximativement, en 1911, à la somme de. fr. 21,812,742

Cette somme comprend les dépenses du chapitre III. 2° section, postes. fr. 21,296,252
augmentation de la part de l'administration des postes dans les dépenses : 1° des services communs et représentant 55 p. e. du total des imputations faites sur les articles 31, 32 et 33 du budget, ou de 796,847 francs 458,266

2° De l'administration centrale, des traitements de disponibilité, etc. 78,244

Total égal. fr. 21,812,742

TABLEAU IV.
ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1911.

Recettes.

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie effectuées au profit du Trésor, en 1911, s'élèveront environ à. . . . fr. 19,000,000

Dépenses.

La dépense s'élèvera, approximativement, en 1911, à la somme de fr. 10,740,174

Cette somme comprend les dépenses du chapitre III, 3^e section, télégraphes et téléphones. . . . fr. 10,543,068

augmentées de la part des télégraphes et des téléphones dans les dépenses : 1^o Des services communs et représentant 45 p. c. du total des imputations faites sur les articles 31, 32 et 33 du budget, ou de 796,847 francs 558,581

2^o De l'administration centrale, des traitements de disponibilité, etc. 58,525

Total égal. . . . fr. 10,740,174

TABLEAU V.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1911.

Recettes.

La recette totale effectuée, en 1911, pour les divers services de la marine, s'élèvera environ à fr. 7,223,300

Dépenses.

La dépense s'élèvera, approximativement, en 1911, à la somme de. fr. 8,466,092

Cette somme comprend les dépenses ordinaires, articles 48, 49, 50, 51 et 52 fr. 8,455,724
 augmentées de la part de l'administration de la marine dans les dépenses de l'administration centrale, des traitements de disponibilité, etc. 30,368

Total égal. fr. 8,466,092

Recettes et dépenses des chemins de fer

ANNÉES	RECETTES BRUTES de l'exploitation recettes diverses comprises.	DÉPENSES d'exploitation y compris les pensions.	RECETTES NETTES de l'exploitation.	PARTS des compagnies et loyers des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à la frontière.
1	2	3	4	5
1885	119,726,487 78	70,763,913 50	48,691,574 28	4,918,798 44
1886	117,381,464 66	66,268,281 45	51,113,183 51	4,322,182 90
1887	124,280,452 12	67,201,443 41	57,079,008 71	5,052,534 73
1888	131,439,288 55	70,371,432 66	61,067,855 89	5,127,824 43
1889	136,920,081 34	75,152,149 80	61,767,934 54	5,383,706 14
Moyennes quinquennales .	125,949,356 »	69,951,445 »	65,997,911 »	5,061,009 »
1890	141,251,819 07	84,510,402 46	56,741,716 61	5,703,915 53
1891	142,820,314 40	84,707,064 76	59,113,249 64	5,651,467 91
1892	140,853,451 93	82,989,724 76	57,863,727 17	5,493,028 91
1893	145,587,864 23	82,126,752 69	63,461,111 54	5,787,056 27
1894	152,975,875 98	85,869,171 42	67,106,704 56	5,797,197 30
Moyennes quinquennales .	144,697,755 »	84,049,563 »	60,657,302 »	5,660,533 »
1895	154,695,002 42	91,446,189 25	63,248,813 17	5,800,913 08
1896	160,456,430 83	92,266,058 18	68,190,372 65	6,007,480 33
1897	180,105,783 73	103,730,792 60	76,374,991 13	5,502,307 09
1898	188,111,913 16	108,905,690 68	79,606,222 48	5,340,133 56
1899	204,612,736 73	121,680,486 30	82,932,250 43	5,749,948 14
Moyennes quinquennales .	177,596,373 »	103,605,843 »	73,990,530 »	5,680,157 »
1900	209,162,095 80	141,954,099 39	67,207,996 41	4,945,418 56
1901	207,846,788 77	141,394,509 86	66,452,278 91	4,815,166 56
1902	215,603,720 80	136,265,215 50	79,340,405 30	4,882,994 73
1903	225,194,506 47	135,394,667 78	89,799,838 69	5,007,441 97
1904	232,783,182 12	139,728,997 92	93,054,184 20	5,255,222 07
Moyennes quinquennales .	218,118,459 »	138,947,518 »	79,170,941 »	4,981,255 »
1905	248,136,102 83	155,338,924 33	92,797,178 50	5,344,808 44
1906	259,550,370 35	165,607,006 31	93,943,364 04	5,629,142 96
1907	269,736,668 26	184,580,760 74	85,155,907 52	5,742,625 65
1908	269,361,739 36	182,390,770 34	86,970,969 02	5,736,407 34
1909 (définitif)	281,740,488 69	189,963,749 02	91,776,739 67	5,886,168 02
Moyennes quinquennales .	265,705,073 90	175,576,242 15	90,128,831 75	5,667,830 42
1910 (approximatif)	309,315,510 15	204,792,198 »	104,523,312 15	6,514,590 24
1911 (évaluation)	315,636,000 »	207,112,000 »	108,524,000 »	6,630,000 »
Moyennes annuelle pour la période de 1885 à 1911 .	195,751,375 68	121,171,415 80	74,579,959 88	5,496,241 18

de 1885 à 1910 et approximatives de 1911

ANNEXE II.

Part du Trésor.	CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissements).	BONIF. DE MALI du compte d'exploitation.	Longueur moyenne exploitée.	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen du combustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
6	7	8	9	10	11	12
			Kilom.			
44,042,775 84	50,805,021 45	— 6,762,245 61	3,173	58 96	5 65	131 »
46,291,000 61	51,020,538 48	— 4,729,537 87	3,200	56 92	5 10	129 46
52,026,473 98	48,566,868 57	+ 3,459,605 41	3,217	54 07	4 70	108 »
55,940,031 46	49,039,761 32	+ 6,900,270 14	3,227	53 54	5 74	115 65
56,384,228 40	49,450,409 54	+ 6,933,818 86	3,235	54 89	6 68	115 52
50,936,902 »	49,776,520 »	+ 1,160,382 »	3,210	55 54	5 57	119 93
51,167,801 08	50,129,230 37	+ 1,038,570 71	3,249	59 83	10 96	132 50
52,461,781 73	50,561,898 32	+ 1,899,883 41	3,269	59 31	10 26	154 »
52,370,698 26	51,012,014 92	+ 1,358,683 34	3,276	59 27	7 52	139 60
57,674,055 27	51,503,827 49	+ 6,170,227 78	3,279	56 40	6 40	131 »
61,309,507 26	52,168,254 24	+ 9,141,253 02	3,289	56 13	6 89	126 48
54,996,769 »	51,075,045 »	+ 3,921,724 »	3,272	58 08	8 41	136 70
57,447,899 19	49,243,367 21	+ 8,204,531 98	3,299	59 29	7 33	125 29
62,182,892 32	50,509,604 33	+ 11,673,287 99	3,502	57 51	7 42	121 71
70,872,684 04	61,151,524 14	+ 9,721,159 90	3,992	60 87	8 26	118 69
73,866,088 92	62,594,739 31	+ 11,271,349 61	4,004	56 87	9 25	117 50
77,182,302 29	64,220,455 12	+ 12,961,847 17	4,040	60 47	11 22	127 50
68,310,373 »	57,543,938 »	+ 10,766,435 »	3,767	58 37	8 70	124 14
62,262,548 85	67,242,962 98	— 4,980,415 13	4,060	67 86	17 91	127 50
61,637,112 23	69,325,331 84	— 7,688,239 49	4,048	68 05	17 44	127 64
74,457,410 57	71,486,421 59	+ 2,970,988 98	4,049	63 23	12 29	131 08
84,792,396 72	73,555,520 42	+ 11,236,876 30	4,052	60 12	12 24	129 88
87,798,962 13	75,700,390 88	+ 12,098,571 25	4,036	60 03	12 25	131 63
74,189,686 »	71,462,130 »	+ 2,727,556 »	4,049	63 70	14 43	129 55
87,452,370 36	77,999,940 99	+ 9,452,429 37	4,047	62 60	11 97	127 50
88,314,221 08	80,139,922 32	+ 8,174,298 76	4,064	63 31	14 13	125 »
79,113,281 87	86,379,223 71	— 6,965,941 84	4,239	69 18	17 12	137 »
81,234,561 68	88,278,967 01	— 7,044,405 33	4,301	67 74	17 05	159 50
85,890,571 65	91,133,726 71	— 5,243,155 06	4,319	67,46	14 36	140 04
84,461,001 33	84,786,356 15	— 325,354 82	4,194	66 23	14 93	137 81
98,008,721 91	93,741,111 »	+ 4,264,610 91	4,329	66 21	13 82	142 33
101,894,000 »	96,233,000 »	+ 5,661,000 »	4,331	65 62	14 61	140 »
69,083,718 70	65,303,594 60	+ 3,780,124 10	3,746	62 05	10 69	130 11

DETTE PUBLI

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1830	632,804 23	»	632,804 23	6 »	37,968 24
1831	46,838,158 83	»	46,838,158 83	3 01	2,348,235 97
1832	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1833	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,530 25
1834	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1835	125,008,782 96	»	96,250,396 97	5 »	4,812,519 85
1836	123,381,502 44	»	125,008,782 96	4 76	5,950,439 15
1837	123,381,502 44	»	123,381,502 44	4 76	5,872,571 93
1838	172,544,213 65	»	172,544,213 65	4 24	7,316,903 79
1839	171,457,028 72	1,466,666 67	169,990,362 05	4 24	7,207,591 35
1840	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 73	4 50	11,443,354 65
1841	252,317,683 52	1,435,242 43	250,882,441 09	4 50	11,289,709 80
1842	277,999,246 74	1,418,110 51	276,581,136 23	4 56	12,612,098 16
1843	672,036,284 49	398,441,752 84	273,594,531 61	4 52	22,366,472 80
1844	595,667,597 35	229,109,525 93	366,588,071 42	4 40	16,128,555 12
1845	592,965,829 59	228,749,330 52	364,216,499 07	4 40	16,025,525 96
1846	589,179,658 78	228,300,700 87	360,878,957 91	4 41	15,914,762 05
1847	584,773,575 66	227,812,790 45	356,960,785 21	4 40	15,706,274 57
1848	616,180,730 02	227,583,631 74	388,597,098 28	4 47	17,370,290 28
1849	612,000,094 03	227,583,631 74	384,416,462 31	4 47	17,183,415 85
1850	606,619,472 90	227,583,631 74	379,035,841 16	4 48	16,980,805 68
1851	600,993,620 88	227,583,631 74	373,409,989 14	4 48	16,728,967 51
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	4 51	17,476,441 88
1853	609,196,660 84	227,583,631 74	381,613,038 10	4 52	17,248,909 32
1854	624,378,403 88	233,567,408 01	390,810,995 87	4 35	17,000,278 33
1855	618,469,512 07	231,932,739 53	386,636,772 54	4 36	16,857,363 26
1856	612,651,630 43	230,285,423 41	382,366,207 02	4 36	16,671,166 63
1857	606,446,520 88	228,556,440 57	377,890,080 31	4 34	16,400,420 47
1858	600,237,550 38	227,583,631 74	372,653,918 64	4 34	16,173,180 04
1859	593,792,646 68	227,583,631 74	366,209,014 94	4 35	15,930,098 15
1860	631,975,321 66	227,583,631 74	404,391,689 92	4 37	17,671,916 85

QUE BELGE.

capitaux réalisés de 1830 à 1911.

ANNEXE 3.

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
632,884 23	6 »	»	»	»	»
46,838,458 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 91	6 76	26,018,844 13	»	»	»
72,691,169 88	6 78	25,949,435 08	»	»	»
74,543,891 81	6 81	25,897,200 49	641,941 13	641,941 59	»
70,364,846 76	6 84	25,885,550 21	4,272,516 43	4,914,458 02	4 39
96,490,498 64	6 17	28,518,284 32	8,574,030 24	13,488,488 26	4 39
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	12,912,187 78	26,400,676 04	4 39
129,027,048 64	5 67	43,517,165 01	13,873,768 80	40,274,444 84	4 32
126,741,395 04	5 69	43,248,967 01	17,010,176 63	57,284,621 47	4 32
206,385,990 99	5 55	47,910,778 74	20,624,184 65	77,908,906 12	4 88
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	24,877,890 63	102,786,096 75	4 89
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	20,926,149 62	123,712,846 37	4 89
227,241,124 78	5 44	46,353,406 87	13,284,953 80	136,997,800 17	4 90
324,054,203 31	4 98	42,503,868 11	7,110,250 35	144,108,050 52	4 66
321,917,109,92	4 98	42,299,389 15	4,810,180 10	148,918,230 62	4 66
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	6,272,766 81	155,190,997 43	4 66
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	3,874,144 06	159,065,142 39	4 67
348,475,847 55	4 98	40,121,250 73	3,218,934 22	162,284,076 61	4 71
344,945,072 77	4 98	39,471,389 54	2,816,362 75	165,400,439 36	4 71
340,356,322 01	4 99	38,679,519 15	949,619 50	166,050,058 86	4 71
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	444,270 62	166,494,329 48	4 71
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	1,040,148 95	167,534,478 43	4 73
345,031,619 39	5 »	36,581,418 71	1,226,652 16	168,761,110 59	4 73
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,868,077 02	172,629,187 61	4 54
350,217,807 99	4 81	36,418,967 55	4,980,558 70	177,609,746 31	4 54
346,454,801 40	4 81	35,911,405 62	3,353,465 60	180,963,210 91	4 54
342,514,104 55	4 79	35,375,975 76	2,893,061 99	183,856,273 90	4 51
337,801,713 82	4 79	34,816,174 82	3,089,935 »	186,946,208 90	4 51
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	689,266 82	187,635,475 92	4 51
370,600,802 14	4 77	33,790,887 78	2,317,300 84	189,952,776 56	4 41

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

DETTE PUBLI

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
1	2	3	4	5	
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,341,188 87	4 38	17,403,544 08
1862	617,618,068 84	227,583,631 74	390,034,437 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,037,517 97	227,583,631 74	382,453,886 23	4 38	16,751,486 21
1864	602,071,065 35	227,683,631 74	374,487,433 61	4 39	16,439,998 31
1865	653,438,940 84	227,583,631 74	425,555,309 10	4 41	18,766,980 13
1866	644,207,245 01	227,583,631 74	446,623,613 27	4 42	18,414,763 69
1867	693,491,957 57	227,583,631 74	465,908,305 83	4 44	20,686,328 74
1868	690,250,628 91	227,583,631 74	462,665,997 17	4 41	20,542,414 67
1869	683,110,510 61	227,583,631 74	455,526,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 33	227,583,631 74	454,030,593 59	4 46	20,249,755 53
1871	746,475,985 50	227,583,631 74	518,592,354 76	4 43	22,973,641 28
1872	737,037,513 96	219,959,631 74	517,077,882 22	4 45	23,009,965 75
1873	1,045,058,355 61	221,359,266 69	823,689,088 92	3 91	32,206,243 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823,470,225 78	3 91	32,197,685 80
1875	1,044,560,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	3 91	32,186,768 41
1876	1,053,498,567 44	221,369,266 69	832,429,300 75	3 91	32,536,255 63
1877	1,134,550,640 62	221,569,266 69	913,184,378 93	9 32	35,796,740 02
1878	1,254,487,248 91	221,369,266 69	1 033,417,982 22	3 85	39,775,042 31
1879	1,175,555,948 91	221,369,266 69	1,054,486,682 22	3 86	44,691,605 93
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207,394,782 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,408,148 91	221,369,276 69	1,222,038,882 22	5 69	45,093,234 75
1882	1,593,096,318 91	221,369,266 69	1,371,727,081 22	3 62	49,656,520 37
1883	1,764,706,848 91	221,369,266 69	1,543,337,582 22	3 67	56,640,489 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,652,782 22	3 67	56,762,157 10
1885	1,772,048,948 71	221,369,266 69	1,550,679,682 22	3 67	56,909,944 33
1886	1,901,670,848 91	308,082,566 69	1,593,588,282 22	3 66	58,325,331 41
1887	1,915,846,573 91	308,503,441 69	1,607,343,132 22	3 35	53,845,994 92
1888	1,927,561,473 91	308,503,441 69	1,619,058,032 22	3 35	54,238,444 07
1889	1,973,068,873 91	308,503,441 69	1,664,565,432 22	3 35	55,762,941 97
1890	2,006,564,473 91	308,503,441 69	1,698,060,732 22	3 36	57,054,840 60

QUE BELGE.

capitaux réalisés de 1830 à 1911 (*suite*).

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	6
363,914,025 05	4 78	33,427,163 72	4,725,641 20	194,678,417 76	P. c. 4 52
356,943,609 35	4 78	33,090,727 75	6,019,162 27	200,697,580 03	4 52
349,682,098 44	4 79	32,771,787 79	6,653,930 60	207,351,510 63	4 53
342,409,721 58	4 80	32,377,712 03	5,245,280 96	212,596,791 59	4 53
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	9,053,905 39	221,650,696 98	4 53
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	14,426,666 49	236,077,363 47	4 53
436,815,219 01	4 73	29,093,086 82	8,438,016 02	244,515,379 49	4 52
433,835,147 39	4 73	28,831,849 87	5,259,984 04	248,776,363 53	5 52
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,752,672 25	253,528,035 81	4 54
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,073,266 02	262,601,301 83	4 54
489,152,757 63	4 70	29,439,597 13	26,414,628 18	289,015,930 01	4 50
487,675,036 46	4 72	20,402,845 76	40,110,582 79	329,126,512 80	4 51
727,429,573 36	4 43	91,259,515 56	86,764,517 02	425,891,029 82	4 29
727,213,998 26	7 43	96,256,227 52	31,365,724 30	457,256,754 12	4 29
726,938,085 86	4 13	96,253,022 16	17,368,153 72	474,624,907 84	4 29
735,903,308 87	4 22	96,225,991 88	73,844,253 85	348,469,461 69	4 29
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	29,400,938 44	577,870,100 13	4 26
917,299,237 25	4 33	115,818,654 97	53,218,548 51	631,098,643 64	4 23
938,551,713 70	4 33	115,634,968 52	39,732,520 33	670,831,163 97	4 23
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 33	50,249,852 84	721,081,016 81	3 96
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	64,813,005 72	785,894,022 53	3 96
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	61,551,875 55	847,445,898 08	3 94
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 41	29,724,775 31	877,173,673 39	3 93
1,421,969,637 71	3 99	124,683,144 51	19,356,123 21	896,529,796 60	3 93
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	11,634,403 07	908,164,199 67	3 93
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	99,436,701 62	1,007,600,901 29	3 91
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	12,890,682 53	1,020,491,583 82	3 57
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,124,233 66	1,033,615,017 48	3 57
1,542,994,028 51	3 61	121,571,403 71	14,777,468 13	1,048,393,285 61	3 56
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,234,698 97	1,065,627,984 58	3 57

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

DETTE PUBLI

Dette consolidée. — Situation des sections.

An 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
1	2	3	4	5	
1891	2,601,638,423 91	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 35	58,730,021 90
1892	2,127,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 34	60,753,166 54
1893	2,169,730,203 93	309,979,621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,971,347 05	309,920,464 83	1,895,050,882 22	3 »	63,105,194 37
1895	2,226,529,447 05	309,920,464 83	1,916,608,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 05	309,920,464 83	1,998,576,857 22	3 »	59,957,305 71
1897	2,370,394,775 57	309,920,343 35	2,060,474,432 22	3 »	61,814,232 96
1898	2,603,787,175 57	309,920,343 35	2,293,866,832 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,650,898,150 57	309,920,343 35	3,340,977,807 22	3 »	70,229,334 21
1901	2,778,051,350 57	309,920,343 35	2,468,131,007 22	3 »	74,043,930 21
1902	2,879,394,050 57	309,920,843 35	2,509,473,707 22	3 »	77,084,211 21
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 21
1904	3,116,872,948 12	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 21
1905	3,220,908,448 12	309,920,140 90	2,910,988,307 22	3 »	87,329,649 21
1906	3,282,467,050 56	309,869,768 34	2,975,597,282 22	3 »	89,267,918 46
1907	3,364,611,550 56	309,869,768 34	3,054,741,782 22	3 »	91,642,253 46
1908	3,436,917,850 56	309,869,768 34	3,129,048,082 22	3 »	93,811,442 46
1909	3,580,859,750 56	309,869,768 34	3,270,989,982 22	3 »	98,129,699 46
1910	3,703,403,693 37	308,909,111 15	3,394,494,582 22	3 »	101,834,837 46
1911	3,734,354,038 09	308,887,855 87	3,425,466,182 22	3 »	102,763,985 46

QUE BELGE

capitaux réalisés de 1830 à 1911 (suite).

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
1,683,843,088 96	3 60	121,291,901 26	17,140,279 42	1,082,768,264 9	3 55
1,696,828,061 33	3 58	122,429,017 89	18,528,473 79	1,101,296,737 79	3 54
1,738,078,115 48	3 56	121,672,466 74	13,752,972 14	1,115,049,709 93	3 52
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	23,573,243 27	1,138,622,953 20	3 52
1,795,618,461 55	3 20 ²	120,996,520 72	17,732,719 17	1,156,355,672 37	3 16
1,878,469,746 44	3 18 ^s	120,107,110 78	40,322,357 28	1,196,678,029 65	3 16
1,940,962,312 92	3 18 ^s	119,512,119 30	225,977,380 83	1,422,655,410 48	3 15
2,174,862,454 58	3 16 ¹	119,004,337 64	40,325,879 30	1,462,981,289 78	3 13
2,178,320,217 91	3 16 ¹	118,941,089 31	77,203,897 32	1,540,185,187 40	3 13
2,219,501,706 34	3 16 ¹	121,476,100 88	51,137,128 60	1,591,322,315 70	3 13
2,342,547,185 49	3 16 ¹	125,583,821 73	66,864,911 52	1,658,487,227 22	3 13
2,443,219,674 13	3 15 ⁵	127,254,029 69	63,869,881 72	1,722,057,108 94	3 12 ⁵
2,552,178,365 59	3 14 ⁹	126,583,041 63	62,401,710 46	1,784,458,819 40	3 12
2,690,048,146 12	3 14 ²	126,905,661 10	69,016,259 80	1,853,475,079 20	3 11 ⁵
2,783,719,423 23	3 13 ⁷	127,268,883 99	70,559,464 68	1,924,034,543 88	3 11
2,847,974,209 41	3 13 ⁴	127,623,072 01	55,045,087 08	1,979,079,630 96	3 11
2,925,506,164 96	3 13 ³	129,235,617 26	96,283,038 61	2,075,362,669 57	3 10 ⁸
2,994,220,165 16	3 13 ³	132,827,017 06	98,916,711 58	2,174,279,381 15	3 10 ⁹
3,129,442,909 46	3 13 ⁶	141,547,072 76	68,754,394 08	2,243,033,775 23	3 11 ³
3,243,800,179 71	3 13 ⁹	150,694,402 51	79,948,326 63	2,322,982,101 86	3 11 ⁷
3,271,402,980 64	3 14 ²	154,363,201 58	59,700,000 9 (2)	2,382,682,101 86	3 12

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

(2) Chiffre provisoire.

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'Etat.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Dépense d'exploitations y compris les pensions.
	2	3	1	5	6	7	8
1835	13.5	1,929,767 55	94,596	»	421,439	269,362 50	168,847 44
1836	35.7	5,815,416 34	132,169	»	871,307	825,594 01	431,135 67
1837	90.8	18,253,149 31	127,644	»	1,384,577	1,417,875 18	4,189,988 72
1838	202.6	35,587,228 51	139,013	5,300	2,238,303	3,098,267 66	2,768,616 64
1839	273.3	49,740,247 90	160,972	34,356	1,952,731	4,282,886 86	3,082,994 23
Moyennes quinquennales.	123.2	22,265,161 92	130,879	»	1,373,671	1,978,797 24	1,528,316 54
1840	324.7	62,144,182 97	186,172	104,892	2,199,319	5,355,946 48	3,077,994 08
1841	340.5	75,578,614 73	199,943	176,722	2,639,744	6,281,809 09	4,469,387 95
1842	398.5	95,266,341 49	217,503	192,910	2,724,404	7,501,862 49	4,496,399 13
1843	485.5	136,998,807 07	244,726	359,140	3,085,349	9,028,821 87	5,393,854 52
1844	559.8	144,108,050 52	257,408	560,606	2,381,529	11,247,460 75	5,977,103 03
Moyennes quinquennales.	421.8	102,818,997 98	221,150	278,914	2,806,009	7,883,180 11	4,682,948 54
1845	559.8	148,918,230 62	266,020	691,288	3,470,678	12,420,850 21	6,307,111 15
1846	559.8	155,190,997 45	277,126	778,897	3,700,111	13,599,571 22	7,154,541 78
1847	569.6	159,065,142 39	282,123	1,005,677	3,746,390	14,776,388 10	9,292,275 09
1848	594.9	162,284,076 61	385,649	876,515	3,638,965	12,302,826 29	9,856,280 47
1849	624.6	165,100,439 36	290,481	1,034,842	3,924,006	13,291,528 53	8,166,026 73
Moyennes quinquennales.	581.8	158,111,777 28	280,300	887,444	3,696,030	13,278,232 87	7,955,817 04
1850	624.6	166,046,582 »	292,097	1,261,155	4,188,614	15,090,030 77	9,198,980 39
1851	624.6	196,470,852 62	292,862	1,271,403	4,355,755	16,338,291 49	8,614,753 94
1852	624.6	167,530,501 57	294,666	1,479,544	4,451,304	17,408,068 15	8,500,672 18
1853	631.4	168,651,076 04	295,782	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	10,018,687 08
1854	636.6	172,296,859 37	301,895	2,315,892	4,905,814	22,748,574 52	11,297,829 49
Moyennes quinquennales.	628.4	168,203,174 32	295,460	1,639,820	4,517,319	18,267,975 40	9,526,164 62

Réseau de l'État Belge depuis l'origine

ANNEXE IV.

RÉ-SEAU		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation (1).
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
109,515 06	»	49,953 »	42,507 »	7,446 »	»	23,373 74	»	1,731 40	62 68	
391,458 34	»	23,126 »	42,077 »	11,049 »	»	24,202 93	»	677 90	52 22	
227,886 46	»	15,615 »	43,406 »	2,509 »	»	687,913 66	»	7,567 20	83 93	
329,651 02	30	15,292 »	43,665 »	1 627 »	»	1,488,972 09	»	5,868 60	89 36	
4,199,892 63	126	15,672 »	41,281 »	4,301 »	»	1,026,376 66	»	3,755 50	71 98	
450,480 70	»	16,064 »	42,407 »	3,657 »	»	590,167 81	»	4,791 »	77 23	
2,277,952 90	323	16,495 »	9,480 »	7,015 »	»	1,187,965 34	»	3,657 70	57 47	
1,812,424 44	519	48,448 »	43,125 »	5,323 »	»	2,830,930 60	»	8,314 »	71 45	
3,005,463 36	484	18,825 »	11,823 »	7,542 »	»	2,827,762 02	»	7,096 »	59 94	
3,634,976 35	740	18,597 »	41,440 »	7,487 »	»	3,404,212 08	»	6,394 80	59 74	
5,270,353 72	1,003	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	1,666,814 49	»	2,997 50	53 14	
3,200,227 57	614	48,689 »	41,102 »	7,587 »	»	2,323,476 85	»	5,508 50	59 40	
6,113,739 06	1,236	21,188 »	11,267 »	10,921 »	»	1,414,975 38	»	1,991 70	50 78	
6,445,029 44	1,379	24,294 »	12,781 »	11,513 »	»	1,048,230 96	»	1,872 50	52 »	
5,484,113 01	1,767	25,942 »	16,314 »	9,628 »	»	2,317,595 67	»	4,068 80	59 94	
3,443,545 85	1,475	20,680 »	14,892 »	5,788 »	»	4,692,599 65	»	7,888 »	69 94	
5,125,501 80	1,658	21,280 »	13,074 »	8,206 »	»	3,308,070 25	»	5,296 30	60 09	
5,322,385 83	1,503	22,285 »	43,676 »	9,449 »	»	2,496,295 78	»	4,291 10	58 55	
5,900,050 38	2,021	24,474 »	14,728 »	9,446 »	»	2,702,990 42	»	4,327 60	59 93	
7,723,538 55	2,027	26,158 »	13,792 »	12,366 »	»	919,459 05	»	1,471 60	51 28	
8,907,395 97	2,371	27,871 »	12,610 »	14,261 »	486,346 77	»	298 30	»	47 46	
9,727,224 98	2,917	32,273 »	45,867 »	15,406 »	777,424 91	»	1,231 30	»	49 57	
41,450,845 03	3,688	35,734 »	17,747 »	18,187 »	2,407,371 »	»	3,781 68	»	48 52	
8,744,810 78	2,607	20,072 »	15,160 »	13,912 »	»	50,201 36	»	79 90	51 35	

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

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'Etat.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'explo- itation, y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855. . . .	652.4	177,490,648 66	306,775	2,716,539	5,288,216	24,546,265 20	13,063,015 70
1856. . . .	713.1	180,453,200 01	308,952	2,618,658	5,962,706	24,612,160 59	14,645,613 67
1857. . . .	744.6	197,091,779 41	320,965	2,859,325	6,458,424	25,743,498 07	14,542,307 79
1858. . . .	745.7	200,481,714 41	325,322	3,271,634	6,640,948	27,074,124 47	14,989,021 94
1859. . . .	745.7	200,870,981 23	326,324	2,398,860	7,140,640	28,117,469 10	14,593,542 13
Moyennes quinquennales.	720.3	191,457,664 75	317,668	2,972,895	6,298,187	26,097,301 89	14,354,700 25
1860. . . .	747.2	203,488,282 07	329,428	3,770,615	7,412,361	29,044,505 28	14,300,787 50
1861. . . .	748.6	207,913,923 27	336,363	4,203,671	7,849,594	32,991,957 22	14,655,562 37
1862. . . .	748.6	213,932,718 04	345,503	4,374,995	8,134,685	32,703,236 82	15,244,905 36
1863. . . .	748.6	219,429,926 33	353,846	4,572,454	8,818,952	33,976,444 31	15,824,280 70
1864. . . .	748.6	223,429,834 44	359,847	5,352,305	9,421,632	36,329,616 90	17,416,526 15
Moyennes quinquennales.	748.3	213,578,936 76	344,937	4,454,808	8,326,845	33,129,206 13	15,487,812 32
1865. . . .	749.2	230,457,459 82	369,448	6,006,195	18,677,963	33,193,962 92	19,815,804 54
1866. . . .	789.8	239,505,337 47	378,825	6,648,366	11,637,417	37,889,919 66	23,473,179 07
1867. . . .	862.7	251,541,340 95	376,935	6,661,064	12,616,991	40,352,035 »	24,324,343 65
1868. . . .	862.7	252,254,810 40	377,988	6,787,898	12,824,334	42,001,675 09	23,154,570 05
1869. . . .	862.7	254,432,508 68	380,967	7,248,814	12,577,016	43,534,642 84	24,759,763 77
Moyennes quinquennales.	825.4	245,578,297 46	376,833	6,670,467	12,266,730	40,394,447 10	23,305,536 21
1870. . . .	868.7	258,845,254 64	387,021	7,767,488	14,134,356	45,366,359 22	25,558,032 87
1871. . . .	1,422.2	300,886,733 96	394,842	11,204,691	18,282,037	66,185,030 56	35,397,142 06
1872. . . .	1,469.6	335,517,030 83	422,547	13,264,731	23,197,623	68,590,317 51	42,720,305 65
1873. . . .	1,871.4	528,327,639 35	472,301	16,285,322	29,101,509	72,867,366 73	54,724,899 29
1874. . . .	1,925.1	565,619,822 30	488,636	16,137,240	32,444,823	88,222,555 26	60,678,815 07
Moyennes quinquennales.	1,511.3	397,767,296 22	433,069	12,931,994	23,432,069	68,246,325 86	43,815,838 99
1875. . . .	1,966.5	581,219,556 40	497,423	14,383,841	34,961,012	87,742,148 76	58,908,463 59
1876. . . .	2,053.2	652,428,671 14	508,812	14,572,956	36,913,707	90,614,686 14	58,074,620 91
1877. . . .	2,144.7	878,023,405 96	463,299	14,554,854	37,421,240	90,549,290 91	55,580,080 29
1878. . . .	2,435.3	922,781,268 11	417,787	16,022,800	40,391,240	94,473,169 17	56,479,678 37
1879. . . .	2,552.0	974,878,519 33	408,525	17,345,255	40,926,427	99,913,197 86	58,853,554 71
Moyennes quinquennales.	2,230.3	801,786,284 19	459,109	15,375,941	38,122,721	92,658,498 57	57,579,281 38

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

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation.
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kil. exploité.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
2	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
11,483,249 50	4,166	37,625 »	20,0 ² 3 »	17,602 »	1,936,886 54	»	2,968 80	»	51 71	
9,966,546 92	3,672	34,514 »	20,5 ³ 8 »	13,076 »	4,750 84	»	6 70	»	58 02	
11,201,182 28	3,843	34,574 »	19,5 ² 0 »	15,044 »	394,653 31	»	530 »	»	54 53	
12,118,402 53	4,394	36,754 »	20,401 »	16,653 »	1,306,583 58	»	1,752 20	»	53 25	
13,643,926 97	4,562	37,687 »	19,490 »	18,297 »	2,366,308 68	»	3,173 30	»	50 07	
11,742,601 64	4,127	36,231 »	19,929 »	16,302 »	2,201,836 59	»	1,668 50	»	53 52	
15,343,717 78	5,047	39,674 »	19,139 »	20,535 »	3,977,080 94	»	5,322 60	»	47 57	
18,336,394 85	5,619	44,072 »	10,577 »	24,495 »	6,609,930 89	»	8,829 70	»	43 74	
17,461,331 56	5,849	43,686 »	20,361 »	23,325 »	5,482,062 19	»	7,323 10	»	45 80	
18,452,433 61	6,413	45,387 »	21,138 »	24,249 »	5,718,551 02	»	7,639 »	»	46 11	
18,913,390 75	7,155	48,530 »	23,265 »	26,265 »	5,996,450 99	»	8,009 80	»	47 76	
17,641,393 71	5,957	44,271 »	20,697 »	23,574 »	5,556,755 21	»	7,425 60	»	46 18	
18,378,158 38	8,019	50,980 »	26,449 »	24,531 »	5,015,279 82	»	6,694 20	»	51 39	
14,416,740 59	8,424	47,974 »	29,720 »	18,254 »	»	87,487 54	»	110 80	60 78	
16,027,691 35	7,727	46,774 »	28,196 »	18,578 »	711,086 95	»	824 30	»	60 29	
17,847,085 04	7,874	48,686 »	27,999 »	20,687 »	1,938,901 93	»	2,247 50	»	57 36	
18,774,879 07	8,360	50,463 »	28,700 »	21,763 »	2,733,814 41	»	3,168 90	»	56 30	
17,008,910 89	8,079	48,938 »	28,235 »	20,703 »	2,062,319 42	»	2,498 50	»	57 22	
19,808,326 35	8,940	52,223 »	29,421 »	22,802 »	3,550,384 72	»	4,087 »	»	55 66	
30,787,888 50	7,879	46,537 »	24,889 »	21,648 »	7,423,203 14	»	5,219 50	»	52 41	
25,870,011 86	9,029	46,673 »	29,069 »	17,604 »	86,551 04	»	58 90	»	60 57	
18,442,467 44	8,704	38,944 »	29,248 »	9,696 »	»	12,828,264 79	»	6,856 »	72 50	
27,543,740 49	8,383	45,828 »	31,520 »	14,308 »	»	9,064,436 84	»	5,708 60	69 09	
24,430,486 87	8,587	45,456 »	28,991 »	16,165 »	»	2,166,512 55	»	1,433 50	62 94	
28,833,685 17	7,316	44,618 »	29,956 »	14,662 »	»	9,214,972 03	»	4,684 50	65 75	
32,540,056 23	7,998	44,133 »	28,285 »	15,848 »	»	7,406,659 34	»	3,607 40	63 83	
31,969,210 62	6,788	42,220 »	25,915 »	16,305 »	»	7,845,545 52	»	3,658 10	64 25	
37,993,490 80	6,580	38,793 »	23,192 »	15,601 »	»	6,616,241 27	»	2,716 80	59 66	
41,059,643 15	6,796	39,151 »	23,062 »	16,089 »	»	5,820,573 38	»	2,280 80	58 68	
35,079,217 19	6,917	41,544 »	25,816 »	15,728 »	»	7,380,498 31	»	3,311 60	61 83	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. Total.	Côté kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'Etat.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes	Dépenses d'explo- itation, y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1880.	2,724 0	1,027,663,575 13	410,153	19,083,786	43,032,882	113,909,951 12	68,850,660 40
1881.	2,869 5	1,088,775,824 02	418,058	20,128,181	43,950,022	113,646,535 14	71,867,399 85
1882.	3,004 0	1,155,425,369 65	418,830	21,709,387	47,906,137	119,434,741 39	75,025,938 32
1883.	3,074 1	1,176,616,792 48	422,222	22,033,346	49,637,604	121,983,751 07	73,829,240 27
1884.	3,129 0	1,198,020,661 40	422,756	21,647,575	50,475,943	120,328,619 13	72,721,320 77
Moyennes quinquennales.	2,960 1	1,129,300,432 54	418,404	20,920,455	46,998,517	117,860,720 17	72,458,914 92
1885.	3,173 1	1,220,370,892 88	422,222	20,507,722	51,233,244	119,725,487 78	70,763,913 50
1886.	3,199 9	1,229,659,986 28	424,142	21,146,930	51,657,884	117,381,464 66	66,268,281 45
1887.	3,216 6	1,240,394,568 45	423,915	23,302,438	54,064,304	124,280,452 12	67,201,443 41
1888.	3,226 8	1,253,553,171 27	428,150	25,473,037	57,883,610	131,439,288 55	70,371,432 66
1889.	3,235 4	1,269,783,736 87	432,266	27,034,059	59,957,199	136,920,084 34	75,452,149 80
Moyennes quinquennales.	3,210 4	1,242,752,471 45	426,139	23,492,837	54,959,244	125,949,355 49	69,951,444 12
1890.	2,248 6	1,294,667,478 58	434,608	27,177,146	64,228,892	144,251,819 07	84,510,102 46
1891.	3,269 4	1,310,977,025 20	441,068	26,840,667	67,432,178	142,860,314 40	84,707,064 76
1892.	3,275 8	1,328,325,789 50	445,396	26,384,525	68,515,978	140,853,451 93	82,989,724 76
1893.	3,278 7	1,337,179,410 37	448,138	28,530,140	70,969,992	145,587,864 23	82,126,732 69
1894.	3,288 6	1,361,547,309 41	454,239	29,614,186	74,773,472	152,975,875 98	85,689,471 42
Moyennes quinquennales.	3,272 2	1,326,599,402 81	444,690	27,708,727	69,484,042	144,697,865 12	84,040,563 22
1895.	3,298 8	1,382,064,216 70	455,698	30,106,323	76,937,198	154,695,002 42	91,446,489 25
1896.	3,502 1	1,451,690,903 82	451,441	31,908,887	82,676,592	160,456,430 83	92,266,038 18
1897.	3,991 6	1,747,910,637 19	471,240	34,152,501	91,359,843	180,405,783 73	103,730,792 60
1898.	4,003 9	1,788,885,096 85	480,804	36,405,380	101,957,734	188,111,913 16	108,905,690 68
1899.	4,039 6	1,834,813,969 60	487,147	39,902,457	114,858,223	204,612,736 73	121,680,486 30
Moyennes quinquennales.	3,767 2	1,611,072,904 83	469,266	34,495,110	93,557,968	177,596,373 37	103,605,843 40
1900.	4,060 4	6,907,511,236 49	495,674	41,552,210	123,710,046	209,162,095 80	141,954,099 39
1901.	4,058 5	1,961,104,488 18	510,645	40,715,545	124,454,401	207,846,788 77	144,394,509 86
1902.	4,049 3	2,018,778,405 21	524,941	43,118,501	127,109,684	215,605,720 80	136,265,315 50
1903.	4,052 0	2,076,038,289 59	538,857	45,108,816	132,604,692	225,194,506 47	135,394,667 78
1904.	4,036 0	2,125,171,940 06	553,739	46,461,956	136,409,599	232,783,482 12	139,728,997 92
Moyennes quinquennales.	4,049 2	3,017,720,871 91	524,781	43,331,412	128,857,684	218,118,458 79	138,947,518 09
1905.	4,046 5	2,200,490,372 93	571,575	49,001,209	145,171,624	248,136,102 83	155,338,914 33
1906.	4,064 1	2,243,867,103 55	579,301	52,871,940	152,237,941	259,550,370 35	165,607,006 31
1907.	4,239 2	2,305,664,033 44	588,057	53,602,755	161,184,533	269,736,608 26	184,580,760 74
1908.	4,300 8	2,494,131,071 15	602,831	51,601,636	160,319,594	269,361,739 36	182,390,770 34
1909 (définitif).	4,319 4	2,545,457,255 48	613,470	54,682,253	161,913,242	281,740,488 69	189,963,749 02
Moyennes quinquennales.	4,194 »	2,375,921,967 25	590,987	52,352,559	156,225,387	265,705,073 90	175,576,242 45
1910 (approxim.)	4,329 4	2,612,488,996 93	628,001	58,793,837	175,312,540	309,315,510 15	204,792,198 »
1911 (évaluation)	4,330 6	2,665,200,000 »	610,553	61,809,000	173,700,000	315,636,000 »	207,112,000 »
Total général .	154,887 1	65,450,867,203 74	29,951,597	1,358,150,588	3,602,124,591	7,384,260,570 20	4,525,989,042 33
Moyennes générales.	2,011 5	850,011,262 39	388,982	17,638,349	46,780,826	95,899,487 92	58,779,078 47

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

RÉSEAU		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des fraîs d'exploitation. 12
Bénéfice brut.	Tonnage. 10	Recettes brutes. 11	Dépenses d'exploitation. 12	Bénéfice brut. 13	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.			
					Bénéfices nets. 14	Pertes sèches. 15	Bénéfices nets. 16	Pertes sèches. 17		
45,059,290 72	7,006	41,817 »	25,276 »	16,541 »	»	3,207,013 30	»	1,177 30	60 03	
41,779,135 29	7,015	39,605 »	25,045 »	14,560 »	»	9,280,405 38	»	3,237 60	62 79	
44,408,801 07	7,227	39,759 »	24,975 »	14,784 »	»	8,668,790 78	»	2,885 70	62 59	
48,154,513 80	7,177	39,682 »	24,017 »	15,664 »	»	6,861,596 45	»	2,232 10	60 26	
47,607,298 36	6,918	38,456 »	23,241 »	15,215 »	»	8,277,755 14	»	2,645 50	60 16	
45,401,808 25	7,069	39,816 »	24,478 »	13,338 »	»	7,261,112 21	»	2,453 »	61 17	
48,961,574 28	6,463	37,731 »	22,301 »	15,430 »	»	6,762,245 81	»	2,131 10	58 96	
51,113,133 51	7,160	36,683 »	20,709 »	15,974 »	»	4,729,537 87	»	1,478 50	56 92	
57,079,008 71	7,225	38,637 »	20,892 »	17,745 »	3,459,605 41	»	1,075 50	»	54 07	
57,763,727 17	7,895	40,734 »	21,808 »	18,926 »	6,900,270 14	»	2,138 40	»	53 54	
61,767,934 54	8,356	42,349 »	23,220 »	19,091 »	6,933,818 86	»	2,143 10	»	54 89	
55,997,911 37	7,424	39,232 »	21,789 »	17,443 »	1,460,382 19	»	361 45	»	55 54	
56,741,716 61	8,367	43,481 »	26,014 »	17,467 »	1,038,570 71	»	319 70	»	59 83	
58,113,249 61	8,210	43,684 »	25,909 »	17,775 »	1,899,833 41	»	581 18	»	59 31	
57,763,727 17	8,056	42,998 »	25,334 »	17,664 »	1,358,683 34	»	414 80	»	59 27	
63,461,414 54	8,703	44,404 »	25,049 »	19,355 »	6,170,227 78	»	1,881 90	»	56 40	
67,106,704 56	9,003	46,517 »	26,111 »	20,406 »	9,141,253 02	»	2,779 70	»	56 13	
60,657,301 90	8,468	44,220 »	25,683 »	18,537 »	3,921,723 65	»	1,198 50	»	58 08	
63,248,813 17	9,125	46,894 »	27,721 »	19,173 »	8,204,531 98	»	2,487 10	»	59 20	
68,190,382 65	9,582	45,817 »	26,346 »	19,471 »	11,673,287 99	»	3,333 20	»	57 51	
76,274,994 13	10,219	45,121 »	25,987 »	19,134 »	9,721,159 90	»	2,435 10	»	60 87	
79,206,822 48	9,092	46,982 »	27,200 »	19,782 »	11,271,349 61	»	2,815 10	»	56 07	
82,932,250 43	9,878	50,652 »	30,122 »	20,530 »	12,961,817 17	»	3,208 70	»	60 47	
73,990,529 97	9,579	47,143 »	27,502 »	19,641 »	10,766,135 33	»	2,857 90	»	58 37	
67,207,996 41	10,234	51,516 »	31,963 »	19,553 »	»	4,980,415 13	»	1,226 70	67 86	
66,452,288 91	10,057	51,339 »	31,925 »	19,414 »	»	7,688,239 49	»	1,899 »	68 05	
79,310,405 30	10,648	53,245 »	33,652 »	19,593 »	2,970,988 98	»	733 70	»	63 23	
89,799,838 69	11,132	55,576 »	33,414 »	22,162 »	11,236,876 30	»	2,773 17	»	60 12	
93,054,184 28	11,438	57,677 »	34,621 »	23,056 »	12,098,571 25	»	2,997 66	»	60 03	
79,170,940 70	10,702	53,867 »	34,315 »	19,552 »	2,727,556 38	»	673 61	»	63 70	
92,797,178 50	12,109	61,321 »	38,388 »	22,933 »	9,452,129 37	»	2,335 95	»	62 60	
93,943,364 04	13,018	63,864 »	40,719 »	23,115 »	8,174,298 76	»	2,014 31	»	63 81	
85,155,907 52	13,099	64,915 »	41,909 »	20,006 »	»	6,965,941 84	»	1,448 01	69 18	
86,970,969 02	12,047	62,835 »	42,565 »	20,270 »	»	7,044,405 33	»	1,672 90	67 74	
91,776,739 67	12,660	65,191 »	43,977 »	21,214 »	»	5,243,155 06	»	1,247 50	67 46	
90,128,831 75	12,581	63,641 »	42,152 »	21,489 »	»	325,354 82	»	78 19	66 23	
104,523,312 15	13,581	71,450 »	47,305 »	24,145 »	4,264,610 91	»	985 10	»	66 21	
108,521,000 »	14,271	72,885 »	47,825 »	25,060 »	5,661,300 »	»	1,307 20	»	65 62	
2,858,271,527 87	»	3,112,095 »	1,855,714 »	1,256,321 »	203,216,588 56	169,272,533 74	—	—	—	
37,120,409 45	8,768	47,675 »	29,221 »	18,451 »	440,831 88	»	219 15	—	61 14	

TABLEAU I. — Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat depuis 1879 jusqu'à 1911.

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.			RECETTE NETTE.	Augmentation ou diminution de l'année précédente.
		Dépenses d'exploitation y compris les pensions.	Parts des compagnies et loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7
1878	94.473.169 17	56.479.678 37	3.964.483 63	60.444.162 »	34.029.007 17	»
1879	99.913.197 86	58.853.554 71	4.120.424 41	62.973.970 12	36.939.218 74	+ 2.910.211 57
1880	113.909.951 12	68.850.660 49	5.302.802 39	74.153.462 79	39.756.488 53	+ 2.817.269 59
1881	113.646.535 14	71.867.399 85	5.588.390 83	77.455.790 68	36.190.744 46	— 3.565.743 87
1882	119.434.741 39	75.025.938 32	5.208.546 28	80.234.484 60	39.200.256 79	+ 3.009.512 33
1883	121.983.754 07	73.829.240 27	5.281.459 31	79.110.399 58	42.873.354 49	+ 3.673.097 70
1884	120.328.619 13	72.721.320 77	5.136.596 97	77.857.917 74	42.470.701 39	— 402.653 10
1885	119.725.487 78	70.763.913 50	4.918.798 44	75.682.711 94	44.042.775 84	+ 1.572.074 45
1886	117.381.464 66	66.268.281 15	4.822.182 90	71.090.464 05	46.291.000 61	+ 2.248.224 77
1887	124.280.452 12	67.201.443 41	5.052.534 73	72.253.978,14	53.026.473 98	+ 5.735.473 37
1888	131.439.288 55	70.571.432 66	5.127.824 43	75.499,257 09	55.940.031 46	+ 3.913.557 48
1889	136.920.084 34	75.152.149 80	5.383.706 14	10.535,855 94	56.384.228 40	+ 444.196 94
1890	141.251.819 07	84.510.102 46	5.573.915 53	90.084.017 99	51.167.801 08	— 5.216.427 32
1891	142.820.314 40	84.707.064 76	5.651.467 91	90.358.532 67	52.461.781 73	+ 1.293.980 65
1892	140.853.451 93	82.989.724 76	5.493.028 91	88.482.753 67	52.570.698 26	— 91.083 47
1893	145.587.864 23	82.127.732 69	5.787.056 27	87.913.908 96	57.674.055 27	+ 5.303.357 01
1894	152.975.875 98	85.869.171 42	5.797.197 30	91.666.368 72	61.309.507 26	+ 3.635.451 99
1895	154.695.002 42	91.446.189 25	5.800.913 98	97.247.103 23	57.447.899 19	— 3.861.608 07
1896	160.456.730 88	92.266.038 18	6.007.480 33	98.273.538 51	62.182.892 32	+ 4.734.993 13
1897	180.105.783 73	103.986.792 60	5.502.307 09	109.489.099 69	70.616.684 04	+ 8.433.791 72
1898	188.111.913 16	108.905.690 68	5.340.133 56	114.215.824 24	73.866.088 92	+ 3.249.404 88
1899	204.612.736 73	121.680.486 30	5.749.948 14	127.430.434 44	77.182.302 29	+ 3.316.213 37
1900	209.162.095 80	141.954.099 39	4.945.448 56	146.899.547 95	62.262.547 85	— 14.919.754 44
1901	207.846.788 77	141.394.509 86	4.815.166 56	146.209.676 42	61.657.112 35	— 625.435 50
1902	215.605.720 80	136.265.315 50	4.882.994 73	141.148.310 23	74.457.410 57	+ 12.820.298 22
1903	225.194.506 47	133.394.667 78	5.007.441 97	140.402.109 75	84.792.396 72	+ 10.334.986 15
1904	252.783.182 12	135.728.997 92	5.255.222 07	141.984.219 99	87.798.962 13	+ 3.006.565 41
1905	248.136.102 83	155.338.924 83	5.344.808 14	160.683.732 47	87.452.370 36	+ 346.591 77
1906	259.550.370 35	165.607.006 31	5.629.142 96	171,236.149 27	88.314.221 08	+ 861.850 72
1907	269.736.668 26	184.580.760 74	5,742.625 65	190.323,386 39	79.413.284 87	+ 8.900.939 21
1908	269.361.739.36	182.390.770 34	5.736.407 34	188.127.177 68	81.231.561 68	+ 1.821.279 81
1909	281.740.488 69	189.963.749 02	5.886.168 02	195.849.917 04	85.890.571 65	+ 4.656.009 97
1910	309.315.510 15	204.792.198 »	6,514.590 24	211.306.788 24	98.008.721 91	+ 12.118.150 26
1911(*)	315.636.000 »	207.112.000 »	6.630.000 »	213.742.000 »	101.894.000 »	+ 3.885.278 09
Fr. 101.894.000 »					+ 105.795.229 58	
34.029.007 17					— 37.930.236 75	
Fr. 67.864.992 83					+ 67.864.992 83	

) Chiffre approximatifs.

TABLERAU II. - *Tableau présentant par année, d'une part, les capitaux engagés pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer et, d'autre part, l'accroissement des charges de la Dette publique résultant des intérêts et de l'amortissement de ces capitaux et du paiement des annuités.*

couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer et d'autre part et de l'amortissement de ces capitaux et du paiement des annuités.

Montant par année des charges nouvelles supportées par le budget de la dette publique.	Recettes nettes du chemin de fer		Excédents		Observations.
	Augmentation.	Diminution.	des recettes du chemin de fer.	des dépenses.	
2,414,543 68	2,910,211 57	»	795,667 89	» »	(1) Conversion du 4 1/2 p. c.
203,709 51	2,817,269 59	»	2,643,660 08	» »	
2,517,648 21	»	3,565,753 87	» »	6,083,392 08	
2,387,897 73	3,009,512 33	»	621,614 60	» »	
1,865,903 36	3,673,097 70	»	1,807,194 34	» »	
1,013,505 60	»	402,653 10	» »	1,416,158 70	
56,564 92	1,572,074 45	»	1,515,509 53	» »	
215,517 03	2,248,224 77	»	2,032,707 74	» »	
—2,453,669 91	5,735,473 37	»	8,189,143 28	» »	
472,892 75	3,913,557 48	»	3,440,664 73	» »	
410,648 22	444,196 94	»	33,548 72	» »	(2) Conversion du 4 p. c.
678,820 83	»	5,216,427 32	» »	5,895,248 15	
432,667 95	1,293,980 65	»	861,312 70	» »	
450,116 60	»	91,083 47	» »	541,200 07	
491,812 57	5,305,357 01	»	4,813,544 44	» »	
664,426 75	3,633,451 99	»	2,969,025 24	» »	
—2,924,887 03	»	3,861,608 07	» »	936,721 04	
1,266,257 12	4,734,993 13	»	3,468,756 01	» »	
10,385,919 81	8,433,791 72	»	» »	1,952,128 09	
1,699,215 47	3,249,404 88	»	1,550,189 71	» »	
1,625,715 81	3,316,213 37	»	1,690,497 56	» »	(3) Conversion du 3 1/2 p. c.
3,022,507 86	»	14,919,754 41	» »	17,942,262 30	
2,082,388 86	»	625,435 50	» »	2,707,821 36	
2,161,069 75	12,820,298 22	»	10,659,228 47	» »	
2,069,098 83	10,334,986 15	»	8,265,887 32	» »	
2,144,870 46	3,006,565 41	»	861,694 95	» »	
2,299,550 11	»	346,591 77	» »	2,646,144 88	
4,265,206 33	861,850 72	»	» »	3,403,355 61	
2,416,851 39	»	8,900,939 21	» »	11,017,790 60	
3,768,968 30	1,821,279 81	»	» »	1,947,688 49	
2,982,759 70	4,656,009 97	»	1,673,250 27	» »	
2,610,385 29	12,418,150 26	»	9,507,764 97	» »	
2,459,795 »	3,885,278 09	»	1,425,483 09	» »	
55,558,658 56	105,795,229 58	37,930,236 75	68,796,245 64	56,489,911 37	
	62,864,992 83				
Excédent des recettes nettes . . .			12,306,334 27		

(XXIV)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 3 APRIL 1912.

Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen
voor het diensjaar 1912 ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

I.

ONDERZOEK VAN DE BEGROOTING.

Het ontwerp van Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, voor het dienstjaar 1912, bedraagt 225 miljoen 533,463 frank, onderverdeeld als volgt :

Gewone uitgaven, eerste afdeeling, 253,443,463 frank ;

Uitzonderlijke uitgaven, tweede afdeeling, 90,000 frank.

In de uitzonderlijke uitgaven zijn begrepen de noodige kredieten tot aankoop van de scheepsromp eener loodsboot voor de standplaats Vlissingen (65,000 frank), alsmede de onkosten wegens takelage en inventarisvoorwerpen bestemd tot den schoener, in 1911 aangekocht voor gezegde standplaats (25,000 frank).

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

(1) Begrooting, n° 41X.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Harmignie, bestond uit de heeren Bertrand, Colfs, Drion, De Bue, Begerem, Hoëois.

HOOFDSTUKKEN	BEGROOTING		VERSCHIL	
	voor 1911	voor 1912	Meer	Minder
I. Hoofdbestuur	1,219,092	624,015	»	595,077
II. Spoorweg	188,612,042	201,948,790	13,336,748	»
III. Posterijen, telegraaf en telefoon.	32,662,067	35,887,820	3,225,753	»
IV. Zeewezen	7,936,224	7,976,109	39,885	»
V. Electriciteit.	»	3,596,741	3,596,741	»
VI, VII, VIII en IX. Verschillende diensten	315,000	340,000	25,000	»
IX. Werkliedenkas	3,135,026	3,955,863	820,837	»
X. Uitvoering der wet van 24 December 1903 (vergoeding van de schade voortspruitende uit arbeidsongevallen) . . .	614,125	1,114,125	500,000	»
			21,544,964	595,077

Geheel bedrag van de verhooging. fr. 20,949,887

Deze verhooging duidt echter niet met juistheid aan, welke veranderingen in de Begrooting werden gebracht. Er zijn nog andere verhoogingen, welke door verminderingen vergoed werden.

Evenals de vorige jaren hebben wij de tabellen der onderwerpen van uitgaaf naar benaming opgesteld, waarin alle veranderingen duidelijk te voorschijn komen.

3)

Opgave der kredieten.

HOOFDSTUK III. — Posterijen, telegraaf en telefoon.				Hoofdst. IV.	Hoofdst. V.	Hoofdst. VII.	Hoofdst. IX.	Hoofdst. X.	TOTALEN.		Toelichtingen.
1 ^e sectie. Gemeenschapelijke diensten.	2 ^e sectie. Posterijen.		3 ^e sectie. Telegraaf en telefoon.	Zee- wezen.	Electri- citeit.	Pen- sioenen.	Werk- hedenkas.	Uitvoering der wet van 24 December 1903.	Ver- hooging.	Vermin- dering.	
Ver- hooging.	Verhooging.	Vermin- dering.	Verhooging.	Ver- hooging.	Verhooging.	Ver- hooging.	Ver- hooging.	Ver- hooging.			
25,725	1,025,920	»	1,091,645	22,915	188,540	»	»	»	4,303,895	»	(1) Artikel 14. Fr. 757,254
»	500,458	»	»	»	»	»	»	»	500,458	»	Art. 16, litt. a. — 871,315
25,660	»	»	293,325	16,970	843,401	»	»	»	7,607,125	»	Te zamen Fr. 1,631,569
»	»	»	»	»	»	»	»	»	15,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	14,900	»	(2) Artikel 18. Fr. 3,471,027
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	152,000	Art. 21, litt. b. — 840,661
											— litt. c. — 136,149
»	»	»	»	»	»	»	»	»	74,658	»	Te zamen Fr. 4,447,831
»	»	»	»	»	»	»	»	»	134,451	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,004,782	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,993,356	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	524,040	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,452,435	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	200,000	»	
»	12,700	»	»	»	»	»	»	»	12,700	»	
»	»	29,680	»	»	»	»	»	»	»	29,680	
»	117,000	»	»	»	»	»	»	»	117,000	»	
»	»	»	163,000	»	»	»	»	»	163,000	»	
»	»	»	»	»	21,400	»	»	»	21,400	»	
»	»	»	»	»	2,543,400	»	»	»	2,543,400	»	
»	»	»	»	»	»	25,000	»	»	25,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	820,837	»	820,837	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	500,000	500,000	»	
									22,584,002	1,634,115	
Algemeen saldo. . . fr.									+ 20,949,887		

VERHOOGING VAN DE UITGAVEN.

Uit deze tabel blijkt, dat de verhooging van de gewone uitgaven in 't geheel bedraagt 20,943,887 frank.

Voor elk hoofdstuk, in de tabel vermeld, geeft de toelichting van het ontwerp van Begrooting voor 1912 nauwkeurige aanwijzingen betreffende de verhoogingen en de verminderingen van de daarin opgenomen kredieten.

Zooals in die toelichting wordt gezegd, blijkt uit deze Begrooting dat de inzichten, bij de behandeling der Begrooting voor 1911 uiteengezet, door de Regeering verwezenlijkt werden.

In het Verslag over de Begrooting voor 1911 wenschte men den Minister geluk, omdat hij niet aarzelde voldoening te schenken aan het personeel van Posterijen en Telegraaf.

Men uitte tevens den wensch, dat de Minister nu ook blijken zou geven van zijne bezorgdheid voor geheel het personeel van zijn uitgestrekt Departement. Door de huidige Begrooting worden de meeste dezer wenschen ingewilligd; overigens, de Regeering had er zich mee vereenigd bij de behandeling der Begrooting voor 1911.

De toelichting van het ontwerp van Begrooting zegt :

1^o Dat verhoogingen van jaarwedden werden verleend en wijzigingen in de grondslagen der bevordering werden gebracht, te rekenen van 1 Januari 1911, ten bate van de klerken en tekenaars, en, te rekenen van 1 Juli 1911, ten bate van talrijke andere klassen van beambten : statie-oversten; post- en telegraafontvangers, ordeklcerken, tekenaars-expeditionairs, hoofdwachters en goederen-hoofdbeambten, wachters en goederen-beambten, politieofficieren, aangestelden, enz. ;

2^o Dat de bevordering van de werklieden voortaan zal worden geregeld naar nieuwe grondslagen die meer vastheid opleveren.

Voor de verschillende klassen van het personeel zal men model-loopbanen aannemen, waartoe men trapsgewijze zal komen, zoodat de belanghebbenden het maximum-loon zullen kunnen bereiken wanneer zij het meest diensten bewijzen en wanneer hunne gezinslasten tevens het meest drukkend zijn.

De poging om te worden toegelaten tot de hogere kaders zal worden aangemoedigd door het vooruitzicht eener snellere bevordering.

De beambten, die den noodigen aanleg zouden missen om een hooger grad te bekomen, zullen, na hun normaal maximum te hebben bereikt, verhoogingen ontvangen tot het einde hunner loopbaan, bij wijze van dienststreden.

Te rekenen van 1 Januari 1912 uiterlijk, zal dit programma worden uitgevoerd.

De grondslagen van de pensioenen der werklieden werden herzien. Wanneer vroeger het maximum-pensioen tot 50 t. h. was beperkt — dit bedrag werd bereikt na dertig jaren dienst —, zal het trapsgewijs klimmen tot een maximum van 75 t. h.

Deze maatregel treedt in werking op 1 Januari 1912 en de loopende pensioenen zullen volgens de nieuwe grondslagen worden herzien.

Overigens, kredietverhoogen betreffende afzonderlijke verbeteringen ten bate van verscheidene klassen van beambten zijn op deze Begrooting uitgetrokken.

Buiten deze verhoogen is het bedrag van artikel 61 verhoogd met 300,000 frank om de meerdere uitgaven te dekken wegens toepassing op het personeel der spoorwegen, van de wet van 24 December 1903 op de vergoeding der schade voortspuitende uit arbeidsongevallen.

Hierna, bij het hoofdstuk betreffende den toestand van het personeel, deelen wij omstandig mee de hervormingen, door den achtbaren Minister van Spoorwegen ingevoerd; deze verdient de gelukwensen van de Middenafdeeling en aanspraak heeft op de dankbaarheid der ambtenaren, beambten en werklieden van zijn Departement.

TOESTAND VAN HET PERSONEEL.

Den 18ⁿ Juli 1911, bij de behandeling van zijne Begrooting in de Kamer, schetste de Minister het programma van de verbeteringen, welke hij wenschte te brengen in den toestand van het personeel van zijn Departement. De voornaamste aangekondigde hervormingen, — de snellere bevordering der werklieden, het verhoogen der grondslagen van hun pensioen en het herzien van de regelen betreffende de bevordering van ambtenaren en beambten, — zijn verwezenlijkt of zullen het eerlang zijn.

Naar de orde van hun in werking treden, zullen wij uiteenzetten de reeds getroffen maatregelen strekkende om dit veelomvattend hervormingsplan uit te voeren. Daarna zullen wij spreken van de maatregelen, die thans worden voorbereid en binnen kort zullen worden ingevoerd.

A. — AMBTENAREN EN BEAMBTEN.

Ter herinnering wijzen wij op wat, sinds 1 Januari 1911, werd gedaan ten bate van de brievenbestellers (verhooging van het bedrag der jaarwedde en kostelooze levering van de dienstkleeding). Deze maatregelen geven aanleiding tot eene jaarlijksche uitgave van 1,069,475 frank: wij hebben ze reeds vermeld in ons verslag over het ontwerp van Begrooting voor 1911. Doch, sedertdien werden andere belangrijke maatregelen, die insgelijks op 1 Januari 1911 in werking treden, getroffen en uitgevoerd.

In de eerste plaats dient te worden vermeld de verbetering in den toestand der klerken en der met dezen in graad gelijkgestelde beambten; jaren lang was die toestand onveranderd gebleven. Voor hen werden drie maatregelen genomen: 1^o Hunne loonschaal werd verhoogd, de graad van hoofdklerk, met jaarwedden van 3,300 en 3,500 frank, werd ingevoerd en de jaarwedde van 3,100 frank kon dienvolgens bereikt worden binnen een veel korteren tijd dan vroeger; 2^o eene jaarlijksche bijwedde van 100 frank werd verleend aan al de klerken, die niet meer dan 2,300 frank jaarwedde

trokken; 5^o de termijn voor de eerste bevordering, bij den aanvang der loopbaan (1,400 tot 1,700 frank), werd gelijkelijk verminderd van drie tot twee jaren, en voor de klerken, die deze jaren dienst reeds hadden geleverd, doch nog steeds de jaarwedde van 2,700 frank trokken, werd eene vermindering toegestaan van één jaar op de dienstjaren vereischt voor de eerstvolgende bevordering. Deze laatste verbetering is de voornaamste van de drie, vermits daardoor al de latere bevorderingen in den graad met één jaar vervroegd zijn. Aan de klerken met 2,500 frank jaarwedde en meer, bij groote keuze aangewezen, en die geen voordeel konden trekken uit gezegde termijnverkorting, werden bijzondere gunsten verleend, met name eene jaarlijksche vergoeding van 100 frank totdat zij de jaarwedde van 3,500 fr. bereiken; dit laatste bedrag kunnen zij bereiken binnen een verkorten termijn van twee jaar. De statieoversten en de postontvangers van de 4^e klasse met 2,500 frank en minder trokken insgelijks voordeel uit die der gunsten welke voor hen golden bij gelijkstelling met de klerken, onder andere, uit de bijw. lde van 100 frank. Evenzoo werd, voor talrijke statie-onderoversten, de bijzondere vergoeding verhoogd, welke aan hun ambt is verbonden.

Al deze verbeteringen geven aanleiding tot eene nieuwe jaarlijksche uitgave van 1,106,000 frank. Deze verhooging, te zamen met den algemeenen maatregel waarbij de termijn tot bevordering bij keuze gelijkelijk wordt verminderd tot drie jaren, brengt eene gemiddelde verhooging mee van omtrent 11 t. h. der jaarwedde voor de klerken en de met deze gelijkgestelde beambten.

Een andere, onlangs genomen maatregel, hebbende terugwerkende kracht op 1 Januari 1911, betreft de post-onderontvangers. Bij besluit van 29 December 1910 werden de minimum- en de maximum-jaarwedde dezer beambten verhoogd, doch de tusschenjaarwedden bleven onveranderd. Om allen onmiddellijk te bevorderen verleende eene ministerieele beslissing van 7 Februari l.l. eene verhooging van 100 frank aan 422 post-onderontvangers, op een totaal van ongeveer 350 beambten; de overigen hadden eene verhooging bekomen krachtens het besluit van 29 December 1910. Deze bevordering neemt aanvang op 1 Januari 1911 en de huidige dienstouderdom wordt behouden voor eene latere bevordering.

Te rekenen van denzelfden datum (1 Januari 1911) konden de bureel-onderoversten de jaarwedde van 5,000 frank bekomen binnen de normale termijnen (5 jaar bij keuze, 4 jaar volgens de jaren dienst). Vroeger werd die jaarwedde slechts verleend na 6 jaar, indien er geene plaats open was in de hogere kaders, of als einde der loopbaan na den leeftijd van 50 jaar en 30 jaren dienst.

Tot voortzetting van zijn hervormingsprogramma, voerde de Minister, bij beslissing genomen in Augustus en in September 1911, eene nieuwe reeks algemeene verbeteringen in, welke werden toegepast *te rekenen van 30 Juni 1911*. Zij betreffen de lagere beambten, evenals de statieoversten en de post- en telegraafontvangers van alle klassen, te zamen meer dan 13,000 beambten.

Voor de eersten (ordeklerken, teekenaars-expeditionairs en teekenaars-traceerders, hoofd-expeditionairs en expeditionairs, aangestelden, eersaanwezende hoofdwachters en eersaanwezende goederenhoofdbeamten, hoofdwachters en goederen-hoofdbeamten, eersaanwezende goederenbeambten en eersaanwezende politie-officiëren, wachters, goederenbeambten en politie-officiëren, opzichters en vrouwelijke hulpbeambten bij de telegraaf) werden de volgende maatregelen genomen :

a) Verhooging, met 100 frank, van elke jaarwedde van af 2,400 frank en daaronder; de jaarwedde van 2,600 frank werd gebracht tot op 2,650, die van 2,250 tot op 2,500 frank, enz., en de eindjaarwedde der opzichters en vrouwelijke hulpbeambten bij de telegraaf werd met 200 frank vermeerderd;

b) Gelijke vermindering tot 2 jaar van den thans vereischten termijn (3 jaar bij keuze, 4 jaar voor de jaren dienst) tot het bekomen van de tweede bevordering bij den aanvang der loopbaan (voor de hulpbeambten is deze termijn 1 1/2 jaar);

c) Eene met één jaar vervroegde bevordering ten bate van de in dienst zijnde beambten, die dezen aanvangstermijn hebben overschreden en wier jaarwedde een bepaald bedrag niet te boven ging (2,500 frank voor de ordeklereken, de treinbedienden, de goederenbedienden, enz.), met andere woorden, ten bate van hen die niet bevoordeeld werden door de onlangs ingevoerde verhoogingen van de maximum-jaarwedden.

Buiten de hiervoren opgesomde voordeelen betreffende de statieoversten en ontvangers van de 4^{de} klasse, werd de jaarweddestandaard voor elke klasse van statieoversten en ontvangers verhoogd. Daaruit volgt dat, *te beginnen met 30 Juni 1911* :

a) de wedden van 2,700 frank (4^e klasse), 3,500 frank (3^e klasse), 4,500 fr. (2^e klasse), 5,000 frank (1^{ste} klasse) en 6,000 frank (hoogste klasse), welke tot nu toe enkel werden verleend na zes jaren dienst aan de beambten bij keuze of bij groote keuze, bij gebrek aan opengevallen plaatsen in het hooger kader, voortaan zullen verleend worden na twee jaar bij groote keuze in de mate van de beschikbare kredieten en na drie jaar bij keuze en vier jaar wegens de jaren dienst;

b) de bevorderingen krachtens artikel 130 van het organiek besluit (bevordering van de beambten bij keuze en bij groote keuze, na zes jaren dienst met de huidige jaarwedde), in plaats van verleend te worden met 2,700 frank (4^e klasse), 3,500 frank (3^e klasse), 4,500 frank (2^e klasse), 5,500 frank (1^{ste} klasse) en 6,000 frank (hoogste klasse), respectievelijk zullen verleend worden met 2,700 + 400, 3,500 + 500, 4,500 + 500, 5,500 + 500 en 6,000 + 500.

c) de bevorderingen krachtens artikel 130bis van het organiek besluit (einde der loopbaan) eveneens verhoogd worden voor elke klasse. Daaruit volgt, bijvoorbeeld, dat de statieoversten *van de 3^e klasse*, die, ter oorzaak van den toestand der kaders, niet tot de 2^e klasse kunnen overgaan, hunne loopbaan zullen eindigen met eene jaarwedde van 4,000 frank, welke vroeger het *normaal maximum-bedrag was van de 2^e klasse*.

Anderzijds, zullen de bevorderingen *in graad* (van eene klasse naar de andere) bijna altijd plaats hebben met de gemiddelde jaarwedde van de bedoelde klasse. Tot nu toe gebeurden zij gewoonlijk met de minimum-jaarwedde.

Eindelijk, krachtens eene beslissing, die ook op 30 Juni 1911 in werking is getreden en van toepassing is op de ambtenaren en beambten in 't algemeen, werd de termijn van bevordering bij keuze, welke vroeger nu eens drie jaar, dan eens drie jaar en half bedroeg, gelijkelijk verminderd tot drie jaar. Uit dien hoofde zullen er elk 90,000 frank uitgegeven worden.

Ten gevolge van de verbeteringen, die op 30 Juni 1911 een aanvang hebben genomen, zijn de jaarlijksche lasten der begrooting verhoogd met 1,814,000 frank.

In 't geheel geven de hiervoren gemelde algemeene maatregelen aanleiding tot de volgende jaarlijksche uitgaven ten laste van de Schatkist :

A. — Maatregelen in werking tredende den 1 ⁿ Januari 1911 :	
Voor de brievenbestellers	fr. 1,069,475
Voor de klerken en gelijkgestelde graden	1,106,000
Voor de onderontvangers	42,200
B. — Maatregelen in werking tredende den 30 ⁿ Juni 1911 :	
Voor de lagere beambten (ordeklerken, aangestelden, enz.)	1,402,000
Voor de statieoversten en ontvangers	322,000
Voor de ambtenaren en beambten in 't algemeen (intrekking van den zoogenaamden regel van drie jaar en drie jaar en half)	90,000
Te zamen. . . . fr.	4,031,675

Daarin zijn niet begrepen de talrijke bijzondere verbeteringen, gedurende het jaar 1911 ingevoerd, zooals : verhooging van de vergeldingen wegens onkosten van beheer der postontvangers (17,500 frank voor de laatste zes maanden van 1911); — vermindering van het getal en van den duur van den dagelijkschen diensttijd dezer beambten door het uitbreiden van het getal posten van hulpbeambten (ongeveer 20,000 frank per jaar); — verhooging van klasse voor een twintigtal postontvangerijen (17,050 frank); — de verleende uitzonderlijke bevorderingen in den trekdienst en in den dienst van weg en werken, met terugwerkende kracht op 1 Januari 1910, 30 Juni 1910 en 30 December 1910, ten einde het personeel dezer diensten omtrent op gelijken voet te stellen, wat de bevordering aangaat, met het personeel van de overige diensten, enz.

Men neme insgelijks in aanmerking het instellen van een bijzonder examen voor de bediening van ordeklerek, voorbehouden aan de aangestelden, de goederenbeambten en de brievenbestellers. Deze nieuwigheid heeft ten doel, het bereiken van hoogere graden gemakkelijker te maken voor de lagere beambten.

De reeds tot stand gebrachte algemeene hervormingen maken, in haar geheel, een groot gedeelte uit van de maatregelen eigen aan het overgangsstelsel betreffende de ambtenaren en beambten van het bestuur. In zijne

redevoering van 18 Juli 1911 deed de Minister die regeling kennen : zi brengt ons een stap dichtcr bij de ideale regeling der toekomst, waarvan de heeren Helleputte en de Broqueville het programma uiteenzetten en de beginselen bepaalden; deze hebben inzonderheid ten doel, de ambtenaren veel sneller te doen opklimmen dan dit tot nu toe gebeurde. Doch, hoe belangrijk deze hervormingen ook zijn, toch zijn ze nog onvolledig. Uit een retrospectief onderzoek, door den Minister voorgeschreven, van den nieuwen toestand waarin het lager personeel verkeert ten gevolge van gezegde hervormingen, is gebleken welke leemten dienen aangevuld te worden.

Anderdeels zijn die hervormingen nog niet toepasselijk op het bestuurs-personeel der ambtenaren van den middel- en den lageren rang, en evenmin op het bestuurs-personeel der hoogere rangen, noch op het personeel der technische ambtenaren. Onder die verschillende reeksen ambtenaren zijn er echter wier toestand eene bijzondere belangstelling waardig is, omdat zij tamelijk traag zijn vooruitgegaan, en hier bedoelen wij de sectieoversten, de hoofdklerken, de controleurs en bureeloversten der uitvoeringsdiensten, enz.

Aanvullende ontwerpen rakende die ambtenaren en beambten liggen ter studie.

Al die ontwerpen, waarvan het onderzoek nagenoeg voleind is, zullen nog aanzienlijke uitgaven vergen, maar ook de kroon zetten op het werk der lotsverbetering van het personeel der ambtenaren en beambten van het Departement der Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.

B. — WERKLIEDEN.

Zooals wij reeds zegden, werden twee zeer gewichtige hervormingen, rakende het werkliedenpersoneel van het Departement in zijn geheel, door den Minister aangekondigd, namelijk de herziening van de bevordering, leidende tot buitengewone loonsvermeerdering, en de verhooging der grondslagen van het werkliedenpensioen.

Ten einde een juist denkbeeld te geven van laatstgemelde hervorming, laten wij hieronder een gedeelte van het bijzonder bevel volgen, waarbij de beginselen en de toepassing ervan geregeld werden.

Verhooging van de grondslagen voor de pensioenen der werklieden.

« Brussel, 23 November 1911.

» I. — Luidens artikel 66 van de statuten der Werkliedenkas (R. A. G., 47^e deel, nieuw, hoofdstuk I, blz. 23), worden de pensioenen der werklieden, die ten gevolge van gewone kwalen rustgeld krijgen, berekend tegen 20 t. h. van het gemiddeld vast loon, dat de werkman de drie laatste jaren heeft genoten, en tegen $1\frac{1}{2}$ t. h. voor ieder jaar dienst boven 40, zonder echter 50 t. h. van dat loon (welk maximum is bereikt na dertig jaren dienst), noch eene jaarlijksche som van 2,500 frank te mogen overschrijden. De Heer

Minister heeft beslist dat, na dertig jaren dienst, het percent zal blijven vermeerderen met 1 1/2 t. h. per jaar, totdat het 75 t. h. bedraagt, welk nieuw maximum zal kunnen bereikt worden na zes en veertig jaren acht maanden.

» Bovendien wordt het maximum van het pensioen gebracht van 2,500 op 3,750 frank.

* * *

» II. — Vóór 1 Januari 1906, werden de pensioenen der werklieden, die rustgeld kregen ten gevolge van dienstongevallen, overeenkomstig artikel 81 van de vroegere statuten der Werkliedenkas berekend tegen het vijfde (of 20 t. h.) van het laatste loon, verhoogd met 1 1/2 t. h. voor ieder jaar dienst boven vijf, zonder 50 t. h. van dat loon (welk maximum werd bereikt na vijf en twintig jaren dienst), noch eene jaarlijksche som van 2,500 frank te mogen overtreffen.

» Deze grondslagen werden behouden (art. 148, 2^e alinea, van de nieuwe statuten; R. A. G., 47^e deel, nieuw, hoofdstuk I, blz. 46), na dien datum, om enkel toegepast te worden op de bedienden wier pensionneering het gevolg is van een dienstongeval, overkomen vóór 1 Juli 1905 (dag waarop de wet van 24 December 1903 op de arbeidsongevallen in werking is getreden) en die, tot schadeloosstelling, eene vergoeding hebben gekregen.

» Bovenstaande bepalingen zijn gewijzigd in dezen zin :

» *Dat het pensioen zal blijven vermeerderen, per jaar dienst boven 25, met 1 1/2 t. h. van het loon dat tot grondslag dient, om 75 t. h. (nieuw maximum) te bereiken na 41 jaren 8 maanden dienst; dat het maximum van het pensioen, zooals bij lid I, is gesteld op 3,750 frank.*

* * *

» III. Deze maatregelen worden toegepast *met ingang van 1 Februari 1912, ook op de pensioenen welke op dien dag zijn toegekend en welke dientengevolge zullen herzien worden.* »

Al de op 1 Januari 1912 geldende pensioenen werden dan ook herzien op de nieuwe grondslagen. 5,000 gepensioneerde werklieden trekken voordeel uit die herziening en deelen, naar verhouding hunner onderscheidenlijke rechten, 485,956 frank, de geheele aanwas der pensioenen. De vermindering is dus gemiddeld 162 frank per hoofd en per jaar.

Maar de aanzienlijkste van al de weldra tot stand te brengen hervormingen is wel diegene rakende de loonsverhooging der werklieden, omdat zij ruim 57,000 bepaald benoemde en een groot getal voorloopig aangestelde bedienden betreft en zij, binnen korten tijd, tot 8,600,000 frank jaarlijksche nieuwe uitgaven zal verplichten.

Beter kunnen wij die niet verklaren dan met de bewoordingen zelf van den Minister in de Kamer (vergadering van 18 Juli 1911) :

« In de eerste plaats heb ik gemeend dat al de bedienden van al de kaders zonder uitzondering in de mogelijkheid behoorden te worden gesteld, het maximum van hun loon te bereiken wanneer zij, na volmaakte werklieden

en huisvaders te zijn geworden, het arbeidsmaximum, zoo wat hoedanigheid als wat hoeveelheid betreft, bereiken en het maximum geldelijke lasten te dragen hebben. Dit is een eerste grondslag der hervorming.

» De tweede grondslag is deze : een bestendig prikkel dient te blijven bestaan voor werklieden die het maximum van hun loon hebben bereikt en den vereischten aanleg missen om in een hooger kader over te gaan, of voor dewelke bewust kader niet genoeg openstaande plaatsen biedt.

» In de derde plaats dient men de bedienden der lagere kaders aan te zetten zich te bekwamen om in de hoogere kaders te treden; te dien einde behoort men den vooruitgang daarin sneller te maken en eene verhooging te verleen en aan den lagere bediende op het oogenblik dat hij daarin treedt, na blijk te hebben gegeven van zijn aanleg in dit opzicht.

« Eindelijk behoort men aan de bedienden, die niet onder de toepassing vielen van de verhooging der aanvangswedde van arbeiders en ambachtslieden, eene bij hun toestand passende verbetering te verleen en.

» Natuurlijk, Mijne Heeren, zullen, met de hervorming die ik de eer heb te verwezenlijken — ik kan er bijvoegen, met groote voldoening — overgangstoestanden voorkomen.

» Voortaan zullen wij inderdaad, voor elke van de reeksen onzer werklieden, eene model-loopbaan tot stand brengen, waarmede het mogelijk zal zijn sneller dan nu het geval is het maximum-loon te bereiken.

» De aldus tot zijn maximum-loon gekomen bediende zal nog sommige verhoogingen kunnen verkrijgen als aanmoediging voor zijne verdere jaren dienst.

» Stellig wordt de zeer jong in het beheer getreden bediende door die maatregelen bevoordeeld, want, behoudens ingeval van slechten dienst, staat hij voor eene haast automatische loopbaan.

» Doch naast dezen zijn er vele oudere, die lange jaren goeden dienst tellen. Ik acht het noodig, rechtmatig de termijnen te bepalen na dewelke zij verbetering kunnen verkrijgen, de wijze dat, evenals de jongere bedienden, de andere tot eene behoorlijke loopbaan kunnen geraken. »

In dien zin werden de model-loopbanen voor iedere der 257 reeksen werklieden van het Departement opgemaakt. Men nam de *huidige* roosters aan van het looneijfer, behalve dat het loontarief van den dienst der Exploitatie (spoorwegen) verhoogd werd en overeengebracht met dat van Weg en Werken, hetwelk vroeger verbeterd was. De model-loopbaan voorziet bovendien « strepen wegens dienstouderdom » boven het huidig maximum-beloop; haar hoofdenmerk is echter bepaling van *vaste termijnen* van bevordering. Tot dusverre waren de termijnen doorgaans niet regelmatig en in het algemeen langer dan diegene welke bij de model-loopbanen waren bepaald. Bovendien sloot de loopbaan der werklieden op het maximum-loon van het geldende loontarief. De beheerders hebben dan ook, voor elken werkmán, volgens gemelde model-loopbanen, eene fictieve loopbaan opgemaakt, daarbij veronderstellend dat de bediende zou hebben aangevangen met het loon dat hem diende te worden verleend, waren de *huidige* roosters reeds van kracht geworden bij zijn indiensttreding. De aldus verkregen

fictieve loopbaan van elken werkmán werd daarna met zijne werkelijke loopbaan vergeleken; het verschil tusschen de beide loopbanen vertegenwoordigt den **ACHTERSTAND** of het bedrag der te verleenen *buitengewone* verhoogingen (1).

Overeenkomstig de door den Minister aangegane verbintenissen kon de eerste toepassing der hervorming zelfs vóór den aangegeven uiterlijken termijn (1 Januari 1912) geschieden. Bij bijzonder bevel van 5 December werd de datum van het inwerking treden op 1 December 1911 bepaald. Alkus kon, in enkele maanden, dit reuzenwerk worden verricht, dat hierin bestond de methoden vast te stellen, gansch de loopbaan te herzien van ieder der ongeveer 66,000 bepaald of voorloopig benoemde werklieden van het Departement, in 257 verschillende reeksen ingedeeld, en eindelijk, op nieuwe grondslagen, de daaruit voortvloeiende buitengewone verhoogingen te vereffenen.

De voor de volkomen verwezenlijking dier hervorming vereischte som werd, in ronde cijfers, geraamd op 8,600,000 frank. Om te beginnen werd een krediet van 4,000.000 frank, voor 1912, besteed aan de buitengewone verhoogingen waarvan sprake, zoodat, van 1 December 1911 af, het meerendeel der werklieden een buitengewone bezoldigingsverhooging trokken, gelijk aan 45 t. h. van den achterstand hunner werkelijke loopbaan op hunne fictieve loopbaan, met inbegrip van de dienststrepen. Het ruimst hebben de oude werklieden van die buitengewone verhoogingen genoten, en zulks is billijk. Aan te merken is dat die verhooging niet afhangt van de gewone, uit normale bevordering voortvloeiende verhoogingen, die bij voortduring werden verleend volgens het oude stelsel. Volgens de verklaringen van den Minister worden de 55 t. h., die op de buitengewone verhoogingen overschieten, aangerekend op de toekomstige dienstjaren, met ingang van 1 December 1912.

Wij achten het nuttig de roosters mede te deelen, volgens welke de buitengewone verhoogingen, te rekenen van 1 December 1911, wegens de *aan den Staat* bewezen diensten werden verleend.

5. — De percenten zullen worden afgerond volgens onderstaande tabellen.

(1) Dit zijn de verhoogingen welke « strepen wegens dienstouderdom » werden geheeten. Deze zijn niet vatbaar voor korting ten bate van de werkliedenkas en tellen niet mede bij de berekening der pensioenen en der hulpgelden ingeval van ziekte.

Dagloon.

Bedrag van den achterstand.	45 t. h.	Bedrag van de buitengewone verhooging te verleen op 1 December 1911.
1. »	0.45	0.40
0.90	0.40	0.40
0.80	0.36	0.30
0.70	0.31	0.30
0.60	0.27	0.30
0.50	0.22	0.20
0.40	0.18	0.20
0.30	0.13	0.10
0.20	0.09	0.10
0.10	0.04	—

Maandloon.

Bedrag van den achterstand.	45 t. h.	Bedrag van de buitengewone verhooging te verleen op 1 December 1911.
50. »	22.50	20. »
45. »	20.25	20. »
40. »	18.00	20. »
35. »	15.75	15. »
30. »	13.50	15. »
25. »	11.25	10. »
20. »	9. »	10. »
15. »	6.75	5. »
10. »	4.50	5. »
5. »	2.25	—

Een bijzondere maatregel werd genomen ten voordeele van de 3373 van de *vergunninghoudende maatschappijen* overgenomen werklieden. Billijk gesproken, is de volstreckte gelijkstelling der aan maatschappijen bewezen diensten met aan den Staat bewezen diensten niet te wettigen. Nochtans heeft de Minister, als een blijk van goedgunstigheid, ertoe besloten al de van de maatschappijen overgenomen werklieden op gelijken voet te stellen met hunne collega's van den Staat, dat wil zeggen dat hunne werkelijke loop-

baan en hunne fictieve loopbaan zullen aanvangen op den datum hunner indiensttreding bij de maatschappijen en zullen bepaald worden volgens dezelfde grondslagen als diegene der werklieden van den Staat. Evenwel, en dit verschilt van wat voor de werklieden van den Staat is voorgeschreven, de van de maatschappijen overgenomen werklieden zullen hunnen achterstand op de volgende wijze trekken. Eerst krijgen zij, evenals de werklieden van den Staat, 45 t. h. van den achterstand, voortvloeiend uit het overschot hunner fictieve loopbaan op hunne werkelijke loopbaan, die aanvang neemt bij hunne indiensttreding bij den Staat. Daarna wordt de bijkomende verhooging, voortvloeiend uit het overschot hunner fictieve loopbaan op hunne werkelijke loopbaan, die aanvang neemt op den datum hunner indiensttreding bij de maatschappijen, gelijkelijk verdeeld over een tijdvak van vijf jaren. Met andere woorden, benevens de verhooging hem verleend volgens zijne fictieve loopbaan, die aanvang neemt op den datum zijner indiensttreding bij den Staat, krijgt de werkman elk jaar, gedurende vijf jaren, 20 t. h. van de bijkomende verhooging, voortvloeiend uit het overschot der fictieve loopbaan, die aanvang neemt op den datum der indiensttreding bij de maatschappijen, op de fictieve loopbaan die aanvang neemt op den datum zijner indiensttreding bij den Staat.

Deze algemeene maatregelen werden eveneens van kracht op 1 December 1911. Zij geven aanleiding, boven de 8.600,000 frank geleverd door de hervorming zooals die oorspronkelijk was bepaald, tot eene nieuwe geheele uitgave van 469,174.50 fr., wat, over vijf jaren verdeeld, een gemiddeld cijfer uitmaakt van 81,838 frank 's jaars.

De berekening van die bijkomende verhoogingen, verleend aan van de maatschappijen overgenomen werklieden, dient volgens onderstaanden, rooster te geschieden :

Verschil tusschen de loonen der twee fictieve loopbanen op 1 Juli 1911.	20 t. h.	Bedrag der verhooging te verleen op				
		1 Dec. 1911.	1 Dec. 1912.	1 Dec. 1913.	1 Dec. 1914.	1 Dec. 1915.
0.10	0.02	0.10	Bedrag per dag.			
0.20	0.04	0.10	0.10			
0.30	0.06	0.10	0.10	0.10		
0.40	0.08	0.10	0.10	0.10	0.10	
0.50	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
0.60	0.12	0.10	0.10	0.10	0.10	0.20
0.70	0.14	0.10	0.10	0.20	0.10	0.20
0.80	0.16	0.10	0.20	0.10	0.20	0.20
0.90	0.18	0.10	0.20	0.20	0.20	0.20
1.00	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20

Verschil tusschen de loonen der twee fictieve loopbanen op 1 Juli 1911.	20. t. h.	Bedrag der verhooging te verleenen op				
		1 Dec. 1911.	1 Dec. 1912.	1 Dec. 1913.	1 Dec. 1914.	1 Dec. 1915.
5.00	1.00	5.00	Bedrag per maand.			
10.00	2.00	5.00	5.00			
15.00	3.00	5.00	5.00	5.00		
20.00	4.00	5.00	5.00	5.00	5.00	
25.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
30.00	6.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00
35.00	7.00	5.00	5.00	10.00	5.00	10.00
40.00	8.00	5.00	10.00	5.00	10.00	10.00
45.00	9.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00
50.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00

6. — Òvertreft het vastgestelde verschil 1 frank per dag of 50 frank per maand, dan bekomt men de te verleenen jaarlijksche verhooging van $\frac{1}{5}$ bij optelling.

Ten einde de beteekenis van de hervorming der loonen en de werking der buitengewone verhoogingen beter te doen vatten, geven wij, als bijlagen van dit verslag, twee voorbeelden van toepassing gekozen onder het personeel der van de maatschappijen overgenomen werklieden. Daar deze gevallen meer ingewikkeld zijn dan die welke de werklieden van den Staat betreffen, zullen zij, bij afleiding, de toepassing doen vatten van de formules op laatstgemelde bedienden, zooals op die welke van de maatschappijen zijn overgenomen. Tot beteren verstande werden de fictieve loopbanen der beide betrokken werklieden (Pieter en Jaak) volgens onderstaande model-loopbanen vastgesteld.

SPOORWEGEN. — EXPLOITATIE.

1° Model-loopbanen toepasselijk op PIETER.

3 frank tot fr. 4.20 loon toegekend aan de volgende kaders :

Kaartjesafnemers.	}	Nijverheidstreek.	Reeks B.
Zaalwachters.			
Aanteekenaars.			
Wegers.			
Id.		Landbouwtreek.	Reeks B.

Model-loopbaan voor bedoelde kaders :

	Bedrag.	Termijnen.
Loonen	3.00	5 jaren
	3.20	4 —
	3.40	4 —
	3.60	3 —
	3.80	3 —
	4.00	3 —
	4.20	4 —
	4.30	4 —
	4.40	5 —
	4.50	5 —
Dienststreden	4.60	5 —
	4.70	5 —
	4.80	

3 frank tot fr. 3.80 loon toegekend aan de volgende kaders :

Laders.	}	Nijverheidstreek.	Reeks B.
Overladers.			
Inpakkers.			
Id.		Landbouwstreek	Id. A.

Model-loopbaan voor bedoelde kaders :

	Bedrag.	Termijnen.
Loonen	3.00	5 jaren
	3.20	
	3.40	4 —
	3.60	4 —
	3.80	3 —
	3.90	4 —
Dienststrepen	4.00	4 —
	4.10	5 —
	4.20	5 —
	4.30	5 —
	4.40	5 —
	4.50	5 —

Fr. 3.20 tot 4 frank loon toegekend aan de volgende kaders :

<i>Rangeerders.</i>	Nijverheidsstreek.	<i>Reeks</i>	<i>B.</i>
Remmers.			
Voerlieden.			
Kaapstanderlieden.			
Id.	Landbouwstreek.	Id.	A.
Laders.	Nijverheidsstreek.	Id.	A.
Overladers.			
Inpakkers.			

Model-loopbaan voor bedoelde kaders :

	Bedrag.	Termijnen.
Loonen	3.20	4 jaren
	3.40	
	3.60	4 —
	3.80	3 —
	4.00	3 —
	4.10	4 —
Dienststreden	4.20	4 —
	4.30	5 —
	4.40	5 —
	4.50	—
	4.60	5 —
	4.70	5 —

2^o Model-loopbanen toepasselijk op JAAK :

Fr. 3.40 tot fr. 4.20 loon toegekend aan de volgende kaders :

Verpakmeesters.	}	Landbouwstreek. Reeks B.
Ladingmeesters.		
Rangeerders.	}	Nijverheidsstreek. Reeks A.
Remmers.		
Voerlieden.		
Kaapstanderlieden.		

Model-loopbaan voor bedoelde kaders :

	Bedrag.	Termijnen.
Loonen	3.40	4 jaren
	3.60	
	3.80	3 —
	4.00	3 —
	4.20	3 —
	4.30	4 —
Dienststreden	4.40	4 —
	4.50	5 —
	4.60	5 —
	4.70	5 —
	4.80	5 —
	4.90	5 —

4 frank tot fr. 5.40 loon toegekend aan de volgende kaders :

<i>Hoofdrangeerders.</i>	}	Nijverheidsstreek. — Reeks A.
Besturende remwachters.		
Hoofdkaapstanderlieden.		

Model-loopbaan voor bedoelde kaders :

	Bedrag.	Termijnen.
Loonen	1.00	4 jaren
	4.20	
	4.40	2 —
	4.60	2 —
	4.80	2 —
	5.00	2 —
	5.20	2 —
	5.40	2 —
	5.50	4 —
	5.60	4 —
Dienststrepen	5.70	5 —
	5.80	5 —
	5.90	5 —
	6.00	5 —

In de tabel-bijlage zal men de verklaringen vinden tot verduidelijking van de toepassing dier model-loopbanen.

De toepassing, binnen een zoo kort tijdsbestek, van eene zoo diep ingrijpende hervorming, die zich tot 66,000 bedienden uitstrekt, gaat echter niet zonder enkele moeilijkheden gepaard.

De eerste verdeeling der buitengewone verhoogingen, op 1 December 1911, gaf aanleiding, vanwege de werklieden, tot bezwaren waarvan het meereendeel op eenzelfde feit berusten : werklieden eener zelfde reeks en met denzelfden dienstouderdom krijgen buitengewone verhoogingen van ongelijk bedrag, of zelfs krijgen werklieden met geringer dienstouderdom dan hunne collega's grooter verhoogingen. Een bijzonder bevel van 21 Maart 1912 verstrekt aannemelijke verklaringen van dien toestand.

Een uittreksel volgt hier :

« 2. — Die toestand, welke gewoonlijk logischer wijze voortvloeit uit eene nauwkeurige toepassing van het nieuw bevorderingstelsel, is nogal dikwijls hieraan te wijten dat, volgens tijd en plaats, de bezoldigingen steeds onstandvastig zijn geweest.

De bevordering der werklieden was niet steeds dezelfde in de verschillende groepen of gebieden, omdat zij afhing van de door elken dienstbestuurder gedane besparingen en die besparingen sterk verschilden van de eene omschrijving tot de andere.

» 3. — Welnu, de *eenvormige* toepassing van de onderstelde loopbaan, een der kenmerken van het nieuw bevorderingstelsel, moet natuurlijk doen uitschijnen dit verschil met de werkelijke loopbaan, dat bestaat in « achterstand » en bijgevolg in ongelijke verhoogingen. Met reden strekken deze verhoogingen om het evenwicht in gelijkaardige toestanden te herstellen; dit is eene van de hoedanigheden van het nieuw stelsel.

» 4. — Doch behalve deze feiten en de vergissingen die konden begaan zijn tijdens een voorbereidend werk dat op korten tijd moest worden verwezenlijkt, zijn vele van de ongelijkheden, waargenomen bij de verhoogingen op 1 December 1911, te wijten aan den voorloopigen aard van de verhoogingen, verleend tot een bedrag van 48 t. h. van den achterstand in de werkelijke loopbaan, en volgens loontarieven met afgeronde cijfers, 't is te zeggen nabijkomende.

» Deze toestand is louter overgankelijk. »

Anderdeels zijn klachten ontstaan, omdat met het nieuw stelsel zijn toegepast de regelen betreffende de verandering van kader voor de werklieden, welke regelen dit gevolg zouden hebben, dat zij in sommige gevallen de onderlinge rangschikking der werklieden van een zelfde kader zouden wijzigen. Ten einde dezen gerust te stellen, voegt bovenvermeld order, onmiddellijk na de hiervoren aangegeven zinnen, daaraan toe.

» *Een volledige arbeid, strekkend over de loopbaan van al de beampten, zal voorgoed ieders rechten bepalen; deze worden volstrekt gevrijwaard, met vergoedende terugwerkende kracht, desnoods voor het dienstjaar 1912, benevens de nog toe te kennen 55 t. h., te verdeelen over de volgende dienstjaren.*

» Om den voorloopigen aard van de op 1 December 1911 verleende buitengewone verhoogingen goed te doen uitkomen, worden deze verhoogingen gelijkelijk toegekend *als persoonlijke toeslag, latende onaangeraakt al de thans bestaande rangschikkingen*, doch met dit voorbehoud, dat het aandeel boven het GEREGLD MAXIMUM, in de loontarieven voorzien, geldt als dienststreep en vrij is van de afhoudingen, voorzien bij de statuten van de werkliedenkas. »

Deze beslissing is den werklieden medegedeeld door middel van berichten, uitgeplakt in de voor hen toegankelijke lokalen.

Kortom, de buitengewone verhoogingen, op 1 December 1911 toegekend, zijn slechts voorloopige. We bevinden ons als 't ware nog in den proeftijd. Deze zal echter eerlang afloopen en dan kan het nieuw stelsel voorgoed worden toegepast. Zooals het thans bestaat, is het toch reeds een aanzienlijke vooruitgang op de vroegere stelsels.

Doch hierbij bepaalde zich niet de bezorgdheid van het hoofd des Departements voor de werklieden. Behalve deze buitengewone verhoogingen, gevolg van het nieuw bevorderingstelsel, werden de geregelde verhoogingen volgens het oud stelsel als naar gewoonte toegekend, en zelfs werden voor

sommige klassen van beambten daaraan bijzondere geldmiddelen besteed Voor de machinisten, bij voorbeeld, is eene som van 71,600 frank besteed aan geregelde verhoogingen, ter uitvoering van de beslissing houdende zes maanden verkorting van de bevorderingstermijnen voor die klas van beambten. Evenzoo vergde de op 1 December 1911 toegestane verhooging van het loontarief der werklieden van den exploitatiedienst (arbeidersbazen, hoofd-remwachters, kaapstanderman-meester, ladingmeesters, arbeiders, remwachters, voerlieden en kaapstanderlieden, laders, overladers, inpakkers, kaartjesafnemers, zaalwachters, aanteekenaars en lijnleggers, eene jaarlijksche uitgave die 248,000 frank overschrijdt en invloed had zoo op de gewone als op de buitengewone verhoogingen.

In 1911 zijn nog andere geldelijke voordeelen verstrekt aan het lager personeel (werklieden en bedienden), bij voorbeeld de verhooging van het loon der helpers bij den postdienst (25,000 frank), de verhooging in klas voor sommige postkantoren, met het oog op de jaarwedde van de brievenbestellers (20,000 frank), het overdragen van de mannelijke helpers naar het kader der aangestelden (80,000 frank alleen voor de telegraaf), enz., enz. Doch wij behoeven ons te beperken. Nochtans dienen wij te vermelden de verbetering van den toestand der lagere beambten van het zeewezen, welke medebrengt eene verhooging van ten minste 100 frank voor de beambten betaald bij jaarwedde (matrozen, machinisten, stokers, meestergasten, patroons, bakenwachters, enz.), — de verhooging van het maximum-bedrag der jaarwedde, — het toekennen van vergoedingen wegens reizen tusschen Oostende en Dover, voor matrozen, machinisten, stokers, meesters, enz.) — welke verbetering gezamenlijk eene jaarlijksche uitgave van nagenoeg 150,000 frank vergt.

Thans kunnen wij ten naaste bij de balans opmaken van de voornaamste hervormingen en verbeteringen waartoe alleen in 1911 is besloten ten voordeele van het personeel van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.

I. — Ambtenaren en bedienden.

A. — Maatregelen die aanvangen op 1 Januari 1911.

Brievenbestellers	fr. 1,069,475
Klerken en hiermede gestelde graden	1,106,000
Onderontvangers bij den postdienst	42,200

B. — Maatregelen die aanvangen op 30 Juni 1911.

Lagere bedienden (onderklerken, aangestelden, wachters, expeditionnaires, enz.)	fr. 1,402,000
Statieoversten en ontvangers	322,000
Ambtenaren en bedienden over 't algemeen	90,000

Te zamen. . . fr. 4,031,675

II. — Werklieden.

A. — *Te beginnen van 1 December 1912.*

Verhooging van de grondslagen van het pensioen 486,000

B. — *Te beginnen van 1 December 1911.*

Buitengewone loonsverhoogingen fr. 4,000,000
(Eerste verdeling, onder de werklieden in 't algemeen, van de som van 8,600,000 frank).

Buitengewone loonsverhoogingen, inzonderheid toegestaan aan de werklieden, overgenomen van concessiehoudende maatschappijen 81,800
(Eerste verdeling van de som van 409,175 frank.)

Verhooging van sommige loonstarieven voor werklieden bij den exploitatiedienst. 248,000

Verhooging van de jaarwedde van het lager personeel bij het zeewezen en toekenning van reisvergoeding aan het personeel der pakketbooten 150,000

C. — *Te beginnen van verschillende datums in 1911.*

Gewone loonsverhooging voor de machinisten ten gevolge van vermindering der bevorderingstermijnen 71,600

Overdracht van de mannelijke helpers bij de telegraaf naar het kader der aangestelden 80,000
(Voor de andere besturen is de gansche uitgave nog niet gekend).

Verhooging van het loon der helpers bij den postdienst 25,000

Te zamen. . . fr. 5,142,400

De jaarlijksche uitgave, in 1911, bestemd tot verbetering van de toestand van het personeel in 't algemeen bedraagt 4,051,675
+ 5,142,400 = fr. 9,174,075

Bovenstaande opgave is evenwel niet volledig. Daar kan namelijk worden bijgevoegd de verbetering van den toestand van het treinpersoneel (hoofdwachters) en van de goederenbedienden, geregeld bij koninklijk besluit van 12 Januari 1911, doch aangevangen sedert 1 Januari 1910. Deze verandering in de schaal der wedde van de hoofdwachters en hoofdgoederenbedienden, welke insgelijks de verhooging van het loon der tijdelijke wachters bevat, veroorzaakte in 1911 eene uitgave van nagenoeg 140,000 frank en vergt eene jaarlijksche begrootingsuitgave van nagenoeg 1 miljoen 550,000 frank, die nochtans eerst wordt bereikt na verloop van een tamelijk groot aantal jaren, wanneer de bedoelde beslissing hare volle uitwerking heeft. Het totaal van de nieuwe begrootingsuitgaven voor 1911, met min of meer nabijzijnden vervalldag, ten bate van het personeel des Departements, beloopt dus meer dan 10 miljoen frank.

Wij meenen te mogen zeggen, dat nooit zoo talrijke en voor het personeel zoo aanmoedigende hervormingen zijn verwezenlijkt door eene algemeene, stelselmatige en oordeelkundige bepaling.

Het offer, geleverd van onze financiën, is overgroot, doch wij twijfelen er niet aan of de Kamer zal eenparig het initiatief van den achtbaren Minister toejuichen en hem gelukwenschen omdat hij nagenoeg gansch het programma, uiteengezet in zijne redevoering van 11 Juli 1911 bij de beraadslaging over zijne begrooting ter Kamer, heeft verwezenlijkt.

Werkelijke en onderstelde loopbaan van Pieter en van Jacob, overgenomen van concessiehoudende spoorveegmaatschappijen.

WERKELIJKE LOOPBAAN.	ONDERSTELDE LOOPBAAN	ONDERSTELDE LOOPBAAN aanvangend op den datum van dienstneming bij de MAATSCHAPPIJ, de loonslaar van den Staat ondersteld zijnde in werking op dien datum.
PIETER. — Grand Central Belge. 20 December 1882 lader fr. 2.00 45 Februari 1889 arbeider 2.00 15 December 1894 arbeider 2.25 Staat. 1 Juli 1898 arbeider (1) 2.60 1 Februari 1899 kaartjesafnemer (op aanvraag) . . 2.60 1 Juli 1900 » » » » » 2.80 1 » 1905 » » » » » 3.00 1 December 1907 » » » » » 3.20 1 Mei 1910 » » » » » 3.40 1 Juli 1911 » » » » » 3.40	1 Juli 1898 arbeider (1). fr. 3.20 1 Februari 1899 kaartjesafnemer (2) . . 3.00 (ouderdoms rang op 1 Juli 1898) 1 Juli 1903 kaartjesafnemer. 3.20 1 » 1907 » » » » » 3.40 1 » 1911 » » » » » 3.60 1 » 1914 » » » » » 3.60 Loon verworven op 1 December 1914, krachtens de onderstelde loopbaan, beginnend op den datum van dienstneming bij den Staat, en het bijzonder order n° 281E van 5 December 1914 : $3.40 + (3.60 - 3.40) \times \frac{45}{100} = 3.50 \text{ (of } 3.40 + 0.10)$ 't is te zeggen dat het achterstallige bedragende 3.60 — 3.40 = 0.20, de op 1 December 1914 verleende verhooging zal zijn $\frac{0.20 \times 45}{100} = 0.10.$	20 December 1882 lader (3) fr. 3.00 20 » 1887 » » » » » 3.20 15 Februari 1889 arbeider (4). 3.40 15 » 1893 » » » » » 3.60 15 » 1896 » » » » » 3.80 1 Juli 1898 » » » » » 3.80 1 Februari 1899 kaartjesafnemer (2) . . 3.89 (ouderdoms rang op 20 December 1898). 20 December 1904 kaartjesafnemer . . . 4.00 20 » 1904 » » » » » 4.20 20 » 1908 » » 4.20 + 0.40 dienststreden 1 Juli 1911 » » » 4.20 + 0.40 » De <i>bijkomende</i> verhooging, voortspuitend uit het overschot van de onderstelde loopbaan aanvangend op den datum van dienstneming bij de MAATSCHAPPIJ, op de onderstelde loopbaan aanvangend op den datum van dienstneming bij den Staat, zal zijn : a) Geheele <i>bijkomende</i> verhooging, toe te staan in 5 jaren : $4.30 - 3.60 = 0.70$; b) <i>Bijkomende</i> verhooging, het eerste jaar te verleen (20 t. h. van de gansche <i>bijkomende</i> verhooging) : $\frac{0.70 \times 20}{100} = 0.14$, of aangerond op den minderen deciem, 0.10. 't is te zeggen dat het loon, door den belanghebbende verworven op 1 December 1911, zal zijn 3.40 + 0.10 + 0.10, dus gansche verhoging van 0.20. Zijne achtereenvolgende <i>bijkomende</i> verhoogingen zullen zijn : 0.40 op 1 December 1912, 0.20 op 1 December 1913, 0.40 op 1 December 1914, 0.20 op 1 December 1915.

(1) Arbeider in de nijverheidsstreek, reeks B.
(2) Daar hij op zijn *verzoek* kaartjesafnemer werd, verwierf hij het loon en den onderdoms rang van zijne nieuwe collega's (kaartjesafnemers in de nijverheidsstreek, klas B).
N. B. — Het kader der kaartjesafnemers verschilt met dit der arbeiders. Het minimum-bedrag is lager.
(3) Lader in de nijverheidsstreek, klas B.

JACOB. — Luik-Maastricht.

1 September 1885 ploeg (arbeider)	2.50
1 Januari 1890 " "	2.60
1 " 1891 " "	2.70
1 " 1892 " "	2.80
1 " 1894 " "	3.00
1 " 1896 " "	3.15
1 " 1897 " "	3.25
1 " 1898 " "	3.50

Staat.

1 Januari 1899 arbeider (1)	3.50 (2)
22 Januari 1900 eerste arbeider (1)	3.50
31 Augustus 1902 " "	3.60
31 " 1906 " "	3.80
31 December 1909 " "	4.00
1 Juli 1911 " "	4.00

(1) Arbeider en eerste arbeider in de nijverheidstreek, klas B.

(2) $3.50 = 3.40$ (maximum te dien tijde) + 0.10 overschot.

(3) $4.00 + 0.40 = 4.00$ (huidig maximum) + 0.10 overschot behouden als dienststaat. (Toepassing van § 2, omzendbrief n° 27006 van 22 Novembre 1911.) Jacob trok bij de Maatschappij, toen hij overging naar den Staat, een *hooger* loon dan het maximum van zijne klas bij den Staat. In dit overigens zeer zeldzaam geval, laat men aan de belanghebbenden, om hunne onderstelde loopbaan te bepalen, hetzelfde overschot als in de werkelijke loopbaan.

1 Januari 1899 arbeider (1)	$4.00 + 0.40$ dienststreek (3)
22 Januari 1900 eerste arbeider (1)	$4.20 + 0.40$ dienststreek
22 " 1902 " "	$4.40 + 0.40$ " "
22 " 1904 " "	$4.60 + 0.40$ " "
22 " 1906 " "	$4.80 + 0.40$ " "
22 " 1908 " "	$5.00 + 0.40$ " "
22 " 1910 " "	$5.20 + 0.40$ " "
1 Juli 1911 " "	$5.20 + 0.40$ " "

Loon, verworven op 1 December 1911, krachtens de onderstelde loopbaan aanvangend op den datum van dienstneming bij den Staat, in het bijzonder order n° 284E van 5 December 1911 :

$$4 + \frac{(5.30 - 4) \times 45}{100} = 4.58 \text{ of } 4.50 \text{ aangerond op } 4.50$$

den minimum deciem ($4.40 + 0.40$), 't is te zeggen dat het achterstallige $5.30 - 4 = 1.30$ bedragende, de verhooging, toegestaan op 1 December 1911, zal zijn : $\frac{1.30 \times 45}{100} = 0.50$ of 0.50 aangerond op den minderen deciem.

1 September 1885 arbeider (1)	3.40
1 " 1889 " "	3.60
1 " 1892 " "	3.80
1 " 1895 " "	4.00
1 " 1898 " "	4.20

1 Januari 1899 " "	4.20
22 Januari 1900 eerste arbeider (1)	4.40
22 " 1902 " "	4.60
22 " 1904 " "	4.80
22 " 1906 " "	5.00
22 " 1908 " "	5.20
22 " 1910 " "	5.40
1 Juli 1911 " "	5.40

a) De gansche *bijkomende* verhooging, te verleen in 5 jaar, is $5.40 - 5.30 = 0.10$;

b) De bijkomende verhooging, te verleen het eerste jaar, is 20 t. h. van de gansche verhooging of $\frac{0.10 \times 20}{100} = 0.02$, doch dadelijk krijgt hij de gansche verhooging van 0.10, 't is te zeggen dat het loon, verworven op 1 December 1911, zal zijn $4 + (0.50 + 0.10) = 4.60 + 0.60$, dus eene gansche verhooging van 0.60.

AANMERKINGEN. — Naar de genomen beslissing, zijn de toestanden vastgesteld op 1 Juli 1911, voor de verrekening op 1 December 1911.

Vermindering van uitgaven.

Drie posten worden bedoeld in den tekst der kredieten :

Een post « dwarsliggers en spoorstaven », hoofdstuk II, afdeeling 2, voorziet eene vermindering van 152,000 frank, in de inleidingsnota uitgelegd door mindere kosten van dwarsliggers in hout.

De post « exploitatiekosten », hoofdstuk II, 4^e afdeeling, levert 1 miljoen 452,435 frank vermindering op.

Deze vermindering is slechts schijnbaar, vermits een deel van deze lasten is overgebracht naar artikel 56, en wel voor eene som van 1,572,435 frank. Eigenlijk is er eene vermindering van 120,000 frank.

Hetzelfde geldt voor den post « vervoer van de postpakketten », waarop eene vermindering van 29,680 frank is voorzien. Een deel van die lasten, 59,680 frank, is overgebracht naar artikel 55. Eigenlijk is er eene verhooging van 10,000 frank. De inleidingsnota voor het ontwerp van begrooting van 1912 geeft daarover volledige uitleggingen.

Uitzonderlijke uitgaven.

Op de begrooting voor 1911 was uitgetrokken een krediet van 434,000 fr. wegens herstelling en doelmatige inrichting van ons smaldeel Oostende-Dover.

Het ontwerp van begrooting voor 1912 voorziet als uitzonderlijke uitgaven : aankoop van den scheepsromp voor de loodsboot der standplaats Vlissingen (65,000 frank) en de kosten voor takelage, staand en loopend wand en andere benodigdheden voor den schoener, in 1911 aangekocht voor dezelfde standplaats (28,000 frank).

Dit jaar wordt voor ons smaldeel geen krediet aangevraagd : thans bestaat het uit negen bodems.

* * *

In ons verslag van 1911 hebben wij herinnerd dat de toekomst van België grootendeels overzee is gelegen. We zegden dat nijverheid, handel en de goedgebegrepen uitbreiding over de wereld ons dit opdringen.

Wij verlangden het tot stand brengen van eene nationale vloot, aangevoerd door Belgische zeelieden van allereerst gehalte. We zegden dat er geen beter oogmerk voor het benuttigen van onze krachten kon zijn en wat wij moeten teweegbrengen, is dat België en zijne overgroote voortbrenging doorstralen in de landen van overzee.

De Minister van Spoorwegen heeft reeds de inrichting van een raad voor het zeewezen uitgelokt.

In zijn verslag aan den Koning zegt de Minister van Spoorwegen « dat de toekomst van nijverige en voortbrengende landen als het onze, thans nog slechts te begrijpen is en het eerlang nog minder zal zijn, zonder ruim en vrij gebruik van de zeewegen. De bewindvoerders hebben tot dwingenden plicht, terwijl zij ijverzuchtig zorgen voor onmiddellijke belangen, met voor-

uitzicht, zorg en oordeel de uitwegen te vinden, waarvan 's lands toekomstige rijkdom grootendeels afhangt ».

Bij koninklijk besluit van 10 November 1911 wordt de Hooger Raad van het Zeewezen ingericht, de voorwaarden van zijne verrichting opgegeven en zijn personeel benoemd.

Nogmaals een initiatief, dat den Minister van Spoorwegen tot eer verstrekt.

*
* *

Het verslag van het ontwerp van begrooting voor het dienstjaar 1911 herinnerde, zonder er op aan te dringen, aan het steeds opgeworpen vraagstuk van de scheiding der begrooting voor de Staatsbedrijven van de algemeene begrooting. De Middenafdeeling had gedacht niet meer te moeten terugkomen op het onderzoek van dit vraagstuk, nadat het achtereenvolgens grondig was bestudeerd door de Ministers Liebaert en Renkin en den heer senator Ancion.

De studie over het vraagstuk van den geldelijken toestand van Staatsspoorwegen en van de bezwaren der versmelting in de begrooting, zoo goed uiteengezet door den heer Volksvertegenwoordiger Hubert en verleden jaar nogmaals in 't licht gesteld door den Minister van Spoorwegen, tijdens de beraadslaging over de Begrooting van 's Lands Middelen, scheen uitgeput en in het verslag over de begrooting voor 1911 werd eenvoudig de meening uitgedrukt dat deze begrootingsplitsing door niemand geducht en door velen gewenscht werd.

Zoo men met den heer Liebaert, den gewezen en uitstekenden Minister van Spoorwegen, nu nog mag zeggen « dat dit op verre na geen nieuw vraagstuk is en ontstond bij het inrichten van den spoorweg », toch mogen wij hopen dat het weldra zal opgelost zijn.

Trouwens, ter Senaatszitting van 21 December laatstleden (Handelingen, blz. 57), gaf Minister Levie kond van zijn inzicht en van dit van den Minister van Spoorwegen, eene commissie in te stellen om het vraagstuk der zelfstandigheid van Staatsspoorwegen te bestudeeren. Dergelijke verklaring werd insgelijks afgelegd door Minister de Broqueville, ter zitting van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, op 22 December laatstleden. (Handelingen, blz. 427.)

Het besluit der Ministers van Spoorwegen en van Financiën richt deze commissie in, duidt de voorwaarden van hare verrichtingen aan en benoemt de personen die er deel van uitmaken. Voorzeker had niemand gehoopt dat er zoo spoedig gevolg zou worden gegeven aan den wensch, verleden jaar uitgedrukt door de Middenafdeeling.

*
* *

Insgelijks vernam de Middenafdeeling met genoegen het gevolg gegeven aan de uitbreiding van den telefoondienst en aan het vraagstuk van het abonnement op dezen dienst.

Een woord over onze buurtspoorwegen.

Onder dezen titel zegden wij in ons verslag van 1911 : « Zou het thans niet het gepast oogenblik zijn om het brengen van eenheid in de tarieven voor reizigers en goederen op de buurtspoorwegen en op de Staatspoorwegen, opnieuw te onderzoeken. Moet het onmogelijk worden geacht, gelijke tarieven vast te stellen voor de beide bedrijven? »

Wij veroorloofden ons inzonderheid de aandacht van den Minister op dit vraagstuk te vestigen. We zegden dat onze buurtspoorwegen steeds in omvang toenemen. Onmogelijk kan men ze nog beschouwen als mededingers voor den spoorweg. Veeleer brengen zij hem verkeer aan.

Overigens staat het algemeen belang op het spel en met het bestaande stelsel bewijzen onze lijnen niet de diensten welke men gerechtigd is er van te verwachten.

In den Senaat is overgelegd een wetsvoorstel strekkend tot eenvoudige intrekking van artikel 6 der wet van 24 Juni 1885 op de inrichting van de buurtspoorwegen.

Behoeft men het zoover te drijven of dient men zich te bevredigen met een anderen wensch, door den provincialen raad van Brabant uitgebracht op voorstel van den heer Velghe en strekkend tot herziening van dat artikel in dezen zin, dat de buurtspoorwegen gemachtigd worden hun tarief te verlagen tot dit van Staatsspoorweg, of zelfs binnen de stedelijke wijken tot het laagste tarief van onze plaatselijke tramwegen, zooals wordt herinnerd in de toelichting van bedoeld wetsvoorstel?

Hoe het ook weze, eene oplossing is noodig en nogmals verzoeken wij dat dit vraagstuk welwillend worde onderzocht door den Minister.

*
* *

ONDERZOEK IN DE AFDEELINGEN.**EERSTE AFDEELING.***Verslaggever : de heer BERTRAND.*

Een lid vraag verhooging van wedde voor de ambtenaren en werklieden der spoorwegen van West-Vlaanderen, overgenomen door den Staat.

*
* *

Een lid, aan de spoorwegramp te Kortrijk herinnerend, verklaart dat dezelfde ramp bijna tweemaal terzelfde plaats opnieuw gebeurde. Hij vestigt daarop de aandacht van Regeering en bestuur.

Maatregelen dringen zich op.

*
* *

Een lid vraagt op welken datum het nieuw tarief van de telefoon zal toegepast worden. De afdeeling beslist die vraag tot de Regeering te richten.

*
* *

Een ander lid wenscht te weten of het waar is dat de abonneuten op de telephoon, die buiten een zekeren afstand van de telephoon wonen, eene bijtaks van 40 frank per kilometer zullen moeten betalen. Die bijtaks is niet te rechtvaardigen, dewijl het in de steden en voor de abonneuten der steden is, dat men de overgrooten kosten van vervorming der netten in de stad deed. Welnu, de abonneuten der stad betalen uit dien hoofde geene bijtaks; waarom er eene eischen van de abonneuten op den buiten voor het plaatsen van eenige palen meer? Wordt die bijtaks geëischt, dan zal de wijziging van het abonnement geenszins eene verbetering zijn voor de abonneuten van den buiten.

TWEDE AFDEELING.

Verslaggever : baron DRION.

Een lid klaagt over de wijziging van de vervoertarieven der Belgische kolen binnenslands.

*
* *

Een ander lid wijst op den slechten staat van het materieel der overgenomen lijnen en den minderen toestand van het personeel.

*
* *

Een ander lid vraagt of het waar is dat de Staat vanzins is eene taks op te leggen van 2 frank per wagen rollende over private verbindingslijnen. Zoo ja, dan protesteert hij tegen dien maatregel.

*
* *

Een lid vraagt de aanneming eener wet ter bescherming der zeelieden.

*
* *

Een lid vraagt dat men, van heden af, de quaestie der « ferry-boats » tusschen Oostende en Dover bestudeere.

DERDE AFDEELING.

Verslaggever : De heer DEBUE.

Geen opmerking.

VIERDE AFDEELING.

Verslaggever : De heer BEGEREM.

VRAAG.

Een lid doet opmerken dat het Bestuur der Spoorwegen het middel heeft gevonden om het tarief te verhoogen door hetgeen zij noemt « het invoeren

van een recht van nijverheidsvergunning » onder vorm eener taks van 1 tot 3 frank per wagen, onder voorwendsel van inning der verbindingskosten.

Het lid wenscht te weten waar het Bestuur dat willekeurig en differentieel recht haalt en op welken grondslag die ongelijke belasting berust.

ANTWOORD.

Die taks is gegrond op een redematig beginsel, daar de spoorweg, door die verbinding, diensten bewijst die van de eene nijverheid tot de andere verschillen. Al wat men kan doen, is de taks toe te passen op al de nijverheidstakken zonder onderscheid. Maar het is zeer natuurlijk, dat de verworven toestanden geëerbiedigd worden.

* * *

Minimum van loon. — In eene zelfde stad verandert dikwijls het minimum van 5 tot 10 centiemen voor eenzelfde ambacht. Dat verschil bestaat ook van statie tot statie. Het is wenschelijk een eenigen loonstandaard te bepalen.

* * *

Een lid vraagt welke regelen voor het opmaken van dien loonstandaard in acht genomen worden.

VIJFDE AFDEELING.

Verslaggever : De heer Hoëvois.

Een lid vraagt of het thans bestaande materieel op voldoende wijze wordt benuttigd.

* * *

Wordt er niet te veel personeel aangeworven?

* * *

Een lid vraagt dat de begrooting toereikende kredieten zou voorzien voor de voltooiing der werken, ontworpen te Saint-Ghislain en te Bergen. Men doet opmerken dat die van Bergen op de buitengewone begrooting voorkomen.

* * *

Men vraagt veiligheidsmaatregelen voor Ath en Doornik. Zelfde vraag voor Bergen en Mechelen.

* * *

Men vraagt verbinding der Kempische vaart met Brussel.

* * *

Bij artikel 19 vraagt men of de stokers geen deel zouden moeten hebben in de premiën der machinisten.

Er wordt opgemerkt dat die deelneming niet voor gevolg zou moeten hebben, de premiiën der machinisten te verminderen.

*
* *

Wanneer zal het nieuw telephoontarief in werking treden?

ZESDE AFDEELING.

Verslaggever : De heer COLFS.

Een lid wenscht de Regeering geluk met de verbetering, door haar ingevoerd in den toestand van het personeel.

Hij vraagt dat, wanneer bedienden de gunst vragen om te mogen terugkeeren in de gemeente waarvan zij door de vereischten van den dienst verwijderd werden, de voorkeur in de eerste plaats, zooals thans, gegeven worde aan de gedienden die een lid hunner familie in 't Bestuur hebben, welk in dezelfde gemeente is gevestigd, maar, in de tweede plaats, aan de gehuwde bedienden wier vrouw en kinderen door hun werk of hunnen toestand verplicht zijn in de eerste gemeente te blijven.

*
* *

Een lid verlangt dat maatregelen worden genomen om het vervoer binnenslands van de voortbrengselen van den tuinbouw te bespoedigen.

*
* *

Een lid vestigt de aandacht der Regeering op den toestand van het personeel der spoorwegen van West-Vlaanderen.

*
* *

Een ander lid vraagt waarom de Regeering kolen in den vreemde koopt. De Minister van Spoorwegen doet opmerken dat hij, bij de laatste aanbesteding, kon overeenkomen met de Belgische kolennijneigenaars, doch dat de Regeering zich herhaaldelijk heeft moeten verdedigen tegen de overdreven eischen der Belgische kolennijnen.

*
* *

Een lid vindt dat het minimum van loon niet hoog genoeg is gesteld.

*
* *

Een ander lid drukt zijn genoegen uit over de vermeerdering van materieel, door de Regeering voorgesteld; hij denkt dat men de statiiën zou moeten vergrooten om het materieel meer te doen opbrengen.

ONDERZOEK DOOR DE MIDDENAFDEELING.

Niet meer dan verleden jaar, hield uwe Middenafdeeling zich onledig met algemeene vraagstukken; verleden jaar had zij belangstelling aan den dag gelegd voor de lotsverbetering van het personeel van het spoorwegbestuur.

De toegestane belangrijke verbeteringen hebben wij niteengezet, alsook de noodige hervormingen, op dat gebied door den bevoegden Minister verwezenlijkt.

Een lid der Middenafdeeling is van gevoelen dat, zoo het billijk en onmisbaar is, zich met de verbetering van den toestand van het personeel bezig te houden, men nochtans een ander misbruik moet voorkomen : dat van de oneindige vermenigvuldiging van het getal beambten en werklieden. Welke is eigenlijk de hoeveelheid nuttig werk, door het personeel verricht? Het verslag geeft dienaangaande geene inlichting : dat is eene leemte.

Overigens nemen leden, voor eigen rekening, bekribbelingen over, die reeds in andere afdeelingen werden gemaakt, en namelijk eischt men nogmaals de verbetering van het materieel der lijn Brussel-Doornik, alsook dat de sneltrein op Basel opnieuw een internationale trein worde : de afschaffing der verschillende stilstanden, aan dien trein opgelegd, wordt door al de reizigers gewenscht.

Een lid teekent verzet aan tegen de aangekondigde uitvoering van het ontwerp Bruneel, voor de vervorming der Luxemburg-statie : dat ontwerp maakt de uitvoering der vrijmakingswerken, op het ontwerp Delune voorzien, onmogelijk. Dit laatste staat verre boven het ontwerp Bruneel en zal oneindig minder kosten.

Een lid protesteert tegen het ontwerp van inrichting eener goederenstatie te Boendaal. De verwezenlijking van dat ontwerp zou aan heel die streek haar schilderachtig uitzicht ontnemen.

Een ander lid vreest dat het Josaphatdal, te Schaarbeek, hetzelfde lot onderga. De aandacht van den Minister zal op die opmerkingen gevestigd worden.

Een nog al aanzienlijk getal vragen werden door de Middenafdeeling tot de Regeering gericht.

Hieronder geven wij de vragen en de antwoorden betreffende de begroting van het eigenlijk gezegde Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegraafen; in het verslag der bijzondere commissie, belast met het wetsontwerp tot machtiging van den aankoop, zoo het noodig is, van het trek- en vervoermaterieel, voor Staatsspoorwegen benoodigd gedurende de jaren 1913, 1914 en 1915, hebben wij de vragen en antwoorden opgenomen die in verband staan met de naar aanleiding van dat onderzoek opgeworpen punten.

VRAAG.

1^{ste} Afdeeling.

Een lid wenscht te weten of het waar is dat de abonneuten op de telefoon, die buiten een zekeren afstand van het hoofdbureel wonen, eene bijtaks van 40 frank per kilometer zullen moeten betalen. Die bijtaks is niet te rechtvaardigen, daar het in de steden en ten bate van de abonneuten der steden is dat men de groote kosten voor de vervorming der netten in de

steden deed. Welnu, de abonneuten der steden betalen daarvoor geene bijtaks; waarom er eene gevraagd van de abonneuten van den buiten voor het plaatsen van eenige palen meer? Wordt die bijtaks geëischt, dan is de wijziging van het abonnement geene verbetering voor de abonneuten van den buiten.

ANTWOORD.

Het antwoord op die vraag staat in het koninklijk besluit. Het is overigens voldoende, het tegenwoordig stelsel te kennen om te begrijpen dat het nieuwe stelsel in dat opzicht veel gunstiger zal zijn dan het oude.

VRAAG.

1^{ste} Afdeling.

Een lid vraagt wanneer het nieuw tarief voor de telefoon zal toegepast worden. De afdeling beslist, de vraag tot de Regeering te richten.

ANTWOORD.

Het van kracht worden van het nieuwe stelsel van telefoontarief, bepaald bij koninklijk besluit van 12 Augustus 1911, is onderworpen aan de uitvoering van talrijke en aanzienlijke werken, met het oog op de geschikt-making der verschillende netten en der inrichtingen onder verschillende steden voor de buitengewone uitbreiding welke de hervorming zal teweeg-brengen.

Die werken worden thans met de grootste werkzaamheid voortgezet; maar gezien de aangenomen gewoonte, alle aanduiding van tijd voor eene verbintenis te nemen, ware het mij niet mogelijk, den juisten datum van het in werking treden te bepalen.

VRAAG.

2^e Afdeling.

Een lid vraagt de goedkeuring eener wet tot bescherming der zeelieden.

ANTWOORD.

De opgeworpen quaestie is het voorwerp van gezamenlijke maatregelen, die in mijn Departement ter studie liggen.

VRAAG.

2^e Afdeling.

Een lid klaagt over de wijziging der vervoertarieven van de Belgische kolen binnenslands.

ANTWOORD.

De zaak werd breedvoerig ontwikkeld tijdens de interpellatie der maand December laatstleden.

VRAAG.

2^o *Afdeeling.*

Een lid wijst op den slechten toestand van het materieel der geconcedeerde lijnen en op den minderen toestand van het personeel.

ANTWOORD.

Om op die vraag te kunnen antwoorden, diende er juist bepaald te worden op welke geconcedeerde lijn die toestand bestaat.

Wat betreft het personeel, de lastkohieren van de concessie stellen vast dat de keuze en de benoeming van de voor de uitvoering der werken, de exploitatie der lijn en het innen der opgeldden benoodigde agenten uitsluitend aan de concessiehouders zullen behooren.

VRAAG.

2^o *Afdeeling.*

Een lid vraagt of het juist is dat de Staat eene taks van 2 frank wil opleggen per wagon die op de private verbindingslijnen rolt. In dat geval protesteert hij tegen dien maatregel.

ANTWOORD.

De zaak werd breedvoerig ontwikkeld tijdens de interpellatie der maand December laatstleden.

VRAAG.

2^o *Afdeeling.*

Een lid vraagt dat men van nu af de quaestie der veerbooten tusschen Oostende en Dover zou bestudeeren.

ANTWOORD.

Het Bestuur van het zeewezen volgt met de grootste aandacht de quaestie der veerbooten; maar de studie van soortgelijk ontwerp schijnt niet gepast om de volgende redenen :

a) Het gebruik der veerbooten is vooral gewettigd voor korte overvaarten waar de winst, te verwezenlijken op den duur van het overladen, de vermeerdering vergoedt van den duur der overvaart, voortspruitende uit de vermindering van de snelheid der vaart die men moet toestaan;

b) Voor havens, waar de storing der tij aanzienlijk is, vergt hunne exploitatie bij ieder kopstation vaste inrichtingen die zeer veel kosten. Voor

de haven te Dover alleen, kan men die uitgave schatten op 7,000,000 frank

Een ontwerp van veerboot over het kanaal werd bestudeerd op de lijn Kales-Dover; de redenen, die het deden verworpen, bestaan des te meer voor onze nationale lijn.

VRAAG.

4^e Afdeling.

Minimum van loon. — In eene stad verandert het maximum soms van 5 tot 10 centiemmen, voor eenzelfde ambacht. Het is wenschelijk een eenigen loonstandaard te zien bepalen.

* * *

Een lid vraagt welke regelen voor het opmaken van dien loonstandaard in acht genomen worden.

ANTWOORD.

Het minimum van loon voor een zelfde ambacht verschilt nooit met 5 of 10 centiemmen.

Daar de ladder der dagloonen opgemaakt is volgens eene gelijkmatige gradatie van 20 centiemmen, bestaat er ten minste een verschil van dat bedrag tusschen twee verschillende minimumcijfers.

Die loonstandaard is onderverdeelt als volgt.

Voor den dienst van weg en werken :

Drie klassen.	}	A. Groote centrums. — Nijverheidsstreken.
		B. Belangrijke steden; half-nijverheidsstreken, half-landbouwstreken.
		C. Hoofdzakelijk landbouwstreken.

Voor den dienst der exploitatie :

Nijverheidsstreken.	}	De statien, die zich in de eene of de andere bevinden, zijn op hare beurt onderverdeelt in reeks A en reeks B, volgens de belangrijkheid van het werk.
Landbouwstreken.		

Voor den trekdienst en dien van het materieel :

Twee klassen.	}	a) Groote centrums en nijverheidscentrums.
		b) Gemeenten waar het leven niet zoo duur kost en men gemakkelijk werklieden vindt.

Die onderverdeelingen worden gerechtvaardigd door de verschillende levensvoorwaarden naar gelang der Belgische streken, door de belangrijkheid der bedieningen of van het uit te voeren werk, door de moeilijke werwing, enz. Dit zoo zijnde, begrijpt men dat het minimum van loon verandert van statie tot statie, van sectie tot sectie, van werkplaats tot werkplaats, en zelfs in twee naburige statien.

Overigens bemerkt men dat verschil van bezoldiging in de private nijverheid; het wordt door al de syndicale arbeidersverenigingen aangenomen.

Wat meer bijzonderlijk de ambachtslieden betreft, werd de loonstandaard vastgesteld met inachtneming der beroepsbekwaamheid vereischt

voor het werk waarvoor zij geworven werden. Zoo winnen de smid, de paswerker, de draaier, die aan de locomotieven arbeiden, 20 centiemen meer dan de smid, de paswerker, de draaier die de rijtuigen en wagens moeten herstellen. Dat verschil wordt ten overvloede gebillijkt door het moeilijker en juistere werk aan de organen der locomotieven.

De voor de locomotieven te smeden, te monteeren en te draaien stukken zijn veel meer verscheiden en ingewikkeld dan die welke bestemd zijn voor rijtuigen en wagens; zij wegen ook veel zwaarder.

Uit de aanneming van een eenigen loonstandaard zou volgen, dat de werking in de nijverheidsstreek schier onmogelijk zou worden, daar zij afhangt van de wet van aanbod en vraag.

VRAAG.

- 1^o Men vraagt veiligheidsmaatregelen voor Ath en Doornik ;
- 2^o Zelfde vraag voor Bergen en Mechelen ;
- 3^o Men vraagt de verbinding van de Kempische vaart met Brussel.

ANTWOORD.

1^o De veiligheid der reizigers is thans volkomen verzekerd in de statien van Ath en Doornik.

Evenwel moeten de reizigers nog over de sporen loopen om de middenstoepen te bereiken.

De bewakingsdienst slaagt erin, de ongevallen te voorkomen.

Ondergrondse gangen kunnen slechts gemaakt worden bij de uitvoering der plans tot bepaalde inrichting dier twee statien.

Voor Doornik zijn de inrichtingswerken aangevangen; te Ath is het maken der onderaardsche gangen verbonden met de werken tot ophooging der statie, die ter studie liggen.

2^o Te Bergen wordt, sedert verleden zomer, de statie gansch vervormd. Volgens het aangenomen programma, zijn de sporen voor goederentreinen vermeerderd, de inrichtingen voor den reizigersdienst verbeterd, de kaaien verlengd en verbreed tot het dubbel harer vroegere grootte en overdekt; er bestaat een gang onder de sporen met breede uitwegen en door gemakkelijke trappen met de kaaien verbonden.

De sendienst is in overeenstemming gebracht met de nieuwe inrichting.

Voor het aanstaande goed seizoen zal dat alles vaardig zijn voor den dienst.

Te Mechelen. — De veiligheid der reizigers is volkomen verzekerd.

Voor het oversteken van de sporen, slaagt de bewerkingsdienst erin, de ongevallen te voorkomen.

Het plan tot ophooging der statie, dat eerlang zal uitgevoerd zijn, voorziet ondergrondse gangen, alsook de afschaffing der overwegen aan de beide uiteinden der statie.

3^o Die zaak gaat het Departement der Spoorwegen niet aan.

VRAAG.

5^e Afdeling.

Een lid vraagt of het thans bestaande materieel voldoende benuttigd wordt.

ANTWOORD.

Over de benutting van het materieel wordt gedurig gewaakt.

De verdeeling geschiedt met den meesten spoed.

Alles wordt in 't werk gesteld om zoo gauw mogelijk het rollend materieel naar de ladings- en ontladingsplaatsen te sturen.

De aanhoudende verbeteringen in den dienst der goederentreinen strekken daartoe.

Van een anderen kant is het verblijf van het materieel in de statiën, ter verbindingspunten, enz., aan een bestendig toezicht onderworpen en de kosten van niet benutting worden toegepast, iedermaal de onbeweeglijkheid schadelijk is voor de opbrengst van het materieel.

De statistieken bewijzen ons, overigens, dat de vermeerdering van het vervoer die van het materieel overtreft, en dat, ondanks deze bijzonderheid, het gemiddeld peil van de benutting onzer wagens binnen voldoende grenzen blijft.

Daaruit blijkt voldoende dat het materieel, waarover men beschikt, wordt benuttigd naar verhouding van de behoeften van het verkeer, alsmede van de bezwaren welke het bedrijf meebrengt.

VRAAG.

5^e Afdeling.

Wordt er geen nieuw personeel aangesteld?

ANTWOORD.

Het is onbetwistbaar dat het aanhoudend aandringen van de Kamerleden strekt om het personeel te doen vermeerderen.

Doch, in al de diensten van het Departement, is het getal beambten van de verschillende kaders volstrekt geëvenredigd aan de echte behoeften van het bedrijf; de aanwerving wordt geenszins beïnvloed door de onvoorziene toestanden welke natuurlijkerwijze voorkomen in het bedrijf.

Anderzijds wordt tot de vervanging van beambten wegens overlijden, pensionneering, enz., slechts overgegaan naarmate de plaatsen openvallen.

Het Bestuur neemt deze gelegenheid steeds waar om te onderzoeken of men door het benoemen van jonge en bedrijvige mannen, ter vervanging van bejaarde beambten, het personeel niet verminderen kan, hetzij men ze beter indeelt, hetzij men eenieders bevoegdheden beter benuttigt.

Wat aangaat de vermeerdering van het personeel, dit wordt altijd zeer grondig nagegaan bij wijze van onderzoek.

Elke vermeerdering moet steunen op de toeneming van het verkeer en wordt bepaald binnen de grenzen van de dringende, onbetwistbare behoeften van den dienst.

VRAAG.

5^e Afdeeling.

Een lid vraagt dat toereikende kredieten op de Begrooting worden uitgetrokken om de werken, ontworpen te Saint-Ghislain en te Bergen, te voltrekken. Er wordt aangemerkt dat de werken te Bergen zijn voorzien bij de buitengewone Begrooting.

ANTWOORD.

Op het ontwerp van spoorwegbegrooting dienen niet te worden uitgetrokken kredieten voor de werken waarvan de uitvoeringskosten door de buitengewone middelen moeten bestreden worden.

VRAAG.

5^e Afdeeling.

Bij artikel 19 wordt gevraagd of men aan de stokers niet zou dienen toe te kennen het genot van de premiën verleend aan de machinisten. Men merkt aan dat daardoor de premiën ten bate van de machinisten niet dienen verminderd te worden.

ANTWOORD.

Machinisten en stokers trekken reis- en regelmatigheidspremiën, waarvan 60 t. h. worden toegekend aan den machinist en 40 t. h. aan den stoker. Doch, tot nu toe werden alleen door de machinisten de bezuinigingspremiën opgetrokken.

Sedert eenigen tijd worden proeven genomen om te bepalen of de meerdere uitgave, voortspruitende uit het toekennen van soortgelijke premiën aan de stokers, zou worden vergoed door eene vermindering van de verbruikte stoffen.

VRAAG.

6^e Afdeeling.

Een lid wenscht de Regeering geluk met de door haar ingevoerde verbeteringen in den toestand van het personeel. Hij vraagt dat, wanneer beambten verlangen opnieuw te worden aangesteld in de plaats waarvan zij verwijderd werden ter wille van den dienst, men de voorkeur geven zou, in de eerste plaats — zooals thans geschiedt — aan de beambten, die een aldaar gevestigd familielid in het Bestuur hebben, doch, in de tweede plaats, aan de gehuwde beambten, wier vrouw of kinderen wegens hunnen arbeid of hunne betrekking verplicht zijn, in de eerste plaats te blijven.

ANTWOORD.

Over 't algemeen wordt, wat aangaat de verplaatsingen, de voorkeur gegeven naar gelang van de jaren dienst der candidaten.

De gevallen, die een bijzonder belang opleveren of eene afwijking van het aangenomen beginsel kunnen billijken, worden afzonderlijk onderzocht.

VRAAG.

6^e Afdeling.

Een lid verlangt dat maatregelen worden genomen opdat het vervoer van de voortbrengselen van den tuinbouw sneller geschiede.

ANTWOORD.

Het Spoorwegbestuur neemt de belangen van den tuinbouw ter harte en laat geene gelegenheid voorbijgaan om het vervoer van de producten van dien nijverheidstak sneller te doen geschieden.

De treindienst is geregeld derwijze dat die voortbrengselen te Brussel en in de groote steden kunnen aankomen den volgenden dag 's morgens na dien waarop zij werden afgegeven om te worden vervoerd.

Overigens, het Bestuur draagt er bijzonder zorg voor, dat die zendingen niet de minste vertraging ondergaan. Zij doet al wat zij kan om de wijzen van vervoer voortdurend te verbeteren en in de mogelijke mate voldoening te schenken aan de vragen welke de tuinbouwers hem doen geworden.

De klachten wegens te late bestelling zijn, overigens, hoogst zeldzaam en sedert eenigen tijd werden er geene meer ingediend.

VRAAG.

6^e Afdeling.

Een lid acht dat het minimum-loon niet hoog genoeg is.

ANTWOORD.

Vóór 1909 bedroegen de minimum-loonen fr. 2.40; de laagste loonen werden eerst verhoogd met fr. 0.20; in 1910 werd, krachtens eenen algemeen maatregel, het minimum gebracht tot op 3 frank.

Echter, dit minimum is slechts een aanvangsloon dat men kan bekomen zonder een ambacht te kennen.

Het aanvangsloon bedraagt meer dan 3 frank naar gelang van de vereischte bekwaamheid en van de bewezen geschiktheid, ook naar gelang van de duurte der levensmiddelen in sommige streken en van den toestand der arbeidsmarkt.

VRAAG.

6^e Afdeeling.

Een lid drukt zijn genoegen uit over de vermeerdering van materieel, door de Regeering voorgesteld; hij meent dat men de statieën zou moeten verruimen, zoodat het materieel nog beter zou kunnen benuttigd worden.

ANTWOORD.

Sedert geruimen tijd gaat de Regeering op die wijze te werk; de statie-inrichtingen worden uitgebreid naar evenredigheid van de toeneming van het verkeer.

*
* * *

De Middenafdeeling keurt de Begrooting goed met zes stemmen tegen ééne onthouding; zij verzoekt de Kamer, ze op hare beurt goed te keuren.

Dit verslag werd goedgekeurd met algemeene stemmen, behalve ééne onthouding.

De Verslaggever,

XAVIER DE BUE.

De Voorzitter,

A. HARMIGNIE.



BIJLAGE VAN HET VERSLAG.

BIJLAGE I.

TABEL I. — Opgaven betreffende het vermoedelijk bedrag van de ontvangsten der verschillende diensten van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, gedurende het jaar 1911.

DIENSTEN.		Vermoedeijk bedrag der ONTVANGSTEN in 1911.
Spoorwegen		308,290,000
Poste- rijen.	Vrachtgeld van de postbestellingen in 't alge- meen.	fr. 22,521,885
	Recht op de postwissels en postbewijzen	» 663,160
	— der stortingen en betalingen op loo- pende rekening der Nationale Bank.	» 40,352
	— op de abonnementen op dagbladen.	» 96,086
	— op de wissels	» 1,427,069
	— op de vischakten	» 9,808
Aandeel van het gemeentefonds fr.		16,111,640
Telegraaf en telefoon »		19,000,000
Zee- wezen.	Opbrengst van den dienst der pakketbooten tusschen Oostende en Dover. »	1,715,300
	— van den overzetdienst tusschen Antwerpen en het Vlaamsch-Hoofd »	149,800
	— van de rechten der zeepolitie. »	233,500
	— van de loodsrechten »	5,120,600
— van de sluisrechten »		4,300

Dus bedraagt de vermoedelijke verhooging van de ontvangsten voor den spoorweg, in 1911, nagenoeg 6,205,000 frank meer dan in 1910.

TABEL II. — *Ontvangsten van het bedrijf der Staatsspoorwegen in 1910 en 1911.*

AARD VAN HET VERVOER.	ONTVANGSTEN (Staat en concessiehoudende maatschappijen).		ONTVANGSTEN ten bate der Schatkist.	
	1910	1911	1910	1911

Eerste elf maanden (1).

Personen	96,594,000	(2) 90,859,000	94,467,000	(2) 88,895,000
Reisgoed.	2,854,000	(2) 2,590,000	2,808,000	(2) 2,578,000
Goederen, geld en geldswaarden	180,446,000	191,736,000	176,646,000	187,651,000
Buitengewone opbrengsten. .	3,736,000	3,301,000	3,714,000	3,276,000
Gezamenlijke ontvangsten .	283,630,000	288,486,000	277,635,000	282,400,000
Verschillen in 1911 . . .	+ 4,856,000		+ 4,765,000	

December (bij benadering).

Personen en reisgoed	6,998,000	7,279,000	6,845,000	7,126,000
Goederen en buitengewone opbrengsten	17,972,000	19,155,000	17,605,000	18,764,000
Gezamenlijke ontvangsten .	24,970,000	26,434,000	24,450,000	25,890,000
Verschillen in 1911 . . .	+ 1,464,000		+ 1,440,000	
Te zamen voor de 12 maanden.	308,600,000	314,920,000	302,085,000	308,290,000
Verschillen in 1911 . . .	+ 6,320,000		+ 6,205,000	

(1) De ontvangsten in de maanden October en November 1911 zijn niet bepaald vastgesteld.

(2) Het verschil betreffende de reizigers en het reisgoed moet worden toegeschreven aan de Brusselsche Tentoonstelling in 1910.

N. B. — In de ontvangsten gedurende de maanden October, November en December 1911 is geene som voorzien betreffende de afrekening voor het materieel; onder de opbrengsten in October, November en December 1910 komt, uit dien hoofde, eene som van 442,000 frank voor.

TABEL III.
POSTERIJEN.

Vermoedelijk bedrag der ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1911.

Ontvangsten.

Aandeel der Schatkist	fr. 24,758,360
Aandeel van het gemeentefonds	16,111,640
Algemeen bedrag der ontvangsten.	fr. 40,870,000

Uitgaven.

De uitgave zal, in 1911, nagenoeg bedragen de som van fr.	21,812,742
In deze som zijn begrepen de uitgaven van hoofdstuk III, 2 ^o afdeeling, posterijen	fr. 21,296,232
waarbij moet worden gevoegd het aandeel der posterijen in de uitgaven : 1 ^o der gemeenschap- pelijke diensten, bedragende 55 t. h. van het totaalcijfer der uitgaven in rekening gebracht op de artikelen 31, 32 en 33 van de Begrooting. of 796,847 frank	438,266
2 ^o van het Hoofdbeheer, van de wedden van beschikbaarheid, enz.	78,244
Totaal.	fr. 21,812,742

TABEL IV.

TELEGRAAF.

Vermoedelijk bedrag der ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1911.

Ontvangsten.

De ontvangsten van den telegraaf- en van den telephoondienst ten bate der Schatkist zullen, in 1911, ongeveer bedragen 19,000,000

Uitgaven.

De uitgaven zullen, in 1911, ongeveer bedragen . . . fr. 10,740,174

In deze som zijn begrepen de uitgaven van hoofdstuk III, 3^{de} afdeeling, telegraaf- en telephoondienst . fr. 10,543,068

waarbij moet worden gevoegd het aandeel van den telegraaf- en telephoondienst in de uitgaven : 1° der gemeenschappelijke diensten, bedragende 45 t. h. van het totaalcijfer der uitgaven in rekening gebracht op de artikelen 31, 32 en 33 der Begrooting, of 796,847 frank . . . 358,581

2° van het Hoofdbeheer, van de wedden van beschikbaarheid, enz. 38,525

Totaal. . . fr. 10,740,174

TABEL V.
ZEEWEZEN.

Vermoedelijk bedrag der ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1911.

Ontvangsten.

De algeheele ontvangst gedaan, in 1911, voor de verschillende diensten van het zeewezen zal bedragen omtrent . fr. 7,225,500

Uitgaven.

De uitgaven zullen, in 1911, bedragen nagenoeg . . . fr. 8,466,092

In deze som zijn begrepen de gewone uitgaven, artikelen 48, 49, 50, 51 en 52. . . fr. 8,435,724
 waarbij moet worden gevoegd het aandeel van het Bestuur van het Zeewezen in de uitgaven van Hoofdbeheer, van de wedden van de beschikbaarheid, enz. 30,368

Totaal. fr. 8,466,092

Ontvangsten en uitgaven der spoorwegen voor 1885

JAREN.	BRUTO ONTVANGSTEN der exploitatie, verschillende uitgaven inbegrepen.	Exploitatie- uitgaven, pensioenen inbegrepen.	Zuivere ontvangsten der exploitatie.	Aandeelen der maatschappijen en huurprijzen voor de lijnen Spa naar de grens en Antwerpen naar Rotterdam.
1	2	3	4	5
1885	119,726,487 78	70,763,913 50	48,691,574 28	4,918,798 44
1886	117,381,464 66	66,268,281 15	51,113,183 51	4,322,182 90
1887	124,280,452 12	67,201,443 41	57,079,008 71	5,052,534 73
1888	131,439,288 55	70,371,432 66	61,067,855 89	5,127,824 43
1889	136,920,081 34	75,152,149 80	61,767,934 54	5,383,706 14
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers	125,949,356 "	69,951,445 "	65,997,911 "	5,061,009 "
1890	141,251,819 07	84,510,102 46	56,741,716 61	5,703,915 53
1891	142,820,314 40	84,707,064 76	59,113,249 64	5,651,467 91
1892	140,853,451 93	82,989,724 76	57,863,727 17	5,493,028 91
1893	145,587,864 23	82,126,752 69	63,461,111 54	5,787,056 27
1894	152,975,875 98	85,869,171 42	67,106,704 56	5,797,197 30
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers	144,697,755 "	84,049,563 "	60,657,302 "	5,660,533 "
1895	154,695,002 42	91,446,189 25	63,248,813 17	5,800,913 08
1896	160,456,430 83	92,266,058 18	68,190,372 65	6,007,480 33
1897	180,105,783 73	103,730,792 60	76,374,991 13	5,502,307 09
1898	188,111,913 16	108,905,690 68	79,606,222 48	5,340,133 56
1899	204,612,736 73	121,680,486 30	82,932,250 43	5,749,948 14
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers	177,596,373 "	103,605,843 "	73,990,530 "	5,680,157 "
1900	209,162,095 80	141,954,099 39	67,207,996 41	4,945,418 56
1901	207,846,788 77	141,394,509 86	66,452,978 91	4,815,166 56
1902	215,605,720 80	136,265,215 50	79,340,405 30	4,882,994 73
1903	225,194,506 47	135,394,667 78	89,799,838 69	5,007,441 97
1904	232,783,182 12	139,728,997 92	93,054,184 20	5,255,222 07
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers	218,118,459 "	138,947,518 "	79,170,941 "	4,981,255 "
1905	248,136,102 83	155,338,924 33	92,797,178 50	5,344,808 14
1906	259,550,370 35	165,607,006 31	93,943,361 04	5,629,112 96
1907	269,736,668 26	184,580,760 74	85,155,907 52	5,742,625 65
1908	269,361,739 36	182,390,770 34	86,970,969 02	5,736,407 34
1909 (eindcijfer)	281,740,488 69	189,963,749 02	91,776,739 67	5,886,168 02
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers	265,705,073 90	175,576,242 15	90,128,831 75	5,667,830 42
1910 (nabijkomend)	309,315,510 15	204,792,198 "	104,523,312 15	6,514,590 24
1911 (raming)	315,636,000 "	207,112,000 "	108,521,000 "	6,630,000 "
Gemiddelde jaarlijksche cij- fers voor het tijdperk 1885 tot 1911	195,751,375 68	121,171,415 80	74,579,959 88	5,496,241 18

tot 1910 toe en nabijkomend voor 1911

BIJLAGE II.

Aandeel der Schatkist.	Geldelijke lasten der kapitalen. (Interesten en aflossing.)	Boni of mali der exploitatie-rekening.	Gemiddelde geëxploiteerde lengte.	Coëfficiënt van exploitatie.	Gemiddelde prijs der verbruikte brandstof.	Gemiddelde prijs van de gebruikte stalen sporen.
6	7	8	9	10	11	12
44,042,775 84	50,805,021 45	— 6,762,245 61	Kilom. 3,173	58 96	5 65	131 »
46,291,000 61	51,020,538 48	— 4,729,537 87	3,200	56 92	5 10	129 46
52,026,473 98	48,566,868 57	+ 3,459,605 41	3,217	54 07	4 70	108 »
55,940,031 46	49,039,761 32	+ 6,900,270 14	3,227	53 54	5 74	115 65
56,334,228 40	49,450,409 54	+ 6,933,818 86	3,235	54 89	6 68	115 52
50,936,902 »	49,776,520 »	+ 1,160,382 »	3,210	55 54	5 57	119 93
51,167,801 08	50,429,230 37	+ 1,048,570 71	3,249	59 83	10 96	132 50
52,461,781 73	50,561,898 32	+ 1,899,883 41	3,269	59 31	10 26	154 »
52,370,698 26	51,012,014 92	+ 1,358,683 34	3,276	59 27	7 52	139 60
57,674,055 27	51,503,827 49	+ 6,170,227 78	3,279	56 40	6 40	131 »
61,309,507 26	52,168,254 24	+ 9,141,253 02	3,289	56 13	6 89	126 48
54,996,769 »	51,075,045 »	+ 3,921,724 »	3,272	58 08	8 41	136 70
57,447,899 19	49,243,367 21	+ 8,204,531 98	3,299	59 29	7 33	125 29
62,182,892 32	50,509,604 33	+ 11,673,287 99	3,502	57 51	7 42	121 71
70,872,684 04	61,151,524 14	+ 9,721,159 90	3,992	60 87	8 26	118 69
73,866,088 92	62,594,739 31	+ 11,271,349 61	4,004	56 87	9 25	117 50
77,182,302 29	64,220,455 12	+ 12,961,847 17	4,040	60 47	11 22	127 50
68,310,373 »	57,543,938 »	+ 10,766,435 »	3,767	58 37	8 70	124 14
62,262,548 85	67,242,962 98	— 4,980,415 13	4,060	67 86	17 91	127 50
61,637,112 23	69,325,351 84	— 7,688,239 49	4,048	68 05	17 44	127 64
74,457,410 57	71,486,421 59	+ 2,970,988 98	4,049	63 23	12 29	131 08
84,792,396 72	73,555,520 42	+ 11,236,876 30	4,052	60 12	12 24	129 88
87,798,962 13	75,700,390 88	+ 12,098,571 25	4,036	60 03	12 25	131 63
74,189,686 »	71,462,130 »	+ 2,727,556 »	4,049	63 70	14 43	129 55
87,452,370 36	77,999,940 99	+ 9,452,429 37	4,047	62 60	11 97	127 50
88,314,221 08	80,139,922 32	+ 8,174,298 76	4,064	63 81	14 13	125 »
79,413,281 87	86,379,223 71	— 6,965,941 84	4,239	69 18	17 12	137 »
81,234,561 68	88,278,967 01	— 7,044,405 33	4,301	67 74	17 05	159 50
85,890,571 65	91,133,726 71	— 5,243,155 06	4,319	67,46	14 36	140 04
84,461,001 33	84,786,356 15	— 325,354 82	4,194	66 23	14 93	137 81
98,008,721 91	93,744,111 »	+ 4,264,610 91	4,329	66 21	13 82	142 33
101,894,000 »	96,233,000 »	+ 5,661,000 »	4,331	65 62	14 61	140 »
69,083,718 70	65,303,594 60	+ 3,780,124 10	3,746	62 05	10 69	130 11

BELGISCHE

Geconsolideerde schuld. — Toestand der

Op 31 December	Nominaal kapitaal in omloop.	Kapitalen ambtshalve inge- schreven of tot stand gebracht ter vervanging van andere schulden.	Kapitaal der te gelde gemaakte titels.	Gemiddeld bedrag der interessen betaald op het nominaal kapitaal.	Interessen overeenkomende met dit gemiddeld bedrag.
	1	2	3	4	5
1830	632,804 23	»	632,804 23	6 »	37,968 24
1831	46,838,158 83	»	46,838,158 83	3 01	2,348,235 97
1832	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1833	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,530 25
1834	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1835	125,008,782 96	»	96,250,396 97	5 »	4,812,519 85
1836	123,381,502 44	»	125,008,782 96	4 76	5,950,439 15
1837	123,381,502 44	»	123,381,502 44	4 76	5,872,571 93
1838	172,544,213 65	»	172,544,213 65	4 24	7,316,903 79
1839	171,457,028 72	1,466,666 67	169,990,362 05	4 24	7,207,591 35
1840	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 73	4 50	11,443,354 65
1841	252,317,683 52	1,435,242 43	250,882,441 09	4 50	11,289,709 80
1842	277,999,246 74	1,418,110 51	276,581,136 23	4 56	12,612,098 16
1843	672,036,284 49	398,441,752 84	273,594,531 61	4 52	22,866,472 80
1844	595,667,597 35	229,109,525 93	366,588,071 42	4 40	16,128,555 12
1845	592,965,829 59	228,749,330 52	364,216,499 07	4 40	16,025,525 96
1846	589,179,658 78	228,300,700 87	360,878,957 91	4 41	15,914,762 05
1847	584,773,575 66	227,812,790 45	356,960,785 21	4 40	15,706,274 57
1848	616,180,730 02	227,583,631 74	388,597,098 28	4 47	17,370,290 28
1849	612,000,094 05	227,583,631 74	384,416,462 31	4 47	17,183,415 85
1850	606,619,472 90	227,583,631 74	379,035,841 16	4 48	16,980,805 68
1851	600,993,620 88	227,583,631 74	373,409,989 14	4 48	16,728,967 51
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	4 51	17,476,441 88
1853	609,196,669 84	227,583,631 74	381,613,038 10	4 52	17,248,909 32
1854	624,378,403 88	233,567,408 01	390,810,995 87	4 35	17,000,278 33
1855	618,469,512 07	231,932,739 53	386,636,772 54	4 36	16,857,363 26
1856	612,651,630 43	230,285,423 41	382,366,207 02	4 36	16,671,166 63
1857	606,446,520 88	228,556,440 57	377,890,080 31	4 34	16,400,420 47
1858	600,237,550 38	227,583,631 74	372,653,918 64	4 34	16,173,180 04
1859	593,792,646 68	227,583,631 74	366,209,014 94	4 35	15,930,098 15
1860	631,975,321 66	227,583,631 74	404,391,689 92	4 37	17,671,916 85

STAATSSCHULD.

kapitalen verwezenlijkt van 1830 tot 1911.

BIJLAGE 3.

Werkelijk kapitaal (1).	Interestbedrag overeen- komende met het werkelijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal der te gelde gemaakte titels en het werkelijk kapitaal.	Bedrag van de kapitalen aan den spoorweg geleend als buitengewone verrichting volgens de Thesaurie.		Interestbedrag toegepast op de kapitalen in de verslagen.
			Per dienstjaar.	Totaal op het einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
632,884 23	6 »	»	»	»	»
46,838,158 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 91	6 76	26,018,844 13	»	»	»
72,691,169 88	6 78	25,919,435 08	»	»	»
71,543,891 81	6 81	25,897,200 19	641,941 13	641,941 59	»
70,364,846 76	6 84	25,885,550 21	4,272,516 43	4,914,458 02	4 39
96,490,498 64	6 17	28,518,284 32	8,574,030 24	13,488,488 26	4 39
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	12,912,187 78	26,400,676 04	4 39
129,027,048 64	5 67	43,517,165 01	13,873,768 80	40,274,444 84	4 32
126,741,395 04	5 69	43,248,967 01	17,010,176 63	57,284,621 47	4 32
206,385,990 99	5 55	47,910,778 74	20,624,184 65	77,908,906 12	4 88
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	24,877,890 63	102,786,096 75	4 89
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	20,926,149 62	123,712,846 37	4 89
227,241,124 78	5 44	46,353,406 87	13,284,953 80	136,997,800 17	4 90
324,054,203 31	4 98	42,503,868 11	7,110,250 35	144,108,050 52	4 66
321,917,109,92	4 98	42,299,389 15	4,810,180 10	148,918,230 62	4 66
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	6,272,766 81	155,190,997 43	4 66
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	3,874,144 06	159,065,142 39	4 67
348,475,847 55	4 98	40,121,250 73	3,218,934 22	162,284,076 61	4 71
344,945,072 77	4 98	39,471,389 54	2,816,362 75	165,100,439 36	4 71
340,356,322 01	4 99	38,679,519 15	949,619 50	166,050,058 86	4 71
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	444,270 62	166,494,329 48	4 71
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	1,040,148 95	167,534,478 43	4 73
315,031,619 39	5 »	36,581,418 71	1,226,652 16	168,761,110 59	4 73
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,868,077 02	172,629,187 61	4 54
350,217,807 99	4 81	36,418,967 55	4,980,558 70	177,609,746 31	4 54
346,454,801 40	4 81	35,911,405 62	3,353,465 60	180,963,210 91	4 54
342,514,104 55	4 79	35,375,975 76	2,893,061 99	183,856,273 90	4 51
337,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,089,935 »	186,946,208 90	4 51
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	689,266 82	187,635,475 92	4 51
370,600,802 14	4 77	33,790,887 78	2,317,300 84	189,952,776 56	4 41

(1) Opbrengsten der uitgaven van leeningen, na afrekening der sommen besteed aan de aflossingen en aan de terugbetalingen.

BELGISCHE

Geconsolideerde schuld. — Toestand der

Op 31 december.	Nominaal kapitaal in omloop.	Kapitalen ambtshalve inge- schreven of tot stand gebracht ter vervanging van andere schulden.	Kapitaal der te gelde gemaakte titels.	Gemiddeld bedrag der interesten betaald op het nominaal kapitaal.	Interesten overeenkomende met dit gemiddeld bedrag.
	1	2	3	4	5
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,341,188 87	4 38	17,403,514 08
1862	617,618,068 84	227,583,631 74	390,034,437 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,037,517 97	227,583,631 74	382,453,886 23	4 38	16,751,486 21
1864	602,071,065 35	227,683,631 74	374,487,433 61	4 39	16,439,998 31
1865	653,138,940 84	227,583,631 74	425,555,309 10	4 41	18,766,980 13
1866	644,207,245 01	227,583,631 74	416,623,613 27	4 42	18,414,763 69
1867	693,491,937 57	227,583,631 74	465,908,305 83	4 44	20,686,328 74
1868	690,250,628 91	227,583,631 74	462,665,997 17	4 41	20,542,414 67
1869	683,110,510 61	227,583,631 74	455,526,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 33	227,583,631 74	454,030,393 59	4 46	20,249,755 53
1871	746,175,985 50	227,583,631 74	518,592,354 76	4 43	22,973,641 28
1872	737,037,513 96	219,959,631 74	517,077,882 22	4 45	23,009,965 75
1873	1,045,058,355 61	221,359,266 69	823,689,088 92	3 91	32,206,243 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823,470,225 78	3 91	32,197,685 80
1875	1,044,560,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	3 91	32,186,768 41
1876	1,053,498,567 44	221,369,266 69	832,129,300 75	3 91	32,536,255 63
1877	1,134,550,640 62	221,369,266 69	913,181,378 93	9 32	35,796,710 02
1878	1,254,487,248 91	221,369,266 69	1,033,117,982 22	3 85	39,775,042 31
1879	1,175,555,948 91	221,369,266 69	1,054,186,682 22	3 86	44,691,605 93
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207,394,782 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,408,148 91	221,369,276 69	1,222,038,882 22	5 69	45,093,234 75
1882	1,593,096,318 91	221,369,266 69	1,371,727,081 22	3 62	49,656,520 37
1883	1,764,706,848 91	221,369,266 69	1,543,337,582 22	3 67	56,640,489 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,632,782 22	3 67	56,762,157 10
1885	1,772,048,948 71	221,369,266 69	1,550,679,682 22	3 67	56,909,944 33
1886	1,901,670,848 91	308,082,566 69	1,593,588,232 22	3 66	58,325,331 11
1887	1,915,846,573 91	308,503,441 69	1,607,343,132 22	3 35	53,845,994 92
1888	1,927,561,473 91	308,503,441 69	1,619,038,032 22	3 35	54,238,444 07
1889	1,973,068,873 91	308,503,441 69	1,664,565,432 22	3 35	55,762,941 97
1890	2,006,564,173 91	308,503,441 69	1,698,060,732 22	3 36	57,054,840 60

STAATSSCHULD.

kapitalen verwezenlijk van 1830 tot 1911 (vervolg).

Werkelijk kapitaal (1).	Interestbedrag overeen- komende met het werkelijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal der te gelde gemaakte titels en het werkelijk kapitaal.	Bedrag van de kapitalen aan den spoorweg geleend als buitengewone verrichting volgens de Thesaurie.		Interestbedrag toegepast op de kapitalen in de verslagen.
			Per dienstjaar.	Totaal op het einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	5
363,914,025 05	4 78	33,427,163 72	4,725,641 20	194,678,417 76	T. h. 4 52
356,943,609 35	4 78	33,090,727 75	6,019,162 27	200,697,580 03	4 52
349,682,098 44	4 79	32,771,787 79	6,633,930 60	207,331,510 63	4 53
342,109,721 58	4 80	32,377,742 03	5,245,280 96	212,596,791 59	4 53
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	9,053,905 39	221,650,696 98	4 53
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	14,426,666 49	236,077,363 47	4 53
436,815,249 01	4 73	29,093,086 82	8,438,016 02	244,515,379 49	4 52
433,835,147 30	4 73	28,831,849 87	5,259,984 04	248,776,363 53	5 52
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,752,672 25	253,528,035 81	4 54
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,073,266 02	262,601,301 83	4 54
489,452,757 63	4 70	29,439,597 13	26,414,628 18	289,015,930 01	4 50
487,675,036 46	4 72	29,402,845 76	40,110,582 79	329,126,512 80	4 51
727,429,573 36	4 43	91,259,515 56	86,764,517 02	425,891,029 82	4 29
727,213,998 26	7 43	96,256,227 52	31,365,724 30	457,256,754 12	4 29
726,938,085 86	4 43	96,253,022 16	17,368,153 72	474,624,907 84	4 29
735,903,308 87	4 22	96,225,991 88	73,844,253 85	348,469,461 69	4 29
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	29,400,938 44	577,870,100 13	4 26
917,299,237 25	4 33	115,818,654 97	53,218,548 51	631,098,643 64	4 23
938,551,713 70	4 33	115,634,968 52	39,732,520 33	670,831,163 97	4 23
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 33	50,249,852 84	721,081,016 81	3 96
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	64,813,005 72	785,894,022 53	3 96
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	61,551,875 55	847,445,898 08	3 94
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 41	29,724,775 31	877,173,673 39	3 93
1,421,969,637 71	3 99	124,683,144 51	19,356,123 21	896,529,796 60	3 93
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	11,634,403 07	908,164,199 67	3 93
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	99,436,701 62	1,007,600,901 29	3 91
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	12,890,682 53	1,020,491,583 82	3 57
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,124,233 66	1,033,615,017 48	3 57
1,512,994,028 51	3 61	121,571,403 71	14,777,468 13	1,048,393,285 61	3 56
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,234,698 97	1,065,627,984 58	3 57

(1) Opbrengsten der uitgaven van leeningen, na afrekening der sommen besteed aan de aflossingen en aan de terugbetalingen.

BELGISCHE

Geconsolideerde schuld. — Toestand der

Op 31 december.	Nominaal kapitaal in omloop.	Kapitalen ambtshalve ingeschreven of tot stand gebracht ter vervanging van andere schulden.	Kapitaal der te gelde gemaakte titels.	Gemiddeld bedrag der interesten betaald op het nominaal kapitaal.	Interesten overeenkomend met dit gemiddeld bedrag.
	1	2	3	4	5
1891	2,601,638,423 91	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 35	58,730,021 90
1892	2,127,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 34	60,753,166 54
1893	2,169,730,203 93	309,979,621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,971,347 05	309,920,464 83	1,895,050,882 22	3 »	63,105,194 37
1895	2,226,529,447 05	309,920,464 83	1,916,608,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 05	309,920,464 83	1,998,576,857 22	3 »	59,957,305 71
1897	2,370,394,775 57	309,920,343 35	2,060,474,432 22	3 »	61,814,232 96
1898	2,603,787,175 57	309,920,343 35	2,293,866,832 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,650,898,150 57	309,920,343 35	3,340,977,807 22	3 »	70,229,334 21
1901	2,778,051,350 57	309,920,343 35	2,468,131,007 22	3 »	74,043,930 21
1902	2,879,394,050 57	309,920,843 35	2,509,473,707 22	3 »	77,084,211 21
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 21
1904	3,116,872,948 12	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 21
1905	3,220,908,448 12	309,920,140 90	2,910,988,307 22	3 »	87,329,649 21
1906	3,282,467,050 56	309,869,768 34	2,975,597,282 22	3 »	89,267,918 46
1907	3,364,611,550 56	309,869,768 34	3,054,741,782 22	3 »	91,642,253 46
1908	3,436,917,850 56	309,869,768 34	3,129,048,082 22	3 »	93,811,442 46
1909	3,580,859,750 56	309,869,768 34	3,270,989,982 22	3 »	98,129,699 46
1910	3,703,403,693 37	308,909,111 15	3,394,494,582 22	3 »	101,834,837 46
1911	3,734,354,038 09	308,887,855 87	3,425,466,182 22	3 »	102,763,985 46

STAATSSCHULD.

kapitalen verwezenlijkt van 1830 tot 1911 (vervolg).

Werkelijk kapitaal (1).	Interestbedrag overeenko- mende met het wer- kelijk kapitaal.	Verschil tusschen het nomi- maal kapitaal der te gelde gemaakte titels en het werkelijk kapitaal.	Bedrag van de kapitalen aan den spoorweg geleend als buitengewone verrichting volgens de Thesaurie.		Interestbedrag toegepast op de kapitalen in de verslagen.
			Per dienstjaar.	Totaal op het einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
1,683,843,088 96	3 60	121,291,901 26	17,140,279 42	1,082,768,264 »	3 55
1,696,828,061 33	3 58	122,129,017 89	18,528,473 79	1,101,296,737 79	3 54
1,738,078,115 48	3 56	121,672,466 74	13,752,972 14	1,115,049,709 93	3 52
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	23,573,243 27	1,138,622,953 20	3 52
1,795,618,461 55	3 20 ²	120,990,520 72	17,732,719 17	1,156,355,672 37	3 16
1,878,469,746 44	3 18 ⁸	120,107,110 78	40,322,357 28	1,196,678,029 65	3 16
1,940,962,312 92	3 18 ⁵	119,512,119 30	225,977,380 83	1,422,655,410 48	3 15
2,174,862,454 58	3 16 ¹	119,004,337 64	40,325,879 30	1,462,981,289 78	3 13
2,178,320,217 91	3 16 ⁴	118,941,089 31	77,203,897 32	1,540,185,187 10	3 13
2,219,501,706 34	3 16 ⁴	121,476,100 88	51,137,128 60	1,591,322,315 70	3 13
2,342,547,185 49	3 16 ¹	125,583,821 73	66,864,911 52	1,658,187,227 22	3 13
2,443,219,674 13	3 15 ⁵	127,254,029 69	63,869,881 72	1,722,057,108 94	3 12 ⁵
2,552,178,365 59	3 14 ⁹	126,583,041 63	62,401,710 46	1,784,458,819 40	3 12
2,690,048,146 12	3 14 ²	126,905,661 10	69,016,259 80	1,853,475,079 20	3 11 ⁵
2,783,719,423 23	3 13 ⁷	127,268,883 99	70,559,464 68	1,924,034,543 88	3 11
2,847,974,209 41	3 13 ⁴	127,623,072 01	55,045,087 08	1,979,079,630 96	3 11
2,925,506,164 96	3 13 ³	129,235,617 26	96,283,038 61	2,075,362,669 57	3 10 ⁸
2,994,220,165 16	3 13 ³	132,827,017 06	98,916,711 58	2,174,279,381 15	3 10 ⁹
3,129,442,909 46	3 13 ⁶	141,547,072 76	68,754,394 08	2,243,033,775 23	3 11 ³
3,243,800,179 71	3 13 ⁹	150,694,402 51	79,948,326 63	2,322,982,101 86	3 11 ⁷
3,271,102,980 64	3 14 ²	154,363,201 58	59,700,000 » (2)	2,382,682,101 86	3 12

(1) Opbrengsten der uitgiften van leeningen, na afrekening der sommen besteed aan de aflossingen en aan de terugbetalingen.

(2) Voorloopig cijfer.

Jaarlijksche uitkomsten der exploitatie van het

JAREN.	Gemiddelde lengte der geëxploiteerde lijnen.	NETTIG KAPITAAL. — Totaal.	Kosten, per kilometer, van de lijnen en van het materieel toebehoorende aan den Staat.	VOOR HET NET IN			
				Tonnemaat.	Vervoerde reizigers.	Bruto ontvangst.	Exploitatienitgaven, pensioenen inbegrepen.
	2	3	4	5	6	7	8
1835	13.5	1,929,767 55	94,596	»	421,439	269,362 50	168,847 44
1836	35.7	5,815,416 34	132,169	»	871,307	825,594 01	431,435 67
1837	90.8	18,253,149 31	127,644	»	1,384,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1838	202.6	35,587,228 51	139,013	5,300	2,238,303	3,098,267 66	2,768,616 64
1839	273.3	49,740,247 90	160,972	34,356	1,952,731	4,282,886 86	3,082,994 23
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	123.2	22,265,161 92	130,879	»	1,373,671	1,978,797 24	1,528,316 54
1840	324.7	62,144,182 97	186,172	104,892	2,199,319	5,355,946 48	3,077,994 08
1841	340.5	75,578,614 73	199,943	176,722	2,639,744	6,281,809 09	4,469,387 95
1842	398.5	95,266,341 49	217,503	192,910	2,724,404	7,501,862 49	4,496,399 13
1843	485.5	136,998,807 07	244,726	359,140	3,085,349	9,028,821 87	5,393,854 52
1844	559.8	144,108,050 52	257,408	560,606	2,381,529	11,247,460 75	5,977,403 03
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	421.8	102,818,997 98	221,150	278,914	2,806,009	7,883,480 11	4,682,948 54
1845	559.8	148,918,230 62	266,020	691,288	3,470,678	12,420,850 21	6,307,111 15
1846	559.8	155,120,997 45	277,126	778,897	3,700,411	13,599,571 22	7,154,541 78
1847	569.6	159,065,142 39	282,123	1,005,677	3,746,390	14,776,388 10	9,292,275 09
1848	594.9	162,281,076 61	385,619	876,515	3,638,965	12,302,826 29	9,856,280 47
1849	621.6	165,100,439 36	290,481	1,034,842	3,924,006	13,291,528 53	8,166,026 73
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	581.8	158,111,777 28	280,300	887,444	3,696,030	13,278,232 87	7,955,847 04
1850	621.6	166,046,582 »	292,097	1,261,155	4,188,614	15,090,030 77	9,198,980 39
1851	621.6	196,470,852 62	292,862	1,271,403	4,355,755	16,338,291 49	8,614,753 94
1852	624.6	167,530,501 57	294,666	1,479,544	4,451,304	17,408,068 15	8,500,672 18
1853	631.4	168,651,076 04	295,782	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	10,018,687 08
1854	636.6	172,296,859 37	301,895	2,345,892	4,905,814	22,748,574 52	11,297,829 49
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	628.4	168,203,174 32	295,460	1,639,820	4,517,349	18,267,975 40	9,526,164 62

Spoorwegwet van den Belgischen Staat sedert het begin.

BIJLAGE IV.

ZIJN GEHEEL.		PER GEEEXPLOITEERDEN KILOMETER.				SA: DO rekening houdende van de geldelijke lasten, van de huurprijzen en aandelen der maatschappijen.				Coefficients der exploitatiekosten (1).
Bruto winst.	Tonnenmaat.	Bruto ontvangsten.	Exploitatie- uitgaven.	Bruto winst.	Voor gansch het net.		Per geëxpl. kilom.			
					Zuivere winsten.	Zuiver verlies.	Zuivere winsten.	Zuiver verlies.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
109,515 06	»	19,953 »	12,507 »	7,446 »	»	23,373 74	»	1,731 40	62 68	
394,458 34	»	23,126 »	12,077 »	11,049 »	»	24,202 93	»	677 90	52 22	
227,886 46	»	15,615 »	13,106 »	2,509 »	»	687,913 66	»	7,567 20	83 93	
329,651 02	30	15,292 »	13,665 »	1,627 »	»	1,188,972 09	»	5,868 60	89 36	
1,199,892 63	126	15,672 »	11,281 »	4,301 »	»	1,026,376 66	»	3,755 50	71 98	
450,480 70	»	16,064 »	12,407 »	3,657 »	»	590,167 81	»	4,791 »	77 23	
2,277,952 90	323	16,495 »	9,480 »	7,015 »	»	1,187,965 34	»	3,657 70	57 47	
1,812,421 14	519	18,448 »	13,125 »	5,323 »	»	2,830,930 60	»	8,314 »	71 15	
3,005,463 36	484	18,825 »	11,823 »	7,542 »	»	2,827,762 02	»	7,096 »	59 94	
3,634,976 35	740	18,597 »	11,110 »	7,487 »	»	3,104,212 08	»	6,394 80	59 74	
5,270,353 72	1,003	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	1,666,814 19	»	2,997 50	53 14	
3,200,227 57	614	18,689 »	11,102 »	7,587 »	»	2,323,476 85	»	5,508 50	59 40	
6,113,739 06	1,236	21,188 »	11,267 »	10,921 »	»	1,114,975 38	»	1,991 70	50 78	
6,445,029 44	1,379	24,294 »	12,781 »	11,513 »	»	1,048,230 96	»	1,872 50	52 »	
5,484,113 01	1,767	25,942 »	16,314 »	9,628 »	»	2,317,595 67	»	4,068 80	59 94	
3,443,545 85	1,475	20,680 »	14,892 »	5,788 »	»	4,692,599 65	»	7,888 »	69 94	
5,125,501 80	1,658	21,280 »	13,074 »	8,206 »	»	3,308,070 25	»	5,296 30	60 09	
5,322,385 83	1,503	22,285 »	13,676 »	9,149 »	»	2,496,295 78	»	4,291 10	58 55	
5,900,050 38	2,021	24,174 »	14,728 »	9,446 »	»	2,702,990 42	»	4,327 60	59 93	
7,723,538 55	2,027	26,158 »	13,792 »	12,366 »	»	919,159 05	»	1,471 60	51 28	
8,907,395 97	2,371	27,871 »	13,610 »	14,261 »	186,346 77	»	298 30	»	47 46	
9,727,224 98	2,917	32,273 »	15,867 »	15,406 »	777,424 91	»	1,231 30	»	49 57	
11,450,845 03	3,688	35,734 »	17,747 »	18,187 »	2,407,371 »	»	3,781 68	»	48 52	
8,744,810 78	2,607	20,072 »	15,160 »	13,912 »	»	50,201 36	»	79 90	51 35	

(1) Niet medegerekend de kosten der voltooiingswerken, genomen op de gewone begroting van 1846 tot 1886.

Jaarlijksche uitkomsten der exploitatie van het

JAREN.	Gemiddelde lengte der geëxploiteerde lijnen.	NUTTIG KAPITAAL. — Totaal.	Kosten, per kilometer, van de lijnen en van het materieel toebe- hoorende aan den Staat.	VOOR HET NET IN			
				Tonnemaat.	Vervoerde reizigers.	Bruto ontvangst.	Exploitatieuit- gaven, pensioenen inbegrepen.
1		3	4	5	6	7	9
1855. . . .	652.4	177,190,648 66	306,773	2,716,539	5,288,216	24,546,263 20	13,063,015 70
1856. . . .	713.1	180,453,200 01	308,952	2,618,658	5,962,706	24,612,160 59	14,645,613 67
1857. . . .	744.6	197,091,779 41	320,963	2,859,325	6,458,424	25,743,498 07	14,542,307 79
1858. . . .	745.7	200,181,714 41	325,322	3,271,634	6,640,948	27,074,124 47	14,989,021 94
1859. . . .	745.7	200,870,981 23	326,324	2,398,860	7,140,640	28,117,469 10	14,533,542 13
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	720.3	191,157,664 75	317,668	2,972,895	6,298,187	26,097,301 89	14,354,700 25
1860. . . .	747.2	203,188,282 07	329,428	3,770,615	7,442,361	29,044,505 28	14,300,787 50
1861. . . .	748.6	207,913,923 27	336,363	4,203,671	7,849,594	32,991,957 22	14,655,562 37
1862. . . .	748.6	213,932,718 04	345,503	4,374,995	8,131,685	32,703,236 82	15,241,905 36
1863. . . .	748.6	219,429,926 33	353,846	4,572,454	8,818,952	33,976,414 31	15,824,280 70
1864. . . .	748.6	223,429,834 11	359,847	5,352,305	9,421,632	36,329,616 90	17,416,526 15
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	748.3	213,578,936 76	344,937	4,454,808	8,326,845	33,129,206 13	15,487,812 32
1865. . . .	749.2	230,457,459 82	369,448	6,006,195	18,677,963	33,193,962 92	19,815,804 54
1866. . . .	789.8	239,505,337 47	378,825	6,648,366	41,637,417	37,889,919 66	23,473,179 07
1867. . . .	862.7	251,541,340 95	376,935	6,661,064	42,616,991	40,352,035 »	24,324,343 65
1868. . . .	862.7	252,254,840 40	377,988	6,787,898	42,824,334	42,001,675 09	23,154,570 05
1869. . . .	862.7	254,132,508 68	380,967	7,248,814	42,577,016	43,534,642 84	24,759,763 77
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	825.4	245,578,297 46	376,833	6,670,467	42,266,730	40,394,447 10	23,305,536 21
1870. . . .	868.7	258,845,254 61	387,021	7,767,488	44,131,356	45,366,359 22	25,558,032 87
1871. . . .	1,422.2	300,886,733 96	394,842	11,204,691	48,282,037	66,185,030 56	35,397,442 06
1872. . . .	1,469.6	335,517,030 83	422,547	13,264,731	23,197,623	68,590,317 51	42,720,305 65
1873. . . .	1,871.1	528,327,639 35	472,301	16,285,822	29,101,509	72,867,366 73	54,724,899 29
1874. . . .	1,925.1	565,619,822 30	488,636	16,137,240	32,444,823	88,222,555 26	60,678,815 07
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	1,511.3	397,767,296 22	433,069	12,931,994	23,432,069	68,216,325 86	43,815,838 99
1875. . . .	1,966.5	581,219,556 40	497,123	14,383,841	34,961,012	87,742,148 76	58,908,463 59
1876. . . .	2,053.2	652,428,671 14	508,812	14,572,956	36,913,707	90,614,686 14	58,074,620 91
1877. . . .	2,144.7	878,023,405 96	463,299	14,554,854	37,421,210	90,549,290 91	55,580,080 29
1878. . . .	2,435.3	922,781,268 11	417,787	16,022,800	40,391,240	94,473,169 17	56,479,678 37
1879. . . .	2,552.0	974,878,519 33	408,525	17,345,255	40,926,427	99,913,197 86	58,853,554 71
Gemiddelde vijfjaarlijksche cijfers.	2,230.3	801,786,284 19	459,109	15,375,941	38,122,721	92,658,498 57	57,579,281 38

spoorwegnet van den Belgischen Staat sedert het begin (vervolg).

ZIJN GEHEEL.		PER GEËXPLOITEERDEN KILOM.				SALDO rekening houdende van de geldelijke lasten, van de huurprijzen en aandelen der maatschappijen				Coëfficiënten der exploitatiekosten.
Bruto winst.	Tonnelmaat.	Bruto ontvangsten.	Exploitatie- uitgaven.	Bruto winst.	Voor gansch het net.		Per geëxploiteerden kilometer			
					Zuivere winsten	Zulver verlies.	Zuivere winsten.	Zulver verlies.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
11,483,249 50	4,166	37,625 »	20,023 »	17,602 »	1,936,886 54	»	2,968 80	»	51 71	
9,966,546 92	3,672	34,514 »	20,538 »	13,076 »	4,750 84	»	6 70	»	58 02	
11,201,182 28	3,843	34,574 »	19,520 »	15,044 »	394,653 31	»	530 »	»	54 53	
12,418,102 53	4,394	36,754 »	20,101 »	16,653 »	1,306,583 58	»	1,752 20	»	53 25	
13,643,926 97	4,562	37,687 »	19,490 »	18,297 »	2,366,308 68	»	3,173 30	»	50 07	
11,742,601 64	4,127	36,231 »	19,929 »	16,302 »	2,201,836 59	»	1,668 50	»	53 52	
15,343,717 78	5,047	39,674 »	19,139 »	20,535 »	3,977,080 94	»	5,322 60	»	47 57	
18,336,394 85	5,619	44,072 »	10,577 »	24,495 »	6,609,930 89	»	8,829 70	»	43 74	
17,461,331 56	5,849	43,686 »	20,361 »	23,325 »	5,482,062 19	»	7,323 10	»	45 80	
18,152,133 61	6,113	45,387 »	21,138 »	24,249 »	5,718,551 02	»	7,639 »	»	46 11	
18,913,390 75	7,155	48,530 »	23,265 »	26,265 »	5,996,150 99	»	8,009 80	»	47 70	
17,641,393 71	5,957	44,271 »	20,697 »	23,574 »	5,556,755 21	»	7,425 60	»	46 18	
18,378,158 38	8,019	50,980 »	26,449 »	24,531 »	5,015,279 82	»	6,694 20	»	51 39	
14,416,740 59	8,424	47,974 »	29,720 »	18,254 »	»	87,487 54	»	110 80	60 78	
16,027,691 35	7,727	46,774 »	28,196 »	18,578 »	711,086 95	»	824 30	»	60 29	
17,847,085 04	7,874	48,686 »	27,999 »	20,687 »	1,938,901 93	»	2,247 50	»	57 36	
18,774,879 07	8,360	50,463 »	28,700 »	21,763 »	2,733,814 41	»	3,168 90	»	56 30	
17,008,910 89	8,079	48,938 »	28,235 »	20,703 »	2,062,319 12	»	2,498 50	»	57 22	
19,808,326 35	8,940	52,223 »	29,421 »	22,802 »	3,550,384 72	»	4,087 »	»	55 66	
30,787,888 50	7,879	46,537 »	24,889 »	21,648 »	7,423,203 14	»	5,219 50	»	52 41	
25,870,011 36	9,029	46,673 »	29,069 »	17,604 »	86,551 04	»	58 90	»	60 57	
18,142,467 44	8,704	38,944 »	29,248 »	9,696 »	»	12,828,264 79	»	6,856 »	72 50	
27,543,740 19	8,383	45,828 »	31,520 »	14,308 »	»	9,064,436 84	»	5,708 60	69 09	
24,430,486 87	8,587	45,156 »	28,991 »	16,165 »	»	2,166,512 55	»	1,433 50	62 94	
28,833,685 17	7,316	44,618 »	29,956 »	14,662 »	»	9,211,972 03	»	4,684 50	65 75	
32,540,056 23	7,998	44,133 »	28,285 »	15,848 »	»	7,406,659 34	»	3,607 40	63 83	
34,969,210 62	6,788	42,220 »	25,915 »	16,305 »	»	7,845,545 52	»	3,658 10	61 25	
37,993,490 80	6,880	38,793 »	23,192 »	15,601 »	»	6,616,241 27	»	2,716 80	59 66	
41,059,643 15	6,796	39,151 »	23,062 »	16,089 »	»	5,820,573 38	»	2,280 80	58 68	
35,079,217 19	6,917	41,544 »	25,816 »	15,728 »	»	7,380,198 31	»	3,311 60	61 83	

Jaarlijksche uitkomsten der exploitatie van het

JAREN.	Gemiddelde lengte «der geëxploiteerde lijnen.	NUTTIG KAPITAAL. Totaal.	Kosten, per kilometer, van de lijnen en van het materieel toebe- hoorende aan den Staat.	VOOR HET NET IN ZIJN			
				Tonnemaat.	Vervoerde reizigers.	Bruto ontvangst.	Exploitatieuitgaven, pensioenen inbegrepen.
1	2	3	4	5	6	7	8
1880. . . .	2,724.0	1,027,663,575 13	410,153	19,083,786	43,032,882	113,909,951 12	68,850,660 40
1881. . . .	2,869.5	1,088,775,824 02	418,058	20,128,181	43,950,022	113,646,535 14	71,867,399 85
1882. . . .	3,004.0	1,155,425,369 65	418,830	21,709,387	47,906,137	119,434,741 39	75,025,938 32
1883. . . .	3,074.1	1,176,616,732 48	422,222	22,033,346	49,637,604	121,983,754 07	73,829,240 27
1884. . . .	3,129.0	1,198,020,661 40	422,756	21,647,575	50,475,943	120,328,619 13	72,721,320 77
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	2,960.1	1,129,300,432 54	418,404	20,920,455	46,998,517	117,860,720 17	72,458,911 92
1885. . . .	3,173.1	1,220,370,892 88	422,222	20,507,722	51,233,244	119,725,487 78	70,763,913 50
1886. . . .	3,199.9	1,229,659,986 28	424,142	21,146,930	51,657,884	117,331,464 66	66,268,281 15
1887. . . .	3,216.6	1,240,394,568 45	423,915	23,302,438	54,064,304	124,280,452 12	67,201,443 41
1888. . . .	3,226.8	1,253,553,174 27	428,150	25,473,037	57,883,610	131,439,288 55	70,374,432 66
1889. . . .	3,235.4	1,269,783,736 87	432,266	27,034,059	59,957,199	136,920,084 34	75,152,149 80
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	3,210.4	1,242,752,471 15	426,139	23,492,837	54,959,244	125,949,355 49	69,951,444 12
1890. . . .	2,248.6	1,294,667,478 58	434,608	27,177,116	64,228,892	141,251,819 07	84,510,102 46
1891. . . .	3,269.4	1,310,977,026 20	441,068	26,840,667	67,432,178	142,860,314 40	84,707,064 76
1892. . . .	3,275.8	1,328,325,789 50	445,396	26,384,525	68,515,978	140,853,451 93	82,989,724 76
1893. . . .	3,278.7	1,337,479,410 37	448,138	28,530,110	70,969,992	145,587,864 23	82,126,752 69
1894. . . .	3,288.6	1,361,547,309 41	454,239	29,611,186	74,773,172	152,975,875 98	85,689,171 42
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	3,272.2	1,326,599,402 81	444,690	27,708,727	69,184,042	144,697,865 12	84,040,563 22
1895. . . .	3,298.8	1,382,064,216 70	455,698	30,106,323	76,937,198	154,695,002 42	91,446,189 25
1896. . . .	3,502.1	1,451,690,903 82	451,441	*31,908,837	*82,676,592	160,456,430 83	92,266,058 18
1897. . . .	3,991.6	1,747,910,637 19	471,240	*34,152,501	*91,359,843	180,105,783 73	103,730,792 60
1898. . . .	4,003.9	1,788,885,096 85	480,804	36,405,380	101,957,734	188,111,913 16	108,905,090 68
1899. . . .	4,039.6	1,834,813,969 60	487,147	39,902,457	114,858,223	204,612,736 73	121,680,486 30
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	3,767.2	1,611,072,904 83	469,266	34,495,110	93,557,968	177,596,373 37	103,605,843 40
1900. . . .	4,060.1	6,907,511,236 49	495,674	41,552,210	123,710,046	209,162,095 80	141,954,099 39
1901. . . .	4,058.5	4,961,104,488 18	510,645	40,715,545	124,454,401	207,846,788 77	141,394,509 86
1902. . . .	4,049.3	2,018,778,403 21	524,941	43,118,501	127,109,684	215,605,720 80	136,265,315 30
1903. . . .	4,052.0	2,076,038,289 59	538,857	45,108,846	132,604,692	225,194,506 47	135,394,667 78
1904. . . .	4,036.0	2,125,171,940 06	553,739	46,161,956	136,409,599	232,783,182 12	139,728,997 92
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	4,049.2	3,017,720,871 91	524,781	43,331,412	128,857,684	218,118,453 79	138,947,518 09
1905. . . .	4,046.5	2,200,490,372 93	571,575	49,001,209	145,471,624	248,136,102 83	155,338,914 33
1906. . . .	4,064.1	2,243,867,103 55	579,301	52,874,940	152,237,941	259,550,370 35	165,607,006 31
1907. . . .	4,239.2	2,395,664,033 44	588,057	53,602,755	161,184,533	269,736,668 26	184,580,760 74
1908. . . .	4,300.8	2,494,131,071 15	602,831	51,601,636	160,319,594	269,361,739 36	182,390,770 34
1909 (eindcijfer)	4,319.4	2,545,457,255 18	613,170	54,682,253	161,913,242	281,740,488 69	189,963,749 02
Gemiddelde vijf- jaarlijksche cijfers	4,194 »	2,375,921,967 25	590,987	52,352,559	156,223,387	265,705,073 90	175,576,242 15
1910 (nabijkom.)	4,329.1	2,612,488,996 93	628,001	58,793,837	175,312,540	309,315,510 15	204,792,198 »
1911 (raming)	4,330.6	2,665,200,000 »	640,553	61,800,000	173,700,000	315,636,000 »	207,112,000 »
Algeheel totaal.	154,887.1	65,450,867,203 74	29,951,597	1,358,150,588	3,602,124,591	7,384,260,570 20	4,525,989,042 33
Algeheel gemid- deld cijfer.	2,011.5	850,011,262,39	388,982	17,638,319	46,780,826	95,899,487 92	58,779,078 47

spoorwegwet van den Belgischen Staat sedert het begin (vervolg).

GEHEEL.	PER GEËXPLOITEERDEN KILOMETER.				SALDO rekening houdende van de geld-lijke lasten, van de huurprijzen en aandelen der maatschappijen.				Coëfficiënten der exploitatiekosten.
	Tonnemaat.	Bruto ontvangsten.	Exploitatie- uitgaven.	Bruto winst.	Voor gansch het net.		Per geëxploiteerden kilometer.		
					Zuivere winsten.	Zuiver verlies.	Zuivere winst.	Zuiver verlies.	
6	10	11	12	13	14	15	16	17	18
45,059,290 72	7,006	41,817 »	25,276 »	16,541 »	»	3,207,013 30	»	1,177 30	60 03
41,779,135 29	7,015	39,605 »	25,045 »	14,560 »	»	9,280,405 38	»	3,237 60	62 79
44,408,804 07	7,227	39,759 »	24,975 »	14,784 »	»	8,668,790 78	»	2,885 70	62 59
48,154,513 80	7,177	39,682 »	24,017 »	15,664 »	»	6,861,596 44	»	2,232 10	60 26
47,607,298 36	6,918	38,456 »	23,241 »	15,215 »	»	8,277,755 44	»	2,645 50	60 16
45,401,808 25	7,069	39,816 »	24,478 »	13,338 »	»	7,261,112 21	»	2,453 »	61 17
48,961,574 28	6,463	37,731 »	22,301 »	15,430 »	»	6,762,245 81	»	2,431 10	58 96
51,413,183 51	7,160	36,683 »	20,709 »	15,974 »	»	4,729,537 87	»	1,478 50	56 92
57,079,008 71	7,225	38,637 »	20,892 »	17,745 »	3,459,605 41	»	1,075 50	»	54 07
61,067,855 89	7,895	40,734 »	21,808 »	18,926 »	6,900,270 14	»	2,138 40	»	53 54
61,767,934 54	8,356	42,319 »	23,220 »	19,091 »	6,933,818 86	»	2,143 10	»	54 89
55,997,911 37	7,424	39,232 »	21,789 »	17,443 »	1,160,382 19	»	361 45	»	55 54
56,741,716 61	8,367	43,481 »	26,014 »	17,467 »	1,038,570 71	»	319 70	»	59 83
58,113,249 64	8,210	43,684 »	25,909 »	17,775 »	1,899,833 41	»	581 18	»	59 31
57,763,727 17	8,056	42,998 »	25,334 »	17,664 »	1,358,683 34	»	414 80	»	59 27
63,461,114 54	8,703	44,404 »	25,049 »	19,355 »	6,170,227 78	»	1,881 90	»	56 40
67,106,704 56	9,005	46,517 »	26,111 »	20,406 »	9,141,253 02	»	2,779 70	»	56 13
60,657,301 90	8,468	44,220 »	25,683 »	18,537 »	3,921,723 65	»	1,198 50	»	58 08
63,248,813 17	9,125	46,894 »	27,721 »	19,173 »	8,204,531 98	»	2,487 10	»	59 20
68,190,382 65	9,582	45,817 »	26,346 »	19,471 »	11,673,287 99	»	3,333 20	»	57 51
76,274,991 43	10,219	45,121 »	25,987 »	19,134 »	9,721,159 90	»	2,435 40	»	60 87
79,206,822 48	9,092	46,982 »	27,200 »	19,782 »	11,271,349 61	»	2,815 10	»	56 07
82,932,250 43	9,878	50,652 »	30,122 »	20,530 »	12,961,847 17	»	3,208 70	»	60 47
73,990,529 97	9,579	47,143 »	27,502 »	19,641 »	10,766,435 33	»	2,857 90	»	58 37
67,207,996 41	10,234	51,516 »	34,963 »	16,553 »	»	4,980,415 13	»	1,226 70	67 86
66,452,288 91	10,057	51,339 »	34,925 »	16,414 »	»	7,688,239 49	»	1,899 »	68 05
79,310,405 30	10,648	53,245 »	33,652 »	19,593 »	2,970,988 98	»	733 70	»	63 23
89,799,838 69	11,132	55,576 »	33,414 »	22,162 »	11,236,876 30	»	2,773 17	»	60 12
93,054,184 28	11,438	57,677 »	34,621 »	23,056 »	12,098,571 25	»	2,997 66	»	60 03
79,170,940 70	10,702	53,867 »	34,315 »	19,552 »	2,727,556 38	»	673 61	»	63 70
92,797,178 50	12,109	61,321 »	38,388 »	22,933 »	9,452,429 37	»	2,335 95	»	62 60
93,943,364 04	13,018	63,864 »	40,749 »	23,115 »	8,174,298 76	»	2,014 34	»	63 81
85,155,907 52	13,099	64,915 »	44,909 »	20,006 »	»	6,965,941 84	»	1,448 01	69 18
86,970,969 02	12,047	62,835 »	42,565 »	20,270 »	»	7,044,405 33	»	1,672 90	67 74
91,776,739 67	12,660	65,191 »	43,977 »	21,214 »	»	5,243,155 06	»	1,247 50	67 46
90,128,831 75	12,581	63,644 »	42,152 »	21,489 »	»	325,354 82	»	78 19	66 23
104,523,312 15	13,581	71,450 »	47,305 »	24,145 »	4,264,610 91	»	985 10	»	66 21
108,524,000 »	14,271	72,885 »	47,825 »	25,060 »	5,661,300 »	»	1,307 20	»	65 62
2,858,271,527 87	»	3,112,095 »	1,855,744 »	1,256,321 »	203,216,588 56	169,272,533 74	—	—	—
37,120,409 45	8,768	47,675 »	29,221 »	18,454 »	440,831 88	»	219 15	—	61 14

TABEL I. — Geldelijke uitkomsten der exploitatie van de Staatsspoorwegen van 1879 tot 1911.

JAREN.	Bruto ontvangsten.	UITGAVEN.			Zuivere ontvangst.	Verhooging of vermindering op het vorige jaar.
		Exploitatiekosten, pensioenen inbegrepen.	Aandeelen der maatschappijen en huurprijzen voor de lijnen Spa naar de grens en van Antwerpen naar Rotterdam.	Te zamen.		
1	2	3	4	5	6	7
1878	94.473.169 17	56.479.678 37	3.964.483 63	60.444.162 »	34.029.007 17	»
1879	99.913.197 86	58.853.554 71	4.120.421 41	62.973.970 12	36.939.218 74	+ 2.910.211 57
1880	113.909.951 12	68.850.660 49	5.302.802 39	74.153.462 79	39.756.488 53	+ 2.817.269 59
1881	113.646.535 14	71.867.399 85	5.588.390 83	77.455.790 68	36.190.744 46	— 3.565.743 87
1882	119.434.741 39	75.025.938 32	5.208.546 28	80.234.484 60	39.200.256 79	+ 3.009.512 33
1883	121.983.754 07	73.829.240 27	5.281.159 31	79.110.399 58	42.873.354 49	+ 3.673.097 70
1884	120.328.619 13	72.721.320 77	5.136.596 97	77.857.917 74	42.470.701 39	— 402.653 10
1885	119.725.487 78	70.763.913 50	4.918.798 44	75.682.711 94	44.042.775 84	+ 1.572.074 45
1886	117.381.464 66	66.268.281 15	4.822.182 90	71.090.464 05	46.291.000 61	+ 2.248.224 77
1887	124.280.452 12	67.201.443 41	5.052.534 73	72.253.978,14	53.026.473 98	+ 5.735.473 37
1888	131.439.288 55	70.571.432 66	5.127.824 43	75.499,257 09	55.940.031 46	+ 3.913.557 48
1889	136.920.084 34	75.152.149 80	5.383.706 14	10.535,855 94	56.384.228 40	+ 444.196 94
1890	141.251.819 07	84.510.102 46	5.573.915 53	90.084.017 99	51.167.801 08	— 5.216.427 32
1891	142.820.314 40	84.707.064 76	5.651.467 91	90.358.532 67	52.461.781 73	+ 1.293.980 65
1892	140.853.451 93	82.989.724 76	5.493.028 91	88.482.753 67	52.570.698 26	— 91.083 47
1893	145.587.864 23	82.127.732 69	5.787.056 27	87.913.908 96	57.674.055 27	+ 5.303.357 01
1894	152.975.875 98	85.869.171 42	5.797.197 30	91.666.368 72	61.309.507 26	+ 3.635.451 99
1895	154.695.002 42	91.446.189 25	5.800.913 98	97.247.103 23	57.447.899 19	— 3.861.608 07
1896	160.456.730 88	92.266.038 18	6.007.480 33	98.275.538 51	62.182.892 32	+ 4.734.993 13
1897	180.105.783 73	103.986.792 60	5.502.307 09	109.489.099 69	70.616.684 04	+ 8.433.791 72
1898	188.111.913 16	108.905.690 68	5.340.133 56	114.215.824 24	73.866.088 92	+ 3.249.404 88
1899	204.612.736 73	121.680.486 30	5.749.948 14	127.430.434 44	77.182.302 29	+ 3.316.213 37
1900	209.162.095 80	141.954.099 39	4.945.448 56	146.899.547 95	62.262.547 85	— 14.919.754 44
1901	207.846.788 77	141.394.509 86	4.815.166 56	146.209.676 42	61.637.112 35	— 625.435 50
1902	215.605.720 80	136.265.315 50	4.882.994 73	141.148.310 23	74.457.410 57	+ 12.820.298 22
1903	225.194.506 47	133.394.667 78	5.007.441 97	140.402.109 75	84.792.396 72	+ 10.334.986 15
1904	232.783.182 12	135.728.997 92	5.255.222 07	144.984.219 99	87.798.962 13	+ 3.006.565 41
1905	248.136.102 83	155.338.924 83	5.344.808 14	160.683.732 47	87.452.370 36	+ 346.591 77
1906	259.550.370 35	165.607.006 31	5.629.142 96	071,236.149 27	88.314.221 08	+ 861.850 72
1907	269.736.668 26	184.580.760 74	5.742.625 65	190.323,386 39	79.413.284 87	+ 8.900.939 21
1908	269.361.739.36	182.390.770 34	5.736.407 34	188.127.177 68	81.231.561 68	+ 1.821.279 81
1909	281.740.488 69	189.963.749 02	5.886.168 02	195.849.917 04	85.890.571 65	+ 4.656.009 97
1910	309.315.510 15	204.792.198 »	6,514.590 24	211.306.788 24	98.008.721 91	+ 12.118.150 26
1911(*)	315.636.000 »	207.112.000 »	6.630.000 »	213.742.000 »	101.894.000 »	+ 3.885.278 09
Fr. 101.894.000 »					+ 105.795.229 58	
34.029.007 17					— 37.930.236 75	
Fr. 67.864.992 83					+ 67.864.992 83	

(*) Nabijkomende cijfers.

TABEL II. — *Tabel waarin per jaar zijn opgegeven, eenerzijds, de kapitalen besteed aan het dekken der oprichtingskosten van den spoorweg en, anderzijds, de toeneming van de lasten der Staatsschuld voortspruitende uit de interesten en de aflossing van die kapitalen en uit de betaling van de annuïteiten.*

aan het dekken der oprichtingskosten van den spoorwég en, anderzijds, de toeneming aflossing van die kapitalen en uit de betaling van de annuïteiten.

Bedrag, per jaar, van de nieuwe lasten gedragen door de Staatschuld.	Zuivere ontvangsten van den spoorwég		Overschotten		Toelichtingen.
	Verhooging.	Vermindering.	van de ontvangsten des spoorwegs.	van de uitgaven.	
2,114,543 68	2,910,211 57	»	795,667 89	» »	(1) Omzetting der schuld 4 1/2 t. h.
203,709 51	2,817,269 59	»	2,613,660 08	» »	
2,517,648 21	»	3,565,753 87	» »	6,083,392 08	
2,387,897 73	3,009,512 33	»	621,614 60	» »	
1,865,903 36	3,673,097 70	»	1,807,194 34	» »	
1,013,505 60	»	402,653 10	» »	1,416,158 70	(2) Omzetting der schuld 4 t. h.
56,561 92	1,572,074 45	»	1,515,509 53	» »	
215,517 03	2,248,224 77	»	2,032,707 74	» »	
-2,453,669 91	5,735,473 37	»	8,189,143 28	» »	
472,892 75	3,913,557 48	»	3,440,664 73	» »	
410,648 22	444,196 94	»	33,548 72	» »	(3) Omzetting der schuld 3 1/2 t. h.
678,820 83	»	5,216,427 32	» »	5,895,248 15	
432,667 95	1,293,980 65	»	861,312 70	» »	
450,116 60	»	91,083 47	» »	541,200 07	
491,812 57	5,305,357 01	»	4,813,544 44	» »	
664,426 75	3,633,451 99	»	2,969,025 24	» »	(3) Omzetting der schuld 3 1/2 t. h.
-2,924,887 03	»	3,861,608 07	» »	936,721 04	
1,266,257 12	4,734,993 13	»	3,468,756 01	» »	
10,385,919 81	8,433,791 72	»	» »	1,952,123 09	
1,699,215 17	3,249,404 88	»	1,550,189 71	» »	
1,625,715 81	3,316,213 37	»	1,690,497 56	» »	(3) Omzetting der schuld 3 1/2 t. h.
3,022,507 86	»	14,919,754 41	» »	17,942,262 30	
2,082,388 86	»	625,435 50	» »	2,707,821 36	
2,161,069 75	12,820,298 22	»	10,659,228 47	» »	
2,069,098 83	10,334,986 15	»	8,265,887 32	» »	
2,144,870 46	3,006,565 41	»	861,694 95	» »	(3) Omzetting der schuld 3 1/2 t. h.
2,299,550 11	»	346,591 77	» »	2,646,141 88	
1,265,206 33	861,850 72	»	» »	3,403,355 61	
2,116,851 39	»	8,900,939 21	» »	11,017,790 60	
3,768,968 30	1,821,279 81	»	» »	1,947,688 49	
2,982,759 70	4,656,009 97	»	1,673,250 27	» »	(3) Omzetting der schuld 3 1/2 t. h.
2,610,385 29	12,118,150 26	»	9,507,764 97	» »	
2,459,795 »	3,885,278 09	»	1,425,483 09	» »	
55,558,658 56	105,795,229 58	37,930,236 75	68,796,245 64	56,489,911 37	
	62,864,992 83				
Overschot der zuivere ontvangsten.			12,306,334 27		