(N° 78)

Chambre des Représentants.

Séance du 12 Mars 1902.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1902 (1).

RAPPORT

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

Messieurs,

Le présent rapport est, comme le précédent, divisé en quatre chapitres. L'examen général du Budget fait l'objet du chapitre Ier. Le chapitre II traite des questions qui se rapportent au chemin de fer. Le chapitre III est consacré aux postes, télégraphes et téléphones. Le chapitre IV s'occupe de la marine.

CHAPITRE Ier.

Examen général du Budget.

Section 1re. — Dépenses.

Le projet du Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour 1902 comprend des crédits qui s'élèvent à . . . . . fr. 160,527,494 »
Ces sommes sont de . . . . . 4,232,918 »
inférieures au total du Budget de 1901, lequel s'élevait à . 164,560,412 »

Afin de permettre à la Chambre de se rendre plus aisément compte du mouvement des dépenses pendant les dernières années, la Section centrale a dressé le tableau suivant qui indique, par chapitre et article du Budget, les dépenses votées pour les exercices 1899, 1900 et 1901, crédits supplémentaires compris, et les crédits proposés pour 1902.

Ce tableau d'ensemble remplace les tableaux publiés aux pages 2, 3, 8 et 9 du dernier rapport.

---

(1) Budget, n° 4, IX.

(2) La Section centrale, présidée par M. Heynen, était composée de MM. Renkin, Bertrand, Levie, De Lantsheere, Hubert et Gielen.

ARTICLES. 1899.	1900.	1901.	1902.	Désignation des services.	C. S. = Crédit supplémentaire. B. = Budget. T. = Total.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1899.	pour 1900.	BUDGET VOTÉ pour 1901 et CRÉDITS supplémentaires à solliciter.	BUDGET PROPOSÉ pour 1902.
				PREMIÈRE SECTION. — DÉPENSES ORDINAIRES.					
				CHAPITRE I^er^. Administration centrale.					
1	1	1	1	Traitement du Ministre	B.	21,000 »	21,000 »	21,000 »	21,000 »
2	2	2	2	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	114,600 »	115,600 »	115,600 »	135,100 »
3	3	3	3	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'Administration centrale	B.	4,500 »	4,500 »	4,500 »	4,500 »
4	4	4	4	Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service .	B	27,130 »	27,130 »	27,130 »	27,130 »
5	5	5	5	Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, travaux d'entretien et d'aménagement à l'hôtel ministériel; menues dépenses.	B.	60,000 »	60,000 »	60,000 »	60,000 »
6	6	6	6	Honoraires des avocats du Département .	B.	44,000 »	44,000 »	44,000 »	44,000 »
				Administration centrale. — TOTAUX.	B.	271,230 »	272,230 »	272,230 »	291,730 »
				CHAPITRE II. Chemins de fer.					
				SECTION I^re^. — *Services communs.*					
7	7	7	7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	578,909 »	600,799 »	606,674 »	600,600 »
					C. S.	23,268 »	5,200 »	»	»
					T.	602,177 »	605,999 »	606,674 »	600,600 »
8	8	8	8	Salaires des agréés et des ouvriers . . .	B.	151,804 »	151,804 »	150,724 »	149,944 »
					C. S.	»	* —2,895 »	5,940 »	N.B.[1] —1,192 »
					T.	151,804 »	148,909 »	154,664 »	148,752 »
9	9	9	9	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc	B.	887,532 »	899,532 »	887,500 »	887,500 »
10	10	10	10	Subside à la Caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central belge . . .	B.	88,000 »	88,000 »	88,000 »	88,000 »
11	11	11	11	Subside à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration.	B.	200,000 »	206,000 »	208,000 »	211,840 »
					C. S.	6,000 »	6,000 »	465 »	N.B.[2] + 578,880 »
					T	206,000 »	212,000 »	208,465 »	790,720 »

N. B.[1] — Somme représentant 1 °/₀ du montant des salaires liquidés sur cet article; voir p. 16 du rapport.

N. B.[2] — Somme représentant 1 °/₀ du montant de l'ensemble des salaires, voir p. 16 du rapport.

* — Transfert autorisé par la loi du 12 août 1901.

ARTICLES. 1899.	1900.	1901.	1902.	Désignation des services.	C. S. = Crédit supplémentaire. B. = Budget. T. = Total.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1899.	pour 1900.	BUDGET VOTÉ pour 1901 et CRÉDITS supplémentaires à solliciter.	BUDGET PROPOSÉ pour 1902.
12	12	12	12	Secours exceptionnels aux ouvriers qui, par suite de malheurs de famille ou d'autres circonstances, se trouvent dans une position digne d'intérêt, et, en cas de décès, à leurs familles	B.	130,000 »	150,000 »	150,000 »	150,000 »
					C. S.	20,000 »	»	»	»
					T.	150,000 »	150,000 »	150,000 »	150,000 »
13	13	13	13	Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales; Congrès des chemins de fer	B.	14,000 »	14,000 »	14,000 »	14,000 »
					C. S.	(1) 280 21	»	»	»
					T.	14,280 24	14,000 »	14,000 »	14,000 »
				Services communs — Totaux.	B.	2,050,245 »	2,110,135 »	2,104,898 »	2,101,884 »
					C. S.	49,548 24	11,200 » * — 2,895 »	4,405 »	+ 577,688 »
					T.	2,099,793 24	2,118,440 »	2,109,303 »	2,679,572 »
				Section 2. — *Voies et travaux.*					
14	14	14	14	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	2,266,577 »	2,329,687 »	2,450,022 »	2,499,200 »
					C. S.	43,993 »	60,000 »	»	»
					T.	2,310,570 »	2,389,687 »	2,450,022 »	2,499,200 »
15	15	15	15	Salaires des agréés et des agents de surveillance et de police de la route. . .	B.	7,579,417 »	7,703,698 »	7,531,681 »	7,575,870 »
					C. S.	**—150,000 »	*—210,000 »	25,000 »	N.B.1 — 23,615 »
					T.	7,449,417 »	7,493,698 »	7,556,681 »	7,552,255 »
16	16	16	16	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie. (*Est autorisée sur l'article 16 l'imputation du prix des fournitures de rails à effectuer pendant l'année en vertu des marchés adjugés le 28 décembre 1898*) . .	B	5,869,109 »	6,143,909 »	6,951,911 »	6,360,769 »
					C. S	»	721,000 »	»	»
					T.	5,869,109 »	6,864,909 »	6,951,911 »	6,360,769 »
17	17	17	17	Outils, ustensiles et objets divers; loyers de locaux; travaux d'entretien, d'amélioration, de renouvellement des voies, bâtiments, ouvrages d'art et dépendances du railway. (*Y compris 1,000,000 de francs pouvant être affectés à des dépenses de reconstruction prévues au Budget extraordinaire ainsi qu'une charge temporaire de 45,000 francs*).	B.	9,959,449	10,383,830 »	10,847,351 »	11,569,820 »
					C. S	** 110,000 »	1,280,000 » *—330,000 »	390,000 »	N.B.1 — 22,274 »
					T.	9,849,449 »	11,333,830 »	11,237,351 »	11,547,546 »
				Voies et travaux. — Totaux.	B.	25,674,552 »	26,561,124 »	27,780,965 »	28,005,659 »
					C. S.	43,993 » **—240,000 »	2,061,000 » *—540,000 »	415,000 »	— 45,889 »
					T.	25,478,545 »	28,082,124 »	28,195,965 »	27,959,770 »
				Section 3. — *Traction et matériel.*					
18	18	18	18	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	2,306,143 »	2,371,193 »	2,409,678 »	2,423,929 »
					C. S.	73,306 »	42,800 »	»	»
					T.	2,379,449 »	2,413,993 »	2,409,678 »	2,423,929 »

(1) Pour les exercices 1898 et antérieurs.

* Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.

** Transferts autorisés pas la loi du 9 mai 1900.

ARTICLES. 1899.	1900.	1901.	1902.	Désignation des services.	C. S. = Crédit supplémentaire. B. = Budget. T. = Total.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1899.	pour 1900.	BUDGET VOTÉ pour 1901 et CRÉDITS supplémentaires à solliciter.	BUDGET PROPOSÉ pour 1902.
19	19	19	19	Salaires des agréés et des ouvriers. . .	B.	18,894,540 »	19,965,525 »	21,077,763 »	22,086,370 »
					C. S.	(1)1,193,797 » ***+245,500 »	1,270,000 »	772,250 »	N.B.[4] — 280,659 »
					T.	20,031,637 »	21,235,525 »	21,850,013 »	21,805,711 »
20	20	20	20	Primes d'économie et de régularité. . .	B.	898,767 »	947,228 »	985,536 »	1,056,733 »
					C. S.	(2) 108,194 52	103,508 »	93,232 »	»
					T.	1,006,961 52	1,050,736 »	1,078,758 »	1,056,733 »
21	21	21	21	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois .	B.	10,981,925 »	14,571,346 »	22,963,841 »	16,360,000 »
					C. S.	3,436,075 »	10,592,000 » 495,000 »	950,000 »	»
					T.	14,418,000 »	25,658,346 »	23,913,841 »	16,360,000 »
22	22	22	22	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	B.	20,494,485 »	20,638,770 »	23,717,307 »	23,530,512 »
					C. S.	216,385 »	2,997,000 »	* — 61,400 »	N.B.[4] — 203,742 »
					T	20,710,870 »	23,635,770 »	23,778,707 »	23,335,770 »
				Traction et matériel. — TOTAUX.	B.	53,275,860 »	58,492,062 »	71,154,125 »	65,466,344 »
					C. S.	3,027,757 52 ***+245,500 »	15,500,308 »	1,754,082 »	— 484,401 »
					T.	58,546,917 52	73,992,370 »	72,908,207 »	64,982,143 »
				SECTION 4. — *Transports.*					
23	23	23	23	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	13,751,674 »	14,150,701 »	14,875,885 »	14,949,815 »
					C. S.	420,378 »	**+547,700 »	»	»
					T.	14,172,052 »	14,698,401 »	14,875,885 »	14,949,815 »
24	24	24	24	Salaires des agréés, gardes temporaires et ouvriers. Camionnage et manœuvres par chevaux	B	10,600,145 »	11,089,118 »	11,758,471 »	12,143,891 »
					C. S.	347,296 »	480,239 » ** + 361 »	179,000 »	N.B.[4] — 26,330 »
					T.	10,947,459 »	11,569,718 »	11,937,471 »	12,117,561 »
25	25	25	25	Primes pour encourager la marche régulière des convois	B.	533,285 »	551,169 »	573,032 »	590,333 »
					C. S.	(3) 23,664 70	32,200 »	20,402 »	»
					T.	556,949 70	583,369 »	593,434 »	590,333 »
26	26	26	26	Frais d'exploitation	B.	2,966,500 »	3,353,000 »	3,788,000 »	3,745,540 »
					C. S.	(4) 383,720 55	475,000 » 97,000 »	»	»
					T.	3,350,220 55	3,925,000 »	3,788,000 »	3,745,540 »

(1) Dont 1,097 francs pour les exercices 1898 et antérieurs.
(2) Dont fr. 207.52 pour les exercices 1898 et antérieurs.
(3) Dont fr. 55.70 pour les exercices 1898 et antérieurs
(4) Dont fr. 148.50 pour les exercices 1898 et antérieurs.
* Excédent à retrancher des crédits supplémentaires à solliciter pour couvrir les insuffisances constatées sur d'autres articles du Budget.
** Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.
*** Transferts autorisés par la loi du 9 mai 1900.

ARTICLES. 1899.	1900.	1901.	1902.	Désignation des services.	C.S. = Crédit supplémentaire. B. = Budget. T. = Total.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1899.	pour 1900.	BUDGET VOTÉ pour 1901 et CRÉDITS supplémentaires à solliciter.	BUDGET PROPOSÉ pour 1902.
					B.	260,012 »	260,012 »	260,012 »	260,012 »
27	27	27	27	Publicité commerciale	C. S.	(1) 45 »	»	»	»
					T.	260,057 »	260,012 »	260,012 »	260,012 »
28	28	28	28	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer ainsi qu'aux passagers, bagages ou colis transportés à bord des paquebots d'Ostende-Douvres	B.	1,171,080 »	1,176,113 »	1,176,113 »	1,176,113 »
					C. S.	(2) 1,416,000 »	525,000 «	1,581,200 »	»
							a) 2,370,800 »		
					T.	2,587,080 »	4,071,913 »	2,757,313 »	1,176,113 »
31	31	29	29	Primes allouées aux agents qui constatent de fausses déclarations relatives à des expéditions par charge complète de wagons	B.	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »
					B.	29,287,694 »	30,585,113 »	32,436,513 »	32,870,704 »
				Transports — Totaux.	C. S.	2,591,104 25	3,080,250 »	1,780,602 »	— 26,350 »
							** + 548,061 »		
					T.	31,878,798 25	33,113,413 »	34,217,115 »	32,844,354 »
				Section 5. — *Perception des recettes et contrôles.*					
					B.	2,150,827 »	2,217,727 »	2,264,102 »	2,269,202 »
29	29	30	30	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	C. S.	80,801 »	41,500 »	»	»
					T.	2,231,628 »	2,259,227 »	2,264,102 »	2,269,202 »
					B.	149,881 »	163,909 »	169,919 »	169,919 »
30	30	31	31	Salaires des auxiliaires et des ouvriers . .	C. S.	*** — 3,500	** — 1,200 »	* — 6,160 »	N. B. — 758 »
					T.	146,581 »	162,709 »	163,759 »	169,161 »
					B	2,300,708 »	2,381,636 »	2,434,021 »	2,439,121 »
				Perception des recettes et contrôles — Totaux.	C. S.	80,801 »	41,500 »	* — 6,160 »	— 758 »
						*** — 3,500 »	** — 1,200		
					T.	2,378,209 »	2,421,936	2,427,861 »	2,438,363 »
				Section 6 — *Chemins de fer en construction*					
32	32	»	»	Traitement et indemnités d'un ingénieur des ponts et chaussées, dont les services sont transitoirement utilisés par l'Administration des chemins de fer	B	9,650 »	10,900	»	»
					C. S.	1,636 »	— 3,966 »	»	»
					T.	11,286 »	6,934 »	»	»

(1) Pour les exercices 1898 et antérieurs.

(2) Dont 450,000 francs pour les exercices 1898 et antérieurs

(a) Dont 1,535,300 francs pour les exercices 1898 et antérieurs

* Excédent à retrancher des crédits supplémentaires à solliciter pour couvrir les insuffisances constatées sur d'autres articles du Budget.

** Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.

*** Transferts autorisés par la loi du 9 mai 1900.

ARTICLES. 1899.	1900.	1901.	1902.	Désignation des services.	C. S. = Crédit supplémentaire. B. = Budget. T. = Total.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1899.	pour 1900.	BUDGET VOTÉ pour 1901 et CRÉDITS supplémentaires à solliciter.	BUDGET PROPOSÉ pour 1902.
				CHAPITRE III.					
				Postes, télégraphes et téléphones.					
				SECTION 1re. — *Services communs*					
33	33	32	32	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B	129,540 »	129,540 »	135,540 »	143,840 »
34	34	33	33	Salaires des agents payés à la tâche à la journée ou par mois.	B.	170,360 »	181,250 » ** — 4,000 »	184,550 »	192,300 » N.B.1 — 3,750 »
							177,250 »		188,550 »
35	35	34	34	Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc	B.	288,700 »	297,700 »	336,000 »	330,000 »
					C. S.	***— 5,300 »	**— 40,000 »	* — 20,000 »	»
					T.	285,400 »	257,700 »	316,000 »	330,000 »
				Services communs. — TOTAUX.	B.	588,600 »	608,490 »	656,090 »	666,140 »
					C. S	***— 5,300	**— 44,000 »	* — 20,000 »	— 3,750 »
					T.	585,300 »	564,490 »	636,090 »	662,390 »
				SECTION 2. — *Postes.*					
36	36	35	35	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	5,238,805 » ***+ 5,000 »	5,374,593 » **+ 11,550 »	5,658,018 »	5,872,345 »
						5,243,805 »	5,386,143 »		
37	37	36	36	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes	B.	5,719,900 »	5,924,220 »	6,228,160 »	6,461,060 »
					C. S	15,000 » ***+25,000 »	119,200 » **+ 37,500 »	35,500 »	N.B.1 — 440 »
					T.	5,759,900 »	6,080,720 »	6,263,660 »	6,460,620 »
38	38	37	37	Transport des dépêches	B.	309,070 »	306,950 »	305,950 »	351,635
					C. S.	***—30,000 »	**— 16,000 »	1,200 »	»
					T.	279,070 »	290,050 »	307,150 »	351 635 »
39	39	38	38	Indemnités à payer aux concessionnaires ou entrepreneurs de lignes régulières de navigation transatlantique, en vertu de conventions ou d'arrangements particuliers, à titre de subvention, de minimum de produits garanti, de primes de régularité, de restitution de droits de pilotage étrangers (*Crédit non limitatif.*)	B.	120,000 »	120,000 »	120,000 »	120,000 »
40	40	39	39	Indemnités et remboursements du chef des dépôts, expéditions et recouvrements confiés à la poste. (*Crédit non limitatif.*)	B.	10,000 »	10,000 »	10,000 »	10,000 »

* Excédent à retrancher des crédits supplémentaires à solliciter pour couvrir les insuffisances constatées sur d'autres articles du Budget

** Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.

*** Transferts autorisés par la loi du 9 mai 1900.

ARTICLES. 1899.	1900.	1901.	1902.	Désignation des services.	C. S. = Crédit supplémentaire. B. = Budget. T. = Total.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1899.	pour 1900.	BUDGET VOTÉ pour 1901 et CRÉDITS supplémentaires à solliciter.	BUDGET PROPOSÉ pour 1902.
41	41	40	40	Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie; indemnités à accorder éventuellement à des veuves, enfants ou familles d'agents qui ont été victimes d'accidents survenus en service . . .	B.	1,013,550 »	1,159,130 »	1,214,980 »	1,248,180 »
					C. S.	»	15,000 »	20,000 »	»
					T.	1,013,550 »	1,174,130 »	1,240,980 »	1,248,180 »
42	42	41	41	Part d'intervention de l'administration dans les frais du Bureau international de Berne	B.	3,250 »	3,250 »	3,250 »	3,250 »
				Postes. — Totaux.	B	12,414,573 »	12,898,143 »	13,540,358 »	14,066,470 »
					C. S	15,000 »	134,200 »	62,700 »	— 440 »
							* + 31,950 »		
					T.	12,429,573 »	13,064,293 »	13,603,058 »	14,066,030 »
				Section 3. — *Télégraphes et téléphones.*					
43	43	42	42	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	4,096,975 » ** 38,300 »	4,291,610 » * + 62,500 »	4,545,705 »	4,653,935 »
						4,135,275 »	4,354,110 »		
44	44	43	43	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	B.	1,451,175 »	1,520,595 » * — 50,000 »	1,556,715 »	1,573,265 » N.B.[1] — 14,202 »
							1,470,595 »		1,559,063 »
45	45	44	44	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses	B.	657,500 »	679,500 »	704,500 »	835,500 »
					C. S.	** 25,000 »	* — 4,000 »	20,000 »	»
					T.	632,500 »	675,500 »	724,500 »	835,500 »
»	»	»	45	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	B.	»	»	»	9,000 »
46	46	45	46	Part d'intervention dans les frais de Bureau international de Berne	B.	2,000 »	2,500 » * — 450 »	2,500 »	2,500 »
47	47	46	47	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous-marins anglo-belges			2,050 »		
					B.	50,000 » ** — 10,000 »	50,000 »	50,000 »	60,000 »
						40,000 »			
				Télégraphes et téléphones — Totaux.	B.	6,257,650 »	6,544,205 »	6,859,420 »	7,154,200 »
					C. S	** + 3,300 »	* + 8,050 »	20,000 »	— 14,202 »
					T	6,260,950 »	6,552,255 »	6,879,420 »	7,119,998 »
				CHAPITRE IV. **Marine.**					
48	48	47	48	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	1,452,561 »	1,452,561 »	1,452,561 »	1,469,911 »
49	49	48	49	Traitements, salaires, indemnités, frais de route, etc., des agents nommés ou payés à la tâche, à la journée ou par mois; indemnités à des agents non salariés. .	B	308,370 »	308,370 »	322,370 »	322,370 »
					C. S.	4,500 »	7,500 »	»	N.B.[1] — 1,918 »
					T.	312,870 »	315,870 »	322,370 »	320,452 »

* **Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.**

** **Transferts autorisés par la loi du 9 mai 1900.**

ARTICLES. 1899.	1900.	1901.	1902.	Désignation des services.	C. S. = Crédit supplémentaire. B. = Budget. T. = Total.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1899.	pour 1900.	BUDGET VOTÉ pour 1901 et CRÉDITS supplémentaires à solliciter.	BUDGET PROPOSÉ pour 1902.
50	50	49	50	Remises (*Crédit non limitatif.*) . . .	B.	1,922,000 »	1,922,000 »	1,922,000 »	2,523,000 »
51	51	50	51	Subsides	B.	99,735 »	99,735 »	99,735 »	99,735 »
52	52	51	52	Traction et matériel	B	2,005,576 »	2,188,576 »	2,938,576 »	2,508,376 »
					C. S.	780,000 »	1,071,000 » 99,000 »	157,000 »	»
					T.	2,785,576 »	3,358,576 »	3,095,576 »	2,508,376 »
				Marine — Totaux.	B.	5,786,042 »	5,971,042 »	6,735,042 »	6,922,392 »
					C. S.	784,500 »	1,177,500 »	157,000 »	— 1,918 »
					T.	6,570,542 »	7,148,542 »	6,892,042 »	6,920,474 »
				CHAPITRE V. **Comité mixte de législation.**					
53	53	52	53	Jetons de présence des membres et frais accessoires	B.	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »
				CHAPITRE VI. **Traitements de disponibilité.**					
54	54	53	54	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité par mesure générale ou pour un terme illimité	B.	118,500 »	147,000 »	147,000 »	153,000 »
					C. S.	3,000 »	»	»	»
					T	121,500 »	147,000 »	147,000 »	153,000 »
				CHAPITRE VII. **Pensions.**					
55	55	54	55	Pensions : payement des termes échus avant l'inscription au Grand Livre. (*Crédit non limitatif.*)	B.	50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »
				CHAPITRE VIII. **Secours.**					
56	56	55	56	Secours à d'anciens employés et ouvriers salariés, à leurs veuves, enfants ou familles qui se trouvent dans une situation malheureuse	B.	59,000 »	69,000 »	69,000 »	71,500 »
					C. S.	5,000 »	»	»	»
					T.	64,000 »	69,000 »	69,000 »	71,500 »

ARTICLES. 1899.	1900.	1901.	1902.	Désignation des services.	C. S. = Crédit supplémentaire. B. = Budget T. = Total.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1899.	pour 1900.	BUDGET VOTÉ pour 1901 et CRÉDITS supplémentaires à solliciter.	BUDGET PROPOSÉ pour 1902.
				CHAPITRE IX.					
				Dépenses imprévues.					
				Dépenses imprévues non libellées au Budget	B.	15,750 »	15,750 »	15,750 »	18,150 »
»	57	56	57	Secours à accorder exceptionnellement à des personnes autres que celles spécifiées à l'article précédent . . .	C. S.	(1) 37,113 59	a) 4,589 59	2,000 »	»
					T.	52,863 59	20,339 59	17,750 »	18,150 »
				Intérêts d'une somme remboursée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand, à titre de reliquat de ses parts de recettes.	C. S.	»	b) 5,581 20	»	»
58	»	»	»	Taxes afférentes aux transports en service sur la ligne de Braine-le-Comte à Gand, y compris les intérêts judiciaires. . .	C. S.	102,048 36	»	»	»
59	»	»	»	Régularisation du solde des sommes payées au gouvernement des Pays-Bas du chef de la recette nette des sections néerlandaises du Grand Central belge pendant l'année 1897	C. S.	99,034 69	»	»	»
				Dépenses imprévues. — TOTAUX.	B.	»	»	15,750 »	18,150 »
					C. S.	»	»	2,000 »	»
					T.	253,946 64	25,920 79	17,750 »	18,150 »
				DEUXIÈME SECTION. — DÉPENSES EXCEPTIONNELLES.					
				CHAPITRE X.					
					B.	»	430,000 »	300,000 »	65,000 »
»	59	57	58	Marine. — Traction et matériel	C. S.	»	30,000 »	17,300 »	»
					T.	»	460,000 »	317,300 »	65,000 »
»	»	»	»	Marine. — Objets d'inventaire, etc., pour le nouveau dandy-cutter destiné au pilotage d'Ostende	C. S.	18,500 »	»	»	»
»	»	»	»	Télégraphes. — Participation à l'Exposition internationale de Paris	B.	»	20,500 »	»	»
							* + 4,000 »		
							24,500 »		
					B.	»	450,500 »	300,000 »	65,000 »
				Dépenses exceptionnelles. — TOTAUX.	C. S.	18,500 »	30,000 »	17,300 »	
							* 4,000 »		
					T.	18,500 »	484,500 »	317,300 »	

(1) Dont fr. 31,113.59 pour les exercices 1898 et antérieurs.
(a) Dont fr. 3,595.89 pour les exercices 1899 et antérieurs.
(b) Pour les exercices 1899 et antérieurs.
* Transfert autorisé par la loi du 12 août 1901.

RÉCAPITULATION.

Désignation des services.	B. = Budget. C. S. = Crédit supplémentaire T. = Total.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1899.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1900.	BUDGET VOTÉ pour 1901 et CRÉDITS supplémentaires à solliciter.	BUDGET PROPOSÉ pour 1902.
Administration centrale.	B.	271,250 »	272,230 »	272,230 »	291,730 »
Chemins de fer. — Services communs	B.	2,050,245 »	2,110,135 »	2,104,898 »	2,101,884 »
	C. S.	49,548 24	11,200 » * — 2,895 »	4,405 »	+ 577,688 »
	T.	2,099,793 24	2,118,440 »	2,109,303 »	2,679,572 »
Chemins de fer. — Voies et travaux	B.	25,674,552 »	26,561,124 »	27,780,965 »	28,005,659 »
	C. S.	43,993 » ** — 240,000 »	2,061,000 » * — 540,000 »	415,000 »	— 45,889 »
	T.	25,478,545 »	28,082,124 »	28,195,965 »	27,959,770 »
Chemins de fer. — Traction et matériel	B	53,275,860 »	58,492,062 »	71,154,125 »	65,466,544 »
	C. S.	5,027,757 52 ** + 243,500 »	15,500,308 »	1,754,082 »	— 484,401 »
	T.	58,546,917 52	73,992,370 »	72,908,207 »	64,982,143 »
Chemins de fer. — Transports	B.	29,287,694 »	30,585,113 »	32,436,513 »	32,870,704 »
	C. S.	2,591,104 25	3,980,259 » * + 548,061 »	1,780,602 »	— 26,350 »
	T.	31,878,798 25	35,113,413 »	34,217,115 »	32,844,374 »
Chemins de fer. — Perception des recettes et contrôles	B.	2,300,708 »	2,381,656 »	2,434,021 »	2,439,121 »
	C. S.	80,801 » ** — 3,300 »	41,500 » * — 1,200 »	— 6,160 »	— 758 »
	T.	2,378,209 »	2,421,936 »	2,427,861 »	2,438,363 »
Totaux pour les chemins de fer. . .	B.	112,589,059 »	120,130,070 »	135,910,522 »	130,883,912 »
	C. S.	7,793,204 01	21,594,247 » * + 3,966 »	5,947,929 »	+ 20,310 »
	T.	120,382,263 01	141,728,283 »	139,858,451 »	130,904,222 »
Traitement et indemnités d'un ingénieur des ponts et chaussées, dont les services sont transitoirement utilisés par l'Administration des chemins de fer	B.	9,650 »	10,000 »	»	»
	C. S.	1,636 »	* — 3,966 »	»	»
	T.	11,286 »	6,954 »	»	»

* Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.

** Transferts autorisés par la loi du 9 mai 1900.

Désignation des services.	B. = Budget, C.S. = Crédit supplémentaire, T. = Total.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1899.	BUDGET VOTÉ et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS pour 1900.	BUDGET VOTÉ pour 1901 et CRÉDITS supplémentaires à solliciter.	BUDGET PROPOSÉ pour 1902.
Postes, télégraphes et téléphones. (Services communs)	B.	588,600 »	608,490 »	656,090 »	666,140 »
	C. S.	»	* — 44,000 »	— 20,000 »	— 3,750 »
	T.	588,600 »	564,490 »	636,090 »	662,390 »
Postes.	B.	12,414,573 »	12,808,143 »	13,540,358 »	14,066,470 »
	C. S.	15,000 »	134,200 »	62,700 »	— 440 »
			* + 31,950 »		
	T.	12,429,573 »	13,064,293 »	13,603,058 »	14,066,030 »
Télégraphes et téléphones	B.	6,257,650 »	6,544,205 »	6,859,420 »	7,134,200 »
	C. S.	** + 3,300 »	* + 8,050 »	20,000 »	— 14,202 »
	T.	6,260,950 »	6,552,255 »	6,879,420 »	7,119,998 »
Marine	B.	5,786,042 »	5,971,042 »	6,735,042 »	6,922,392 »
	C. S.	784,500 »	1,177,500 »	157,000 »	— 1,918 »
	T.	6,570,542 »	7,148,542 »	6,892,042 »	6,920,474 »
Comité de législation	B.	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »
Traitements de disponibilité	B.	118,500 »	147,000 »	147,000 »	153,000 »
	C. S.	3,000 »	»	»	»
	T.	1215,00 »	147,000 »	147,000 »	153,000 »
Pensions	B.	50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »
Secours	B.	59,000 »	69,000 »	69,000 »	71,500 »
	C. S.	5,000 »	»	»	»
	T.	64,000 »	69,000 »	69,000 »	71,500 »
Dépenses imprévues	B.	15,750 »	15,750 »	15,750 »	18,150 »
	C. S.	238,196 64	10,170 79	2,000 »	»
	T.	253,946 64	25,920 79	17,750 »	18,150 »
Dépenses exceptionnelles	B.	»	450,500 »	300,000 »	65,000 »
	C. S.	18,500 »	30,000 »	17,300 »	»
			* + 4,000 »		
	T.	18,500 »	484,500 »	317,300 »	65,000 »
Totaux généraux.	B.	138,165,054 »	147,172,330 »	164,560,412 »	160,327,494 »
	C. S.	8,859,056 65	22,946,117 79	4,186,929 »	»
	T.	147,024,090 65	170,118,447 79	168,747,341 »	160,327,494 »

* Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.

** Transferts autorisés par la loi du 9 mai 1900.

Dans le précédent rapport, examinant les prévisions de dépenses pour 1901, la Section centrale exprimait la crainte qu'elles n'eussent pas été établies avec une suffisante exactitude et prévoyait notamment que les crédits des articles 17, 19, 20 et 28 ne permettraient point de liquider complètement les dépenses qui s'y rapportent,

L'événement a justifié cette appréciation. Il résulte, en effet, du tableau des crédits supplémentaires à solliciter pour l'exercice 1901 (voir Annexe I), que les crédits votés pour 1901 présentent :

A l'article 17 (Outils, travaux d'entretien, etc.), une insuffisance de . . . . . fr.	390,000	»
A l'article 19 (Voies et travaux. — Salaires des agréés, etc.), une insuffisance de	772,250	»
A l'article 20 (Primes d'économie), une insuffisance de .	93,232	»
A l'article 28 (Pertes et avaries) — . .	1,581,200	»

Les crédits votés pour les combustibles et autres objets de consommation (articles 21 et 51) se sont également trouvés insuffisants, puisque l'Administration demande à l'article 21 (*chemin de fer :* combustible, etc.) un crédit supplémentaire de . . . . . fr. 950,000 »
et à l'article 51 (*Marine :* Traction et matériel) un crédit supplémentaire de . . . . . 157,000 »

On avait donc escompté un peu largement en 1901 la baisse du prix des charbons.

*
* *

Les prévisions de dépenses pour 1902 sont-elles exactes ?

A cet égard, l'examen du tableau publié ci-dessus et de la note préliminaire du projet du Budget donne lieu aux observations suivantes :

A l'article 19 (Salaires des agréés et ouvriers *de la traction et du matériel*) :

Le crédit demandé pour 1902 est de . . . . . fr.	22,086,370	»
Le crédit alloué en 1901 était de.	21,077,763	»
Soit une augmentation apparente de. . . . fr.	1,008,607	»

justifiée, d'après la note préliminaire, par le renforcement du personnel des machinistes, chauffeurs, serre-freins, par suite de la création de nouveaux trains et par l'augmentation du nombre des agents chargés de la visite et de l'entretien courant du matériel de traction et du transport dont l'effectif s'est considérablement accru.

Mais la prévision de 1901 s'est trouvée insuffisante. Un crédit supplémentaire de 772,250 francs est demandé.

La dépense en 1901 a donc été de. . fr.	21,077,763	»
+	772,250	»
Soit. . . . fr.	21,850,013	»
Pour 1902, il est prévu	22,086,370	»
Soit en plus. . . . fr.	236,357	»

Il est douteux que cette faible augmentation du crédit suffise à faire face à l'importante extension du personnel dont parle la note préliminaire. Elle est d'ailleurs très inférieure aux augmentations subies par cet article pendant les précédents exercices.

A l'article 20 (Primes d'économie et de régularité) :

Le crédit demandé pour 1902 est de. . . . . fr.	1,056,733	»
Le crédit alloué pour 1901 était de	985,536	»
Soit une augmentation apparente de. . . . fr.	71,197	»

Mais la prévision de 1901 s'est trouvée insuffisante. Un crédit supplémentaire de 93,232 francs est demandé.

La dépense en 1901 a donc été de. . fr.	985,536	»
+	93,232	»
Soit. . . . fr.	1,078,768	»
Pour 1902, il n'est prévu que	1,056,733	»
Soit en moins. . . . fr.	22,035	»

En supposant qu'aucune extension de personnel ne se produise en 1902, le crédit prévu ne peut suffire aux extensions de personnel déjà réalisées en 1901, d'autant moins que la note préliminaire indique des causes nouvelles d'augmentation des dépenses imputées sur cet article, savoir : l'accroissement du nombre de trains et les indemnités allouées, en compensation de la perte de primes, à des agents de lignes reprises.

A l'article 24 (Salaires des agréés, des gardes temporaires et des ouvriers, camionnage et manœuvres par chevaux) :

Le crédit demandé pour 1902 est de. . . . . fr.	12,143,891	»
Le crédit alloué pour 1901 était de	11,758,471	»
Soit une augmentation de. . . . fr.	385,420	»

Mais la prévision de 1901 s'est trouvée insuffisante. Un crédit supplémentaire de 179,000 francs est demandé.

La dépense en 1901 a donc été de. . fr.		11,758,471 »
	+	179,000 »
Soit. . . . fr.		11,937,471 »

Pour 1902, il n'est prévu que . . . . . fr.	12,143,891 »	
bien que ce crédit comprenne, du chef de divers transferts visés à la note préliminaire, une augmentation de . . . . . fr.	91,109 »	
réduisant le crédit correspondant à celui de 1901 à. . . . . fr.		12,052,782 »
Soit une augmentation réelle de . . fr.		115,311 »

qui devrait suffire aux dépenses provenant de l'accroissement de personnel.

Il est à remarquer que pendant les derniers exercices ce poste a augmenté en moyenne de 495,000 francs par an.

A *l'article 28* (pertes et avaries) :

Le crédit prévu au projet de Budget pour 1902 est égal au crédit voté en 1901, soit 1,176,113 francs.

Or, on demande pour 1901 un crédit supplémentaire de 1,581,200 francs. En 1900, l'ensemble des crédits supplémentaires relatifs à ce poste s'est élevé à 2,895,800 francs. Cette prévision est évidemment insuffisante.

*
* *

La diminution des dépenses prévues pour l'exercice 1902, et qui s'élève à 4,232,418 francs, est due uniquement à la réduction des dépenses pour combustibles et autres objets de consommation (articles 21 et 52 du projet de Budget).

A l'article 21 (Combustibles, etc., pour la traction des convois), le crédit voté pour 1901 s'élevait à . . . . . fr.	22,963,841 »
Le crédit prévu pour 1902 s'élève à.	16,360,000 »
Soit une diminution de. . . . fr.	6,603,841 »

A l'article 52 (Marine : Traction et matériel), le crédit voté pour 1901 (art. 51 du Budget) s'élevait à 2,938,376 francs, dont pour combustible, etc. . . . . fr. 2,530,412 »

Le crédit prévu pour 1902 s'élève à 2,508,376 francs, dont pour le combustible, etc. . . . . 2,100,412 »

Soit une diminution de. . . . fr. 430,000 »

Ainsi, de la comparaison des projets de budgets pour 1901 et pour 1902, il résulte que, dans ce dernier projet, les crédits pour le combustible ont subi une diminution totale de . . . . . fr. 7,033,841 »

La diminution totale des prévisions de dépenses étant de. 4,232,918 »

Il en résulte que les prévisions de dépenses autres que celles relatives au combustible ont augmenté de . . . . 2,800,923 »

et que, par conséquent, abstraction faite des combustibles, les dépenses continuent leur marche ascendante.

Les réductions de dépenses sur les articles 21 et 52 du projet de Budget que nous examinons ne nous exposent-elles à aucun mécompte?

On ne pourrait l'affirmer.

Il est à remarquer que ces réductions sont plus fortes qu'il n'apparaît au premier abord. L'an dernier déjà, les crédits relatifs à ces objets ont été réduits en raison de la baisse alors probable des charbons. Cette baisse fut escomptée trop largement, puisque l'administration a sollicité un crédit supplémentaire de 950,000 francs à l'article 21 et de 157,000 francs à l'article 51. Les réductions réellement opérées dans le projet de Budget s'élèvent donc :

Pour l'article 21, à . . . . . fr. 7,553,841 »
Pour l'article 51, à. . . . . 587,000 »

Cette réduction est donc de 32.8 °/₀ de la dépense pour le combustible consommé par le chemin de fer et de 23.2 °/₀ pour le combustible consommé par la marine.

On ne pourrait affirmer avec certitude que l'événement justifiera complètement ces prévisions optimistes.

* * *

L'augmentation de 2,800,923 francs que nous venons de constater pour les dépenses autres que celles relatives au combustible portent surtout sur les traitements et salaires.

Les crédits relatifs aux traitements des fonctionnaires et employés ont été augmentés de. . . . . fr. 504,092 »
Les crédits relatifs aux salaires l'ont été de . . . . . 1,695,416 »

Par contre, le crédit de l'article 16 (billes, rails et accessoires) a été ramené de 6,951,911 à 6,360,769 francs, soit une diminution de 591,142 francs.

Le crédit de l'article 22 (entretien et renouvellement du matériel) a été ramené de fr. 23,717,307 à 23,539,512, soit une diminution de fr. 177,795.

Ces réductions sont dues à la baisse des prix.

Après le dépôt du Budget, un amendement a été proposé et justifié comme suit, par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1902.

AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

NOTE.

« En vertu de l'article 45, § 2, *b* et *c*, des statuts de la Caisse de retraite et de secours des ouvriers, les revenus de cette institution sont partiellement constitués par la liquidation à son profit, à charge des allocations affectées à la rémunération des ouvriers, de tout ou partie des journées de salaires des agents en congé sans solde, ou absents pour une autre cause. Il résulte des calculs auxquels il a été procédé pour les dix dernières années, que le produit de cette liquidation correspond très approximativement, *pour l'ensemble* des allocations susdites, à 1 °/₀ du montant des dépenses en salaires.

» L'application de cette disposition des statuts nécessite des calculs compliqués dont la vérification et, le cas échéant, la rectification entraînent de nombreuses correspondances.

» On éviterait ces complications, tout en réalisant une simplification importante dans la rédaction des états de salaires, en transférant à l'article 11, à titre de complément du subside annuel à la Caisse de retraite et de secours prévu à cet article, un crédit correspondant aux prélèvements effectués, du chef d'absences et de congés, sur les crédits « salaires » des divers services (art. 8, 15, 17, 19, 22, 24, 31, 33, 36, 43 et 49), en adoptant comme base le coefficient de 1 °/₀.

» Il serait utile de réaliser cette réforme dès l'année 1902. »

En conséquence, le Ministre propose les modifications ci-après que nous avons introduites dans le tableau figurant aux pages 2 et suivantes :

Augmenter de 578,880 francs le crédit de l'article 11 et diminuer de :

1,192	francs	le crédit de l'article	8
23,615	—	—	15
22,274	—	—	17
280,659	—	—	19
203,742	—	—	22
26,330	—	—	24
758	—	—	31
3,750	—	—	33
440	—	—	36
14,202	—	—	43
1,918	—	—	49

Afin de permettre de faire une comparaison suivie avec les Budgets antérieurs, il conviendra lors de la rédaction des prochains Budgets, de spécifier à l'article 11 la somme donnée à titre de subside et la somme donnée à titre de « tout ou partie des journées de salaire des agents en congé sans solde ou absents pour une autre cause ».

Section 2. — Recettes.

Les tableaux suivants rendent compte :

A) Des recettes faites par les divers services du Département pendant l'année 1900;

B) Des recettes approximatives faites par les mêmes services pendant l'année 1901.

A. — *État indiquant les recettes faites par les divers services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pendant l'année 1900.*

SERVICES.			RECETTES de 1900.
Chemins de fer			204,370,519 51(1)
Postes	Part du Trésor	Produits ordinaires	14,265,611 24
		Taxes perçues sur les abonnements	61,414 69
		Taxes sur les effets de commerce	1,005,029 05
		Permis de pêche	5,057 10
	Part du fonds communal		9,913,390 87
Télégraphes et téléphones			9,309,440 34
Marine	Produits du service des paquebots entre Ostende et Douvres		1,159,594 25
	Produits du passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre		100,425 61
	Droits de police maritime		148,434 17
	Droits de pilotage et de remorque		3,257,455 14
	Droits d'écluse		8,649 65
		Total. . . . fr	245,582,779 62

B. — *État indiquant les recettes approximatives faites par les divers services du Département pendant l'année 1901.*

SERVICES.			RECETTES approximatives de 1901.
Chemins de fer			203,574,000 »(1)
Postes	Part du Trésor	Produits ordinaires	14,861,240 »
		Taxes perçues sur les abonnements	58,800 »
		Taxes sur les effets de commerce	1,038,260 »
		Permis de pêche	6,125 »
	Part du fonds communal		10,527,300 »
Télégraphes et téléphones			9,529,000 »
Marine	Produits du service des paquebots entre Ostende et Douvres		1,253,500 »
	Produits du passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre		101,135 »
	Droits de police maritime		157,545 »
	Droits de pilotage et de remorque		3,357,710 »
	Droits d'écluse		8,567 »
		Total. . . . fr.	244,273,182 »

(1) Recettes du Trésor, déduction faite des parts des compagnies.

L'examen comparatif de ces deux tableaux et des Budgets de dépenses augmentés des crédits supplémentaires donne lieu aux constatations suivantes :

a) Le total des recettes approximatives de 1901 pour l'ensemble des services s'élève à . . . . . fr. 244,273,182 »

Les recettes de 1900 s'élevaient à 243,582,779 62

D'où il résulte, pour 1901, une augmentation de recettes de . . . . . fr. 690,402 38

b) L'ensemble des dépenses de 1900 s'est élevé à . . fr. 170,118,447 79 se décomposant comme suit :

1° Crédits budgétaires.	fr. 147,172,330 »	
2° Crédits supplémentaires	22,946,117 79	
TOTAL ÉGAL. . . .	fr. 170,118,447 79	

L'ensemble des dépenses approximatives pour 1901 s'élève à . . . . . fr. 168,747,341 »

se décomposant comme suit :

1° Crédits budgétaires	fr. 164,560,412 »	
2° Crédits supplémentaires	4,186,929 »	
	fr. 168,747,341 »	

D'où il résulte, pour 1901, une diminution de dépenses de . . . . . fr. 1,371,106 79

La progression des dépenses a donc subi un temps d'arrêt et fait place à une légère diminution pour l'ensemble des services, tandis que les recettes ont continué à progresser légèrement. La différence à l'avantage du mouvement des recettes est de . . . . . fr. 2,061,509 17

La comparaison des recettes et des dépenses totales des exercices 1899 et 1900 indiquait au contraire que pour l'ensemble des services la progression des dépenses dépassait la progression des recettes de . . . . . fr. 11,073,844 37

CHAPITRE II.

Chemin de fer.

Section 1re. — Recettes et dépenses.

§ 1er. — *Recettes.*

Le tableau ci-dessous donne, dans la forme adoptée par les précédents rapports, les recettes approximatives des chemins de fer de l'État, en 1901, comparées aux recettes du précédent exercice.

Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État en 1900 et 1901 (1).

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES. (État et Sociétés concessionnaires.)		RECETTES. au profit du Trésor.	
	1900	1901	1900.	1901.
Dix premiers mois.				
Voyageurs	59,043,228 83	59,194,452 50	57,711,076 77	57,872,819 39
Bagages	1,928,158 70	1,816,582 81	1,892,557 51	1,779,792 06
Marchandises, finances, etc.	111,825,505 02	109,769,716 45	109,254,062 57	107,284,015 80
Produits extraordinaires	3,023,140 56	3,052,741 15	3,008,575 14	3,020,424 17
Recettes totales	175,820,013 11	173,813,492 91	171,865,871 79	169,957,051 42
Différences en 1901	— 2,006,520 20		— 1,908,820 37	
Deux derniers mois (évalués).				
Voyageurs et bagages	9,986,099 32	9,801,000 »	9,755,196 96	9,576,000 »
Marchandises et produits extraordinaires	23,290,255 64	24,573,000 »	22,771,450 76	24,040,000 »
Recettes totales	33,276,354 96	34,374,000 »	32,504,647 72	33,616,000 »
Différence en 1901	+ 1,098,000 »		+ 1,111,000 »	
Totaux pour les douze mois (1)	209,096,368 07	208,187,000 »	204,370,519 51	203,573,000 »
Différences en 1901	— 909,000 »		— 798,000 »	

(1) Non compris les produits divers, encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer et s'élevant, pour l'année 1900 à fr 97,945.27 et, pour l'année 1901, à 158,000 francs (approximativement).

Le tableau suivant donne, par mois et par semestre, le mouvement des recettes (voyageurs, bagages, marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires) pour les années 1897, 1898, 1899, 1900, 1901.

RECETTES.

Voyageurs, bagages, marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires.

MOIS.	1897	1898	Différence sur 1897.	1899	Différence sur 1898.	1900	Différence sur 1899.	1901	Différence sur 1900.
Janvier	13,711,100 »	14,180,000 »	+ 3,4	14,554,500 »	+ 2,6	16,235,500 »	+11,5	15,494,500 »	— 4,6
Février	13,179,800 »	13,039,900 »	— 1,1	13,887,300 »	+ 6,5	14,249,200 »	+ 2,6	13,283,600 »	— 6,8
Mars	14,990,700 »	15,155,700 »	+ 1,1	16,313,800 »	+ 7,6	17,009,200 »	+ 4,5	16,275,000 »	— 4,3
Avril	15,047,100 »	15,902,000 »	+ 5,7	15,619,600 »	— 1,8	16,980,800	+ 8,7	16,603,400 »	— 2,2
Mai	15,173,200 »	15,696,400 »	+ 3,4	16,393,100 »	+ 4,4	17,357,200 »	+ 5,9	17,256,600 »	— 0,6
Juin	15,531,000 »	16,088,900 »	+ 3,6	16,671,800 »	+ 3,6	17,715,400 »	+ 6,3	17,097,700 »	— 3,5
Totaux du 1er semestre	87,632,900 »	90,062,900 »	+ 2,8	93,440,100 »	+ 3,7	99,547,100 »	+ 6,5	96,010,800 »	— 3,6
Juillet	16,904,100 »	17,219,400 »	+ 1,9	17,544,800 »	+ 1,9	18,149,000 »	+ 3,4	18,363,900 »	+ 1,2
Août	18,652,700 »	17,982,100 »	— 3,6	18,985,700 »	+ 5,6	19,240,400 »	+ 1,3	19,775,600 »	+ 2,8
Septembre	18,273,200 »	17,839,000 »	— 2,4	18,890,800 »	5,9	19,360,300 »	+ 2,5	19,493,800 »	+ 0,7
Octobre	18,146,200 »	18,110,700 »	— 0,2	19,008,800 »	+ 5,0	19,523,400 »	+ 2,7	20,169,400 »	+ 3,3
Novembre	15,482,000 »	16,044,400 »	+ 3,6	17,280,600 »	+ 7,7	17,342,800 »	+ 0,4	* 17,969,300 »	+ 3,6
Décembre	14,750,400 »	15,627,560 »	+ 5,9	15,992,000 »	+ 2,3	15,933,500 »	+ 0,4	* 16,405,000 »	+ 3,0
Totaux du 2e semestre	102,208,600 »	102,823,100 »	+ 0,6	107,702,700 »	+ 4,7	109,549,400 »	+ 1,7	112,177,000 »	+ 2,4
Report du 1er —	87,632,900 »	90,062,900 »	+ 2,8	93,440,100 »	+ 3,7	99,547,100 »	+ 6,5	96,010,800 »	— 3,6
Totaux de l'année	189,841,500 »	192,886,000 »	+ 1,6	201,142,800 »	+ 4,3	209,096,500 »	+ 4,0	208,187,800 »	— 0,4

* Chiffres approximatifs.

Le ralentissement du trafic, résultat naturel de la crise industrielle, que prévoyait, l'an dernier, le rapport de la Section centrale, s'est effectivement manifesté pendant le premier semestre de l'exercice 1901, spécialement pendant les trois premiers mois, où la diminution des recettes a été très sensible. Heureusement, les recettes du deuxième trimestre sont venues faire compensation. La progression est redevenue normale durant cette période et la diminution des recettes pour l'année entière est réduite ainsi à 0.4 °/₀. Ce résultat est satisfaisant, eu égard aux prévisons défavorables que justifiait l'état de l'industrie à la fin du précédent exercice.

§ 2. — *Comparaison de la progression des recettes et dépenses des chemins de fer* (exercices 1899 et 1900). *Résultats de l'exercice 1900.*

Le Compte rendu des opérations du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pendant l'année 1900 s'exprime comme suit, page A/2:

« La comparaison entre les résultats des deux derniers exercices accuse » les augmentations de recettes et de dépenses suivantes du chef de l'exploi- » tation de l'ensemble du réseau :

	Recettes	Dépenses.
1900 . . . . . fr.	209,194,311 34	140,428,194 93
1899	201,229,218 83	118,661,088 59
Augmentation . . . fr.	7,965,092 51	21,767,106 34

» La comparaison, au point de vue du produit brut, accuse les résultats » suivants :

» Les recettes s'étant élevées en 1900 à (annexe III et XII). fr.	209,194,311 34
» et les dépenses budgétaires *approximativement* (annexe V) à	140,428,194 93
» L'*excédent* des recettes a été d'environ . . . . . fr.	68,766,116 41
» Ce même résultat ayant été, en 1899, de	82,568,130 24
» il en ressort, pour 1900, une différence en moins de . fr.	13,802,013 83

Et le *Compte rendu* continue, page A/4, établissant le résultat approximatif de l'exercice :

« Dans le but de justifier la somme dont le Trésor a disposé, il faut » déduire de l'excédent de recettes tel qu'il a été établi au paragraphe précé- » dent, soit. . . . . fr. 68,766,116 41

» *a*) Les parts de recettes remboursées aux sociétés du

A REPORTER. . . . fr. 68,766,116 41

	REPORT. . . . fr.	68,766,116 41
» chef des lignes concédées dont l'État a affermé l'exploita-		
» tion (annexe IV). . . . . fr. 4,725,848 56		
» *b*) Le loyer pour l'usage de la ligne de		
» Spa à la frontière grand-ducale (an-		
» nexe IV) . . . . . 219,600 »		
» ENSEMBLE (annexe VIII, col. 5) . . . fr.		4,945,848 56
» RESTE. . . . fr		63,820,667 85
» Le montant des charges financières du *capital utile*		
» s'élevant, pour l'exercice 1900 (annexes VII et VIII), à. .		65,480,815 22
» on constate, en fin de compte, que l'exploitation par		
» l'État a été clôturée par un mali de . . . . . fr.		1,660,147 37

Ces résultats ne concordent point avec ceux qu'indiquait, pour 1900, le tableau du *Mouvement des produits et des dépenses du chemin de fer*, publié au pages 22-23 du précédent rapport, et qui accusaient pour 1901 un mali probable de 4,283,710 francs.

Sans doute certains chiffres publiés dans ce tableau étaient approximatifs : le montant des recettes et celui des charges financières ont été rectifiés depuis. Mais ces rectifications peu importantes ne justifient pas l'écart de fr. 2,623,563 en chiffres ronds qui existe entre les prévisions de la Section centrale de 1901 et les résultats accusés par le *Compte rendu* de 1900 (pages A/2 et A/4).

Il importe donc d'établir clairement les véritables résultats de l'exercice 1900 tels qu'ils résultent des chiffres officiels publiés aux annexes du *Compte rendu* de 1900 (Annexe V, VIII et IX).

L'écart, que nous constatons, entre les chiffres du *Compte rendu* de 1900 et ceux de la Section centrale de 1901 provient :

1° D'une différence en moins de fr. 62,732.66 sur le montant des recettes approximatives de 1900 arrêté en janvier 1901 et rectifié depuis, soit en moins . . . . . fr.	62,732 66	»
2° D'une différence de fr. 1,700,791.07 sur le montant des dépenses d'exploitation de l'exercice 1900 ramené de 142,128,986 francs, chiffre des dépenses réelles, à fr. 140,428,194.93, par la déduction sur le total des dépenses de 1900 d'une somme de fr. 1,700,791.07, représentant :		
a) A concurrence de 1,542,512 francs, la différence en moins entre le total des dépenses approximatives de 1899 et le montant des dépenses réelles ;		
A REPORTER . . . fr.	62,732 66	»

Report. . . . fr.	62,732 66	»
b) A concurrence de 158,279 francs, un report au capital, soit en plus	»	1,700,791 07
3° Du montant des pensions pour 1900, soit en plus	»	919,620 »
4° D'une différence en moins de fr. 65,884.78 entre le montant des charges financières indiquées approximativement par l'Administration en janvier 1901 (65,546,700 francs) et le montant des charges financières rectifiées (fr. 65,480,815 22), soit en plus	»	65,884 78
Totaux . . . fr.	62,732 66	2,686,295 85
Balance égale à la différence signalée. fr.	2,623,563	

Les différences résultant de la rectification du total des recettes et du montant des charges financières ainsi que du report de 158,279 francs au compte capital sont justifiées.

Les autres ne le sont point.

La Section centrale est obligée de rappeler ici les observations contenues dans le précédent rapport sous les questions qui y figurent, page 17.

Il est évident que, en déduisant, comme elle le fait encore à l'annexe V du *Compte rendu* de 1900, du montant des dépenses réelles d'exploitation d'un exercice la différence en moins entre les dépenses approximatives de l'exercice précédent et les dépenses définitives de ce même exercice, elle s'écarte de la réalité des faits.

Ainsi, pour l'exercice 1900, le total approximatif des dépenses d'exploitation tel qu'il résulte des chiffres de l'annexe V (*Compte rendu,* page A/100) est de . . . . . fr. 142,128,986 »

On le réduit correctement du report au capital . . . . 158,279 »

Les dépenses approximatives d'exploitation faites pendant cet exercice s'élèvent donc à . . . . . fr. 141,970,707 »

Or, le *Compte rendu* réduit ces dépenses *réellement faites* de. . . . . 1,542,512 »

différence en moins sur les dépenses approximatives en 1899 et ramène ainsi arbitrairement les dépenses de 1900 à . . . . . 140,428,195 »

L'Administration ayant porté au bilan de 1899 une dépense approximative de fr. 120,040,601.52, que les rectifications de compte opérées après la publication du bilan ont démontré être de fr. 1,542,512.07 supérieures aux dépenses réelles, est tenue, pour la régularité des écritures, de déduire ces fr. 1,542,512.07 au bilan de 1900, comme elle le fait à l'annexe III. Il est cependant bien clair que cette réduction affecte la situation générale et non les résultats de 1900 considérés isolément.

La comparaison des exercices 1899 et 1900 doit donc s'établir comme suit d'après les chiffres de l'annexe V (*Compte rendu* de 1900, page A/100) et ceux du tableau page 28-29 du présent rapport (1).

	Recettes	Dépenses.
1900 . . . . . fr.	209,194,311 34	141,187,177 »
1899	201,229,218 83	118,498,089 »
Augmentation . . . fr.	7,965,092 51	22,689,088 »

La Section centrale, désireuse d'éviter des erreurs qui donnent une idée inexacte de l'état des affaires, ne peut que répéter ce qu'elle disait l'an dernier à propos de la même question : On ne s'explique pas que l'Administration des chemins de fer de l'État ne puisse arrêter toutes ses dépenses en temps utile pour en porter le chiffre exact au bilan comme le font toutes les compagnies exploitantes. Il est en tous cas inadmissible que l'on s'écarte de la réalité des faits quand il s'agit de comparer un exercice à un autre.

* * *

En ce qui concerne les pensions, il paraît bien clair qu'elles sont une charge de l'exploitation et qu'il faut tenir compte de leur montant quand il s'agit d'apprécier les résultats réels d'un exercice.

Les résultats *approximatifs* indiqués pour 1900 dans le *tableau du mouvement des produits et des dépenses des chemins de fer* (Rapport de la Section centrale de 1901, pages 22-23) doivent être modifiés à raison : 1° de la rectification du chiffre des recettes; 2° de la modification du total des charges financières; 3° de la rectification du total des dépenses d'exploitation dont le montant définitif a été arrêté après publication du *Compte rendu* de 1900 et qui figure au tableau des pages 28-29 du présent rapport.

En appliquant les considérations qui précèdent, les résultats pour l'exercice de 1900 sont les suivants d'après les chiffres définitifs :

Les recettes se sont élevées à . . . . . fr.	209,194,311	34
Les dépenses d'exploitation (pensions comprises) s'élèvent approximativement à	142,106,797	»
L'excédent est de . . . . . fr.	67,087,514	34
dont il faut déduire les parts des compagnies	4,945,448	56
Recettes nettes. . . . . fr.	62,142.065	78
Les charges financières étant de	65,480,815	22
le déficit approximatif est de. . . . . fr.	3,338,749	44
Si l'on ne tient pas compte du montant des pensions . .	919,620	»
le déficit se réduit à. . . . . fr.	2,419,129	44

(1) L'annexe V (*Compte rendu* de 1900, p. A/100) donne comme chiffre *approximatif* des recettes 142,128,086 francs qui, diminué du report au capital, donne comme dépenses approximatives d'exploitation 141,970,707 francs. Le tableau des pages 28-29 du présent rapport donne comme chiffre *définitif* de dépenses 141,187,177 francs. Nous avons établi la comparaison sur les chiffres *définitifs*.

Malgré la très sensible augmentation des dépenses qui s'est produite en 1900, cet exercice ne paraissait pas avoir assumé toutes les charges qui lui incombaient du chef du renouvellement du matériel mis hors d'usage.

Le tableau qui figure à la page A/22 du *Compte rendu* de 1900 constate, en effet, que, pendant cet exercice, 45 locomotives, 49 tenders, 5 voitures à vapeur, 54 véhicules pour trains de voyageurs et 587 véhicules pour trains de marchandises ont été mis hors d'usage et que, pendant la même période, il n'a été renouvelé sur Budget ordinaire que 8 locomotives, 13 tenders, 634 véhicules pour trains de marchandises.

Le *Compte rendu* de 1899, page A/21, fixait à. . . . fr.	14,026,362	»
l'avance du compte d'exploitation du chef du renouvellement du matériel de traction et de transport.		
Le *Compte rendu* de 1900, page A/23, réduit l'avance à .	12,847,647	»
Soit une différence en moins de. . . . fr.	1,178,715	»

qui représente sans doute la valeur du matériel démoli en cours d'exercice et non renouvelé sur Budget ordinaire.

Déjà, au cours de l'examen du projet de Budget pour 1901, la Section centrale avait constaté une situation semblable pour l'exercice 1899 (rapport sur le Budget de 1901, p. 19), et elle avait posé à cet égard une question au Gouvernement. Celui-ci répondit que le crédit de renouvellement (2,500,000 francs) compris dans l'article 22 du Budget de 1899 avait été affecté au paiement de 616 wagons de 15 tonnes commandés en 1899, mais qui, n'ayant été fournis qu'en 1900, ne devaient prendre place que dans ce tableau des faits accomplis en 1900.

Ces 616 wagons font partie des 634 véhicules pour trains de marchandises qui figurent au tableau A/22 du *Compte rendu* de 1900.

Le *Compte rendu* de 1900 disait à la suite du tableau de la page A/22 :

« Il restait à fournir, au 31 décembre 1900 :

« Sur fonds de renouvellement (Budget ordinaire), 25 locomotives et 21 tenders.

« Sur fonds d'extension (Budget ordinaire), 190 locomotives, 110 tenders, 624 véhicules pour trains de voyageurs et 898 véhicules pour trains de marchandises. »

Et le renvoi (2) au bas de l'annexe XXVII du même *Compte rendu* (*Balance du renouvellement du matériel. — Valeur argent*) ajoutait : « Au 31 décembre 1900, il restait à fournir sur renouvellement pour 1,845,758 fr. de matériel de traction. »

La Section centrale a posé à ce sujet la question suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
D'après la page A/22 du *Compte rendu* de l'exercice 1900, il restait à fournir, au 31 décembre 1900, sur fonds de renouvellement (Budget ordinaire) : 25 locomotives	Dans toutes ses statistiques d'ordre technique, l'Administration a pour règle de ne considérer que les faits acquis, et c'est ainsi que les divers tableaux relatifs au matériel

et 21 tenders d'une valeur totale de 1,845,758 francs, selon le renvoi (2) de la page A/132.

Cette somme semblait donc disponible au 31 décembre 1900 pour acquitter le prix des 25 locomotives et 21 tenders en question et faisait dès lors partie intégrante de l'avance en argent de renouvellement sur démolition du matériel roulant. Cependant, il n'en est pas tenu compte dans la balance établie à la page A/23.

Comment cela s'explique-t-il?

roulant, à savoir : le tableau des effectifs de matériel de traction et de transport (Annexe XXIII);

Le tableau du mouvement d'entrée et de sortie et de la balance de renouvellement en unités (Annexe XXIV);

Le tableau de l'importance en nombre, puissance et poids des locomotives (Annexe XXV);

La situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur par rapport à la puissance de traction (Annexe XXVI);

La balance du renouvellement exprimée en argent (Annexe XXVII);

Et le tableau du coût et de l'utilisation du matériel de traction inséré à la page A/23, sont basés exclusivement sur les sorties réelles, les entrées réelles et les existences réelles.

Ces statistiques se lient si étroitement qu'on ne pourrait incorporer dans l'une des éléments étrangers aux autres, sous peine de rompre l'harmonie générale et même de fausser le rapport des moyens de traction et de transport au travail effectué.

***

Les 25 locomotives et les 21 tenders pour le paiement desquels le fonds de renouvellement de 1900 réservait un crédit de 1,845,758 francs sont entrés dans nos effectifs en 1901 et apparaîtront dans les situations et dans les balances de renouvellement au 31 décembre 1901.

La différence en moins de l'avance du compte d'exploitation du chef de renouvellement du matériel en 1900, soit 1,178,715 francs, s'explique donc par le fait que 25 locomotives et 21 tenders commandés sur fonds de renouvellement (Buget ordinaire) en 1900 et dont le prix est, par conséquent, imputable sur les crédits ordinaires de 1900, ne seront cependant fournis qu'en 1901 et prendront place dans le tableau des faits accomplis en 1901. de telle sorte que l'avance réelle du compte d'exploitation du chef de renouvellement du matériel, sous la réserve des observations faites dans les deux rapports précédents (Rapport, 1900, p. 59, et 1901, p. 21), aurait augmenté de 667,043 francs en 1900.

L'avance du compte d'exploitation, qui de ce chef a augmenté jusqu'en 1897, époque à laquelle elle s'élevait à 19,814.678 francs, est retombée, en 1900, à 14,693,405 francs (en tenant compte de la valeur du matériel de traction

restant à fournir sur le fonds de renouvellement de 1900), soit une diminution de 5,121,273 francs.

L'Administration fait observer, il est vrai, que la somme des charges imposées jusqu'ici au compte d'exploitation du chef du renouvellement du matériel excède encore très notablement le coût initial du matériel sorti des inventaires après vente ou démolition. On ne peut avoir égard à cette constatation quand il s'agit de comparer les résultats de divers exercices entre eux.

Un fait demeure en tout cas établi, c'est que depuis 1897 le compte exploitation perd graduellement l'avance qu'il avait acquise du chef du renouvellement du matériel.

* * *

En prenant comme base les chiffres du *Compte rendu* de 1900 (page A/2), rectifiés par le présent rapport, et ceux que l'Administration fournit pour 1901, nous voyons que les recettes du chemin de fer en 1900 s'élèvent à . . . . . fr. 209,194,311 34

et les recettes approximatives de 1901 à . . . . . 208,187,000 »

Soit une diminution de recettes de . . . . fr. 1,007,311 34

Les dépenses d'exploitation du chemin de fer, non compris les pensions, se sont élevées en 1900 à . . . . 141,187,177 »

Les dépenses approximatives d'exploitation, non compris les pensions, s'élèvent en 1901 à . . . . . 139,858,451 »

Cette somme se décompose comme suit :

1° Crédits budgétaires	fr. 135,910,522	»
2° Crédits extraordinaires.	3,947,929	»
Total égal. . . .	fr. 139,858,451	»

De l'exercice 1900 à l'exercice 1901, les dépenses auraient donc diminué de . . . . . fr. 1,328,726 »

La diminution de dépenses dépasse donc la moins-value des recettes de 321,414 66

Il est à remarquer toutefois que, d'après les chiffres approximatifs pour 1900 donnés par l'Administration dans le *Tableau du mouvement des produits et des dépenses*, pages 28-29, les dépenses de 1901 s'élèveront à . 141,477,609 »

qu'elles présenteraient donc sur les dépenses de 1900 une augmentation de . . . . . 290,432 »

et qu'ainsi la différence à l'avantage de la progression des dépenses est encore de 1,297,743 34

§ 3. — *Mouvement des recettes et dépenses de 1881 à 1901. Coefficients d'exploitation.*

Le tableau ci-contre indique, par année, le *mouvement des produits et des dépenses* du chemin de fer de 1881 à 1901. Il reproduit, d'après la méthode suivie l'an dernier, les chiffres publiés alors pour les années 1881 à 1899, et les chiffres rectifiés de 1900. La dernière colonne indique les chiffres approximatifs de 1901.

Nous pourrons nous borner à de courtes observations sur les résultats de l'exercice 1901.

Le réseau exploité s'est augmenté de 20,^{km}5.

Les recettes du service des voyageurs ont subi une flexion presque insensible de 70,957,467 recette de 1900) à 70,812,000 francs (recette approximative de 1901).

Les recettes du service des marchandises, qui avaient fléchi d'environ deux millions de francs pendant les dix premiers mois, ont subi une augmentation d'environ douze cent mille francs pendant les mois de novembre et de décembre, en sorte que la diminution totale approximative de l'année n'est que de 763,901 francs.

La recette kilométrique approximative de 1901 s'élève à .	fr.	51,311 »
La recette kilométrique de 1900 s'élevait à		51,524 64

L'augmentation des dépenses de 1900 à 1901 n'a été que de 290,432 francs. Ce résultat, favorisé par la réduction du prix du combustible, indique cependant un effort vers l'économie. Néanmoins, les dépenses du service de l'*Exploitation* ont encore augmenté de 1,237,270 francs et celles des *Voies et Travaux* de 135,582 francs, bien que les dépenses pour les travaux d'entretien et d'amélioration aient été diminuées.

On remarquera certainement la progression des dépenses du chef de *Pertes et Avaries*.

Nous en parlerons plus longuement au § 4, section 3 du présent chapitre.

* * *

Le coefficient d'exploitation a passé de 67.93 à 68.35, s'élevant encore de 0.42, malgré les efforts faits par l'Administration pour réaliser des économies.

Enfin, le déficit s'accentue. De 3,338,749 francs en 1900, il passe à 6,161,108 francs dans les résultats approximatifs de l'exercice 1901, pensions comprises, bien que la différence à l'avantage du mouvement des dépenses sur celui des recettes n'ait été que de 1,199,800 francs. C'est la conséquence de la progression notable des charges financières en rapport avec le développement du capital de premier établissement La Section centrale avait attiré spécialement, l'an dernier, l'attention de la Chambre sur ce facteur très important de la situation.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

[N° 78]

Mouvement des produits et des dépenses pendant les vingt et une dernières années (1881 à 1901 incluse).

	DÉSIGNATION.	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901 (1) approximation.
	Longueur moyenne exploitée : kilomètres	*2,869.5*	*3,004.0*	*3,074.1*	*3,129.0*	*3,173.1*	*3,199.9*	*3,216.6*	*3,226.8*	*3,235.4*	*3,248.6*	*3,269.4*	*3,275.8*	*3,278.7*	*3,288.6*	*3,298.8*	*3,503.1*	*3,991.6*	*4,003.9*	*4,039.6*	*4,060.1*	*4,060.1*
RECETTES BRUTES.	Voyageurs	36,168,888	38,707,890	39,425,172	39,491,767	41,725,313	38,751,150	40,005,120	42,152,746	45,114,349	44,959,856	46,099,527	46,345,226	47,125,592	51,369,552	50,411,589	52,877,800	57,160,275	59,977,650	64,051,571	68,566,603	70,812,000
	Tickets d'entrée	»	»	»	»	»	99,549	121,577	135,565	145,415	151,101	155,871	155,546	163,509	170,251	171,234	183,594	197,517	208,155	222,201	235,541	
	Bagages	900,899	957,051	967,797	1,022,564	1,043,267	974,452	996,135	1,030,415	1,025,081	1,080,536	1,108,935	1,239,651	1,396,003	1,541,545	1,635,595	1,725,496	1,877,608	1,896,282	2,028,675	2,157,535	
	Petites marchandises	7,207,910	7,852,225	8,449,773	8,540,768	8,114,184	8,264,089	8,558,599	8,487,555	8,641,444	8,900,652	9,225,472	9,486,971	9,658,466	9,991,561	10,015,817	10,498,126	11,033,058	12,187,611	13,492,828	13,853,679	
	Grosses marchandises	65,648,676	68,568,926	69,241,688	67,134,675	64,897,150	64,289,378	70,212,821	75,105,710	79,065,600	81,070,947	80,975,112	78,290,858	81,856,771	84,828,964	86,302,150	90,006,157	94,778,293	105,128,218	113,758,904	117,799,075	
	Finances	243,046	225,878	215,152	205,298	212,961	206,235	198,611	209,781	218,406	219,083	234,979	252,984	234,579	179,458	256,027	269,456	282,868	315,453	349,082	356,262	137,575,000
	Équipages	45,005	40,546	48,825	53,679	50,485	45,011	45,780	56,690	47,546	53,052	57,994	66,151	69,061	72,405	63,387	66,454	69,849	78,072	86,818	88,821	
	Chevaux et bestiaux	1,148,345	1,160,202	1,268,056	1,270,299	1,245,686	1,347,054	1,324,046	1,375,718	1,369,952	1,455,514	1,410,775	1,402,107	1,358,528	1,396,394	1,368,325	1,640,379	1,725,808	1,925,421	2,141,216	2,197,552	
	Produits extraordinaires	2,035,867	2,065,785	2,231,190	2,386,551	2,382,406	2,481,843	2,707,275	2,905,154	3,250,697	3,320,575	3,167,548	3,326,750	3,507,050	3,140,959	3,076,564	3,085,429	3,219,744	4,153,917	4,450,542	3,861,752	
	Produits divers	105,091	87,735	102,908	87,907	105,125	94,241	80,153	87,484	64,523	59,572	79,378	88,047	61,770	85,842	67,065	87,112	67,727	79,920	86,482	97,945	138,000
	Totaux	115,496,253	119,544,023	121,950,561	120,191,108	119,772,557	116,333,862	124,157,917	131,612,594	136,919,695	141,250,468	142,815,489	140,652,251	145,608,909	152,974,889	154,467,551	* 160,454,765 ** 162,951,765	* 170,412,727 ** 188,137,186	* 185,950,659 ** 191,584,179	201,229,219	209,194,511	208,325,000
DÉPENSES D'EXPLOITATION.	**Services communs.**																					
	Traitements et indemnités	690,302	814,780	722,440	581,513	492,000	475,765	477,587	488,542	485,161	489,505	495,273	480,696	458,169	468,290	495,154	512,119	559,007	659,507	626,757	658,296	606,674
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	37,499	31,795	35,684	34,182	34,182	35,422	35,017	35,020	45,565	44,892	42,947	46,547	42,682	63,785	65,062	68,508	68,388	67,950	82,499	80,672	100,871
	Salaires payés à la tâche, à la journée ou par mois	158,694	180,917	177,123	181,068	123,065	120,556	125,460	121,948	121,052	119,655	121,845	122,182	106,742	118,640	127,751	125,655	130,351	144,769	149,557	148,009	154,664
	Matériel et fournitures de bureau	1,129,463	947,600	900,799	618,659	612,865	497,654	540,499	578,042	489,690	502,405	506,298	615,378	616,278	639,766	655,029	718,940	850,695	951,080	845,700	877,789	887,500
	Subside à la Caisse de retraite et de secours	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	50,000	50,000	50,000	60,000	70,000	70,000	70,000	(2) 88,000 199,000	(2) 88,000 200,000	(2) 88,000 212,000	(2) 88,000 208,405
	Secours aux ouvriers	32,000	32,000	32,000	32,000	40,000	40,000	40,000	39,298	40,000	39,998	40,000	49,975	46,985	49,967	74,975	75,005	99,844	114,995	149,941	149,910	150,000
	Conférences des chemins de fer et conférences internationales	1,900	3,070	2,958	1,947	4,308	9,353	9,999	7,097	7,861	6,277	7,646	11,176	7,945	8,846	11,407	11,337	11,869	30,200	10,242	10,608	14,127
	Totaux	2,089,858	2,050,171	1,909,004	1,489,349	1,346,416	1,218,710	1,267,462	1,311,356	1,227,329	1,242,818	1,354,007	1,373,854	1,331,799	1,409,292	1,497,398	1,581,364	1,770,154	2,255,488	2,152,755	2,212,184	2,210,501
	Voies et travaux.																					
	Traitements et indemnités	1,577,602	1,554,752	1,562,483	1,554,009	1,587,005	1,580,097	1,567,789	1,659,871	1,685,248	1,701,017	1,741,226	1,768,514	1,746,959	1,767,045	1,908,226	1,944,179	2,006,779	2,209,358	2,274,855	2,565,372	2,450,022
	Salaires payés à la tâche, à la journée ou par mois	9,352,970	9,702,356	9,542,587	9,542,251	9,466,969	9,476,703	9,350,259	10,190,279	10,537,685	10,573,524	10,907,350	10,857,464	11,007,858	10,861,275	6,508,822	6,519,657	6,677,874	7,356,571	7,449,587	7,484,191	7,356,681
	Billes, rails et accessoires, matériel fixe de la voie	3,495,000	3,692,100	3,692,100	3,542,098	3,000,000	2,500,000	1,900,000	2,671,500	3,805,458	4,810,000	4,810,000	4,610,000	4,569,000	4,569,000	4,569,000	4,569,000	5,254,862	5,869,009	5,869,109	6,864,907	6,951,911	
	Travaux d'entretien et d'amélioration	3,212,788	3,057,169	2,850,501	2,890,777	2,751,444	2,477,222	2,405,575	1,789,942	1,800,518	2,220,458	2,169,545	2,291,642	2,086,958	2,195,884	7,816,212	7,944,625	7,815,974	8,852,540	9,476,840	11,365,726	11,255,164
	Totaux	17,458,360	17,986,337	17,647,671	17,529,225	16,805,418	16,034,022	15,263,605	16,296,892	17,826,709	19,304,999	19,628,099	19,507,630	19,410,775	19,591,204	20,601,460	20,977,439	21,753,489	24,147,541	25,070,169	28,076,196	28,211,778
	Traction et matériel.																					
	Traitements et indemnités	1,507,413	1,536,862	1,480,292	1,470,488	1,606,978	1,628,657	1,641,256	1,700,001	1,761,512	1,782,580	1,827,121	1,875,474	1,871,916	1,905,265	1,981,473	2,051,919	2,100,741	2,295,727	2,492,053	2,552,328	2,409,678
	Salaires payés à la tâche, à la journée ou par mois	14,084,105	15,402,558	15,442,652	10,850,918	11,069,039	10,470,916	10,511,840	10,780,071	11,109,488	11,800,000	12,512,000	12,578,540	12,597,600	12,984,580	13,956,586	15,525,589	16,650,018	18,008,039	19,938,604	21,196,657	21,850,013
	Primes d'économie et de régularité	422,517	537,471	547,774	546,985	550,895	550,221	551,559	554,220	580,990	594,576	645,754	646,698	646,354	646,059	725,752	722,496	768,245	928,274	1,004,542	1,050,736	1,079,178
	Combustibles et autres objets de consommation	6,221,119	6,192,005	6,178,175	5,744,155	4,300,410	3,506,901	3,572,997	4,612,951	5,426,514	10,056,674	8,075,154	6,517,426	5,517,000	5,894,550	6,496,000	6,885,095	9,553,516	10,652,968	15,989,921	25,471,844	25,915,841	
	Entretien et renouvellement du matériel	9,319,594	9,930,458	9,009,850	15,182,915	12 858,475	11,356,449	12,712,666	12,948,091	13,749,154	16,201,552	15,884,416	16,287,745	16,492,650	18,579,972	18,927,795	16,674,751	22,356,007	19,824,965	20,140,890	25,607,524	25,712,156
	Totaux	31,954,548	33,559,354	32,658,742	31,794,759	30,365,797	27,515,124	28,990,298	30,595,317	32,627,258	40,434,962	39,644,425	37,705,890	36,925,461	40,010,206	42,085,554	41,839,848	51,408,527	52,088,893	57,566,090	75,878,889	72,964,866
	Exploitation.																					
	Traitements et indemnités	8,160,840	8,754,083	8,859,589	8,757,339	8,873,498	8,854,303	8,915,919	9,080,669	9,166,424	9,314,917	9,572,251	9,689,025	9,844,823	10,054,294	10,540,172	10,927,286	11,517,728	13,053,725	13,621,952	14,045,058	14,875,885
	Salaires payés à la tâche, à la journée ou par mois; camionnage	7,278,004	7,541,158	7,468,470	7,666,579	7,668,458	7,750,766	7,699,761	7,912,165	8,045,915	8,327,562	8,269,345	8,506,365	8,405,987	8,547,915	8,855,912	9,098,588	9,228,050	10,356,701	10,940,510	11,569,711	11,957,471
	Primes pour encourager la marche régulière des convois	369,641	389,811	388,055	358,918	380,961	388,918	389,416	389,575	389,027	389,768	394,589	394,858	394,775	394,204	398,995	400,000	446,805	525,585	550,887	569,921	605,736
	Frais d'exploitation	1,759,400	1,998,604	2,080,556	1,960,476	1,928,601	1,785,914	1,842,406	1,951,985	1,951,717	2,274,200	2,522,446	2,198,028	2,265,779	2,220,075	2,451,757	2,499,554	2,750,718	2,825,375	3,270,510	3,029,501	3,788,000
	Pertes et avaries	750,540	777,852	640,436	656,805	770,285	515,224	455,959	554,804	1,515,212	775,562	1,053,796	1,300,155	956,925	2,022,952	1,822,922	2,175,525	(2) 252,707 2,041,563	(2) 225,741 2,141,933	(2) 257,604 2,548,565	(2) 251,678 4,070,924	(2) 261,198 4,191,513
	Redevances aux Compagnies pour l'usage de leur matériel	310,955	69,516	21,220	20,591	29,600	31,852 (1) 11,219	55,212	22,452	22,694	24,000	25,400	18,921	101,704	18,265	16,595	15,641	11,589	»	»	»	4,191,513
	Primes pour constatations de fausses déclarations	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,000
	Totaux	18,608,520	19,531,404	19,459,026	19,450,506	19,660,403	19,504,196	19,526,656	19,871,446	21,088,987	21,105,609	21,655,827	21,907,228	21,965,995	23,257,705	25,084,149	25,116,372	26,248,940	29,104,748	31,191,608	34,455,555	35,662,805
	Perception et contrôle des recettes et matières.																					
	Traitements et indemnités	1,496,407	1,619,055	1,687,185	1,700,126	1,796,564	1,760,112	1,755,865	1,807,853	1,848,254	1,861,120	1,860,250	1,886,012	1,860,562	1,877,921	1,986,079	2,008,509	2,077,705	2,302,558	2,365,886	2,416,861	2,264,102
	Salaires payés à la tâche, à la journée ou par mois	76,861	81,990	79,475	80,827	82,120	84,342	85,720	88,404	91,016	91,016	96,907	93,925	93,925	94,725	99,950	110,600	126,991	136,181	146,581	162,514	165,759
	Primes pour constatations de fausses déclarations	»	»	»	»	»	»	»	»	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	4,986	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	»
	Totaux	1,573,268	1,701,045	1,766,658	1,780,953	1,878,684	1,844,454	1,841,585	1,896,317	1,944,270	1,957,136	1,962,157	1,985,857	1,959,487	1,977,632	2,091,029	2,123,909	2,209,694	2,443,719	2,517,467	2,584,375	2,427,861
	Récapitulation																					
	Services communs	2,089,858	2,050,171	1,909,004	1,489,349	1,346,416	1,218,710	1,267,462	1,311,356	1,227,329	1,242,818	1,354,007	1,373,854	1,331,799	1,409,292	1,497,398	1,581,364	1,770,154	2,255,488	2,152,755	2,212,184	2,210,501
	Voies et travaux	17,458,360	17,986,337	17,647,671	17,529,225	16,805,418	16,034,022	15,263,605	16,296,892	17,826,709	19,304,999	19,628,099	19,507,630	19,410,775	19,591,204	20,601,460	20,977,439	21,753,489	24,147,541	25,070,169	28,076,196	28,211,778
	Traction et matériel	31,954,548	33,559,354	32,658,742	31,794,759	30,365,797	27,515,124	28,990,298	30,595,317	32,627,258	40,434,962	39,644,425	37,705,890	36,925,461	40,010,206	42,085,554	41,839,848	51,408,527	52,088,893	57,566,090	75,878,889	72,964,866
	Exploitation	18,608,520	19,531,404	19,459,026	19,450,506	19,660,403	19,504,196	19,526,656	19,871,446	21,088,987	21,105,609	21,655,827	21,907,228	21,965,995	23,257,705	25,084,149	25,116,372	26,248,940	29,104,748	31,191,608	34,455,555	35,662,805
	Perception et contrôle des recettes et matières	1,573,268	1,701,045	1,766,658	1,780,953	1,878,684	1,844,454	1,841,585	1,896,317	1,944,270	1,957,136	1,962,157	1,985,857	1,959,487	1,977,632	2,091,029	2,123,909	2,209,694	2,443,719	2,517,467	2,584,375	2,427,861
	Totaux	71,664,554	74,808,909	73,421,071	71,824,792	70,056,718	65,914,506	66,089,605	69,971,528	74,714,553	84,045,524	84,224,515	82,480,429	81,595,515	86,046,039	90,259,570	* 91,628,932 ** 91,557,285	* 105,390,804 ** 109,904,350	110,640,589	118,498,089	141,187,177	141,477,609
	Pensions (à ajouter)	202,845	217,050	258,207	296,529	309,240	351,751	353,876	386,182	457,617	464,570	482,550	509,296	533,258	561,209	615,012	675,629	724,115	764,366	809,595	919,620	906,299
	Totaux	71,867,399	74,591,959	73,679,278	72,121,321	70,365,958	66,266,257	67,045,481	70,357,510	75,152,150	84,510,102	84,707,065	82,989,725	82,126,753	86,607,248	90,874,582	92,252,914	110,628,465	111,404,755	119,307,484	142,106,797	142,385,908
	Travaux de parachèvement et d'extension compris dans les dépenses d'exploitation (à déduire)	658,272	313,161	319,286	326,672	172,230	6,257	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Totaux définitifs des dépenses d'exploitation	71,209,127	74,278,778	73,359,992	71,794,649	70,195,728	66,259,980	67,045,481	70,357,510	75,152,150	84,510,102	84,707,065	82,989,725	82,126,753	86,607,248	90,874,582	92,252,914	110,628,465	111,404,755	119,307,484	142,106,797	142,385,908

Rapprochement des recettes brutes des dépenses d'exploitation et des charges financières.

Recettes brutes	115,496,253	119,544,023	121,950,561	120,191,108	119,772,557	116,333,862	124,157,917	131,612,594	136,919,695	141,250,468	142,815,489	140,652,251	145,608,909	152,974,889	154,467,551	162,951,765	188,137,186	191,584,179	201,229,219	209,194,511	208,325,000
Dépenses d'exploitation	71,209,127	74,278,778	73,359,992	71,794,649	70,195,728	66,259,980	67,045,481	70,357,510	75,152,150	84,510,102	84,707,065	82,989,725	82,126,753	86,607,248	90,874,582	92,252,914	110,628,465	111,404,755	119,307,484	142,106,797	142,385,908
Excédents des recettes sur les dépenses	42,289,108	45,065,247	48,590,569	48,396,459	49,578,829	50,073,882	57,094,436	61,255,084	61,767,545	56,740,366	58,108,424	57,662,526	63,482,156	66,367,641	63,592,769	70,698,851	77,508,725	80,179,424	81,921,735	67,087,714	65,941,092
Coefficients réels d'exploitation	*62.74 %*	*62.24 %*	*60.46 %*	*59.73 %*	*58.61 %*	*56.96 %*	*54.01 %*	*53.46 %*	*54.89 %*	*59.83 %*	*59.31 %*	*59.00 %*	*56.40 %*	*56.62 %*	*58.83 %*	*56.61 %*	*58.80 %*	*58.15 %*	*59.28 %*	*67.93 %*	*68.35 %*
Coefficients accusés dans le *Compte rendu* de 1900 (annexe VIII)	62.56 %	62.42 %	59.94 %	59.49 %	58.55 %	56.56 %	53.72 %	53.16 %	54.57 %	59 50 %	58.97 %	58.90 %	56.04 %	56.57 %	58.55 %	56.26 %	58.79 %	59.15 %	58.97 %	67.15 %	67.38 %
Parts des sociétés dont l'État a affermé l'exploitation des lignes et foyer de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale (annexe VIII du *Compte rendu* de 1900)	5,208,265	4,710,746	4,933,521	4,858,797	5,020,998	4,724,585	4,712,697	4,645,499	4,886,554	5,076,116	5,155,668	4,995,229	5,289,256	5,209,597	5,505,114	5,509,680	5,725,068	5,540,154	5,749,948	4,945,418	4,854,000
Excédents réels ou recettes nettes	37,080,843	40,354,501	43,657,048	43,537,662	44,557,831	45,349,297	52,381,739	56,611,585	56,881,489	51,664,250	52,952,756	52,667,297	58,192,900	61,068,044	58,089,655	65,189,171	71,783,657	74,639,270	76,171,787	62,142,296	61,107,092
Charges financières (d'après l'administration des chemins de fer de l'État)	44,478,547	47,035,510	48,706,707	50 089,664	51,014,545	51,535,600	46,192,386	46,607,604	47,168,740	47,805,751	48,556,661	49,526,598	49,756,077	50,449,401	51,146,078	54,025,109	60,778,475	61,496,470	65,195,568	65,480,835	67,368,200
Excédents	»	»	»	»	»	»	6,189,333	10,003,891	9,712,449	3,858,519	4,396,095	3,140,699	8,436,823	10,618,643	7,143,577	11,163,972	11,004,780	13,142,800	11,542,820	12,978,219	»
Insuffisances	7,397,702	6,680,809	5,159,459	6,552,002	6,456,714	5,986,101	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,338,749	6,161,108

(1) Les résultats de 1900 sont donnés : pour ce qui concerne les recettes, approximativement, les comptes de novembre et de décembre n'étant pas définitivement arrêtés.
(2) Subsides à la Caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand-Central belge.
(3) Publicité commerciale.
(4) Ristourne à des établissements industriels.
* Résultats correspondant aux périodes pendant lesquelles les lignes rachetées ont été exploitées pour compte de l'État jusqu'à leur reprise effective.
** Résultats totaux rectifiés y compris ceux afférents à la période transitoire.

STAATSSPOORWEGEN.

Het rijzen en dalen der ontvangsten en uitgaven gedurende de laatste eenen twintig jaren (1881 tot en met 1901).

	AANWIJZING.	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901 (1) nabijkomend.
	Gemiddelde lengte der lijnen in kilometers	*2,869.5*	*3,004.0*	*3,074.1*	*3,129.0*	*3,173.1*	*3,199.9*	*3,216.6*	*3,226.8*	*3,235.4*	*3,248.6*	*3,269.4*	*3,275.8*	*3,278.7*	*3,288.6*	*3,298.8*	*3,302.1*	*3,991.6*	*4,003.9*	*4,039.6*	*4,063.1*	*4,060.1*
BRUTO-ONTVANGSTEN.	Reizigers .fr.	36,168,888	38,707,890	39,425,172	39,491,767	41,725,513	38,731,150	40,003,120	42,139,716	45,114,349	44,959,856	46,099,527	46,345,226	47,125,592	51,369,532	50,411,589	52,877,800	57,160,275	59,977,030	64,031,571	68,566,603	70,812,000
	Toegangskaartjes	»	»	»	»	»	99,549	121,377	133,565	143,415	151,101	155,871	155,546	165,309	170,231	171,254	182,594	197,517	208,135	222,201	233,541	
	Reisgoed	900,809	937,031	967,797	1,022,364	1,045,267	974,432	996,135	1,050,413	1,023,081	1,080,336	1,108,935	1,239,631	1,396,003	1,541,545	1,655,595	1,723,496	1,877,608	1,896,282	2,028,675	2,157,525	
	IJlgoed	7,207,910	7,552,225	8,449,773	8,540,768	8,114,184	8,264,989	8,358,599	8,487,353	8,641,444	8,900,652	9,225,472	9,486,971	9,658,466	9,991,561	10,015,817	10,498,126	11,033,058	12,187,611	13,492,828	13,855,679	
	Zware goederen	65,648,676	68,568,926	69,241,688	67,134,675	64,897,130	64,289,378	70,212,821	75,195,710	79,065,600	81,070,947	80,975,112	78,290,858	81,856,771	84,828,964	86,302,150	90,006,157	94,778,203	103,128,218	113,758,901	117,799,075	
	Geldverzendingen	243,046	225,878	215,152	205,298	212,961	200,235	198,611	209,781	218,406	219,083	234,979	252,984	234,379	179,458	256,027	269,456	282,868	315,455	340,082	356,262	
	Rijkoetsen	45,005	40,346	48,825	55,079	50,485	45,011	45,780	56,690	47,546	53,032	57,994	66,151	69,061	72,403	63,387	66,454	69,849	78,072	86,818	88,821	137,375,000
	Paarden en vee	1,148,345	1,160,202	1,268,056	1,270,299	1,245,686	1,547,034	1,524,046	1,373,718	1,569,032	1,455,514	1,410,775	1,402,107	1,358,528	1,596,594	1,568,325	1,640,579	1,725,808	1,925,421	2,141,216	2,197,332	
	Buitengewone opbrengsten	2,035,867	2,065,785	2,231,190	2,386,351	2,382,406	2,481,845	2,797,275	2,905,154	3,250,697	3,320,575	3,167,548	3,326,750	3,507,030	3,140,959	3,076,504	3,083,429	3,219,744	4,155,917	4,450,542	3,861,732	
	Verschillende opbrengsten	103,091	87,725	102,908	87,907	103,125	94,241	80,155	87,484	64,523	59,572	79,278	88,047	61,770	85,842	67,063	87,112	67,797	79,920	86,482	97,945	138,000
	Totalen. . . .fr.	115,498,235	119,544,025	121,930,561	120,191,108	119,772,557	116,333,862	124,137,917	131,612,594	136,919,695	141,250,468	142,815,489	140,652,251	145,608,909	152,974,889	154,467,551	* 160,454,765 ** 162,951,765	* 170,412,727 ** 188,157,186	* 185,950,659 ** 191,584,179	201,229,219	209,194,511	208,525,000
	Gemeenschappelijke diensten.																					
	Jaarwedden en vergoedingen .fr.	690,302	814,780	722,440	581,513	492,000	475,765	477,387	488,542	483,161	489,505	495,273	480,696	458,169	468,290	495,154	512,119	539,007	659,507	626,737	658,296	606,674
	Jaarwedde der in beschikbaarheid gestelde ambtenaren en beambten	37,490	31,795	33,084	34,182	34,182	35,422	35,917	35,929	45,565	44,892	42,947	46,547	42,682	63,785	65,002	68,308	68,388	67,930	82,499	86,672	100,871
	Werkloonen betaald op stuk, per dag of per maand	158,694	180,917	177,135	181,068	125,065	120,556	125,460	121,948	121,052	119,655	121,843	122,182	106,742	118,640	127,751	125,655	130,351	144,769	149,537	148,909	154,661
	Materiëel en kantoorbehoeften	1,129,463	947,609	900,799	618,659	612,865	497,654	540,499	578,042	489,690	502,493	506,298	615,278	616,378	659,766	655,029	718,940	850,695	951,080 (2) 88,000	845,799 (2) 88,000	877,789 (2) 88,000	887,500 (2) 88,000
	Toelage aan de Pensioen- en Onderstandskas	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	50,000	50,000	50,000	60,000	70,000	70,000	70,000	70,000	199,000	200,000	212,000	208,405
	Onderstand aan werklieden	32,000	32,000	32,000	32,000	40,000	40,000	40,000	50,208	40,000	50,008	40,000	49,975	46,085	49,967	74,975	75,005	99,844	114,993	140,941	149,010	150,000
	Vergaderingen der spoorwegambtenaren en internationale vergaderingen	1,000	3,070	2,038	1,947	4,308	9,353	9,999	7,097	7,861	6,277	7,646	11,176	7,943	8,846	11,407	11,337	11,869	10,200	10,242	10,008	14,127
	Totalen. . . .fr.	2,089,858	2,050,171	1,909,004	1,489,349	1,346,416	1,218,710	1,267,462	1,311,536	1,227,329	1,242,818	1,264,007	1,375,854	1,331,799	1,469,292	1,497,598	1,581,364	1,770,154	2,255,488	2,152,755	2,212,184	2,210,501
	Wegen en werken.																					
	Jaarwedden en vergoedingen .fr.	1,377,602	1,534,752	1,502,485	1,534,099	1,587,005	1,580,097	1,567,789	1,639,871	1,685,248	1,701,017	1,741,226	1,768,514	1,746,950	1,767,045	1,908,226	1,944,179	2,006,779	2,209,358	2,274,833	2,563,572	2,450,922
	Werkloonen betaald op stuk, per dag of per maand	9,532,970	9,702,356	9,542,587	9,542,251	9,466,969	9,476,703	9,550,259	10,196,279	10,557,685	10,573,524	10,907,550	10,857,464	11,007,858	10,861,275	6,508,822	6,519,637	6,677,874	7,236,571	7,449,587	7,484,191	7,556,681
	Dwarsliggers, spoorstaven en toebehooren; vast baanmateriëel	3,495,000	3,692,100	3,692,100	3,542,098	3,000,000	2,500,000	1,900,000	2,671,500	3,803,458	4,810,000	4,810,000	4,610,000	4,569,000	4,569,000	4,569,000	4,569,000	5,254,862	5,869,069	5,869,109	6,864,907	6,951,911
	Onderhoud- en verbeteringswerken	3,212,788	3,057,169	2,850,501	2,890,777	2,751,444	2,477,222	2,465,575	1,789,942	1,800,318	2,220,458	2,169,543	2,201,642	2,086,058	2,105,884	7,816,212	7,944,623	7,813,974	8,852,540	9,476,840	11,363,726	11,255,164
	Totalen. . . .fr.	17,458,360	17,986,377	17,647,671	17,509,225	16,805,418	16,034,022	15,263,603	16,296,892	17,826,709	19,304,999	19,628,099	19,507,630	19,410,775	19,591,204	20,601,460	20,977,459	21,755,489	24,147,541	25,070,169	28,076,196	28,211,778
	Trekdienst en materiëel.																					
	Jaarwedden en vergoedingen .fr.	1,507,413	1,536,862	1,480,292	1,470,488	1,606,978	1,628,657	1,641,256	1,700,001	1,761,512	1,782,580	1,827,121	1,875,474	1,871,916	1,905,265	1,981,475	2,051,919	2,100,741	2,395,737	2,492,053	2,552,528	2,409,678
	Werkloonen betaald op stuk, per dag of per maand	14,684,105	15,402,558	15,442,632	10,850,918	11,069,059	10,470,916	10,511,840	10,780,071	11,109,488	11,800,000	12,512,000	12,578,540	13,597,000	12,984,580	13,956,536	15,525,589	16,650,018	18,908,059	19,938,604	21,196,057	21,850,013
	Premiën voor zuinigheid en regelmatigheid	422,517	557,471	547,774	546,285	550,895	550,221	551,559	554,220	580,090	594,576	645,734	646,698	646,354	646,959	725,752	722,406	768,245	928,274	1,004,642	1,050,736	1,079,178
	Brandstof en andere verbruiksvoorwerpen	6,221,119	6,192,005	6,178,175	5,744,155	4,300,410	3,506,001	3,572,997	4,612,031	5,426,514	10,056,674	8,075,154	6,517,426	5,517,000	5,894,550	6,406,000	6,855,093	9,553,516	10,652,968	13,980,921	25,471,844	25,015,841
	Onderhoud en vernieuwing van het materiëel	9,319,594	9,930,458	9,009,859	15,182,913	12 838,475	11,356,449	12,712,666	12,948,091	13,749,134	16,201,332	15,884,416	16,287,743	16,492,650	18,579,972	18,927,735	16,674,751	22,356,007	19,824,065	20,140,890	23,607,524	23,712,156
	Totalen. . . .fr.	31,954,548	33,539,354	32,658,712	31,794,759	30,365,797	27,513,124	28,990,298	30,595,317	32,627,258	40,434,962	39,644,425	37,705,890	38,192,900	40,010,206	42,085,534	41,829,848	51,408,527	52,688,893	57,566,090	73,878,889	72,964,866
EXPLOITATIE-KOSTEN.	**Exploitatie.**																					
	Jaarwedden en vergoedingen . fr.	8,160,840	8,754,683	8,830,589	8,757,339	8,875,498	8,854,503	8,913,919	9,080,669	9,166,424	9,314,917	9,572,251	9,689,025	9,844,825	10,054,294	10,540,172	10,927,286	11,517,728	13,053,725	13,621,952	14,043,038	14,875,885
	Werkloonen betaald op stuk, per dag of per maand; vervoerdienst	7,278,064	7,541,158	7,468,470	7,666,379	7,668,458	7,750,766	7,699,761	7,912,163	8,045,913	8,527,562	8,269,545	8,306,263	8,403,987	8,547,915	8,853,912	9,098,588	9,228,050	10,356,701	10,940,510	11,569,711	11,937,471
	Aanmoedigingspremiën voor den regelmatigen gang der treinen	369,641	389,811	388,955	348,918	389,961	388,918	389,416	383,575	389,027	389,768	394,589	394,838	394,775	394,204	398,995	400,000	446,805	525,385	550,887	569,921	605,736
	Exploitatiekosten	1,750,400	1,998,604	2,080,356	1,960,476	1,928,601	1,783,914	1,842,406	1,951,985	1,951,717	2,274,200	2,322,446	2,198,028	2,263,779	2,220,075	2,251,757	2,495,554	2,750,718	2,825,373	3,270,510	3,929,561	3,788,000
	Verlies en schade	730,540	777,852	640,436	656,803	770,285	553,224	455,930	554,804	1,515,212	775,562	1,035,706	1,300,155	956,925	2,022,952	1,822,922	2,175,525	(2) 252,707 2,041,563	(2) 225,741 2,141,955	(2) 257,604 2,548,565	(2) 251,678 4,070,924	(2) 261,198 4,191,515
	Vergoedingen aan maatschappijen voor 't gebruik van haar materiëel	310,055	69,516	21,220	20,501	20,000	31,852 (1) 11,219	35,212	22,452	22,694	24,000	23,400	18,921	101,704	18,265	16,395	15,641	11,589	»	»	»	4,191,515
	Premiën voor het vaststellen van valsche aangiften	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,000
	Totalen. . . .fr.	18,608,520	19,531,404	19,439,026	19,450,506	19,660,403	19,304,196	19,326,656	19,871,446	21,088,987	21,105,609	21,635,827	21,907,228	21,965,995	23,257,705	23,984,149	25,110,372	26,248,940	29,104,748	31,191,608	34,455,553	35,662,805
	Heffing der ontvangsten, toezicht over ontvangsten en stoffen																					
	Jaarwedde en vergoedingen .fr	1,496,407	1,619,653	1,687,183	1,700,126	1,796,564	1,760,112	1,755,865	1,807,853	1,848,254	1,861,120	1,860,250	1,886,912	1,860,562	1,877,921	1,986,070	2,008,309	2,077,703	2,502,538	2,565,886	2,416,861	2,264,102
	Werkloonen betaald op stuk, per dag of per maand	76,861	81,990	79,475	80,827	82,120	84,342	85,720	88,464	91,016	91,016	96,007	93,925	93,925	94,725	99,050	110,610	126,991	136,181	146,581	162,514	165,759
	Premiën voor het vaststellen van valsche aangiften	»	»	»	»	»	»	»	»	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	4,986	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	»
	Totalen . . .fr.	1,573,268	1,701,643	1,766,658	1,780,953	1,878,684	1,844,454	1,841,585	1,896,317	1,944,270	1,957,136	1,962,157	1,985,837	1,959,487	1,977,632	2,091,029	2,123,909	2,209,694	2,643,719	2,717,467	2,584,375	2,427,861
	Samenvatting.																					
	Gemeenschappelijke diensten .fr.	2,089,858	2,050,171	1,909,004	1,489,349	1,346,416	1,218,710	1,267,462	1,311,536	1,227,329	1,242,818	1,264,007	1,375,854	1,331,799	1,469,292	1,497,598	1,581,364	1,770,154	2,255,488	2,152,755	2,212,184	2,210,501
	Wegen en werken	17,458,360	17,986,377	17,647,671	17,509,225	16,805,418	16,034,022	15,263,603	16,296,892	17,826,709	19,304,999	19,628,099	19,507,630	19,410,775	19,591,204	20,601,460	20,977,459	21,755,489	24,147,541	25,070,169	28,076,196	28,211,778
	Trekdienst en materiëel	31,954,548	33,539,354	32,658,712	31,794,759	30,365,797	27,513,124	28,990,298	30,595,317	32,627,258	40,434,962	39,644,425	37,705,890	38,192,900	40,010,206	42,085,534	41,829,848	51,408,527	52,688,893	57,566,090	73,878,889	72,964,866
	Exploitatie	18,608,520	19,531,404	19,439,026	19,450,506	19,660,403	19,304,196	19,326,656	19,871,446	21,088,987	21,105,609	21,635,827	21,907,228	21,965,995	23,257,705	23,984,149	25,110,372	26,248,940	29,104,748	31,191,608	34,455,553	35,662,805
	Heffing en stoffen, toezicht over ontvangsten	1,573,268	1,701,643	1,766,658	1,780,953	1,878,684	1,844,454	1,841,585	1,896,317	1,944,270	1,957,136	1,962,157	1,985,837	1,959,487	1,977,632	2,091,029	2,123,909	2,209,694	2,643,719	2,517,467	2,584,375	2,427,861
	Totalen. . . .fr.	71,684,554	74,808,909	73,421,071	71,824,792	70,056,718	65,914,506	66,689,605	69,971,328	74,714,553	84,045,524	84,224,515	82,480,490	81,503,515	86,946,039	90,259,570	* 91,638,952 ** 91,557,285	* 105,390,804 ** 109,004,550	110,640,380	118,498,089	141,187,177	141,477,609
	Pensioenen (bij te voegen) .fr.	202,845	217,050	258,207	296,529	309,240	351,731	355,876	386,182	457,617	464,579	482,550	509,296	553,258	561,209	615,012	675,629	724,113	764,366	809,395	919,620	906,299
	Totalen. . . .fr.	71,867,399	74,591,959	73,679,278	72,121,321	70,365,958	66,266,237	67,045,481	70,357,510	75,152,150	84,510,102	84,707,065	82,989,725	82,126,753	86,607,248	90,874,582	92,252,914	110,628,463	111,404,755	119,307,484	142,106,797	142,383,908
	Voltooiing- en uitbreidingswerken in de exploitatiekosten begrepen (af te trekken) .fr.	658,272	313,161	319,286	326,672	172,250	6,257	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Slottotalen der exploitatiekosten. . . .fr.	71,209,127	74,278,778	73,359,992	71,794,649	70,193,728	66,259,980	67,045,481	70,357,510	75,152,150	84,510,102	84,707,065	82,989,725	82,126,753	86,607,248	90,874,582	92,252,914	110,628,463	111,404,755	119,307,484	142,106,797	142,383,908

Vergelijking der bruto-ontvangsten met de exploitatie-kosten en de financiële lasten.

Bruto-ontvangsten .fr.	115,498,235	119,544,025	121,930,561	120,191,108	119,772,557	116,333,862	124,137,917	131,612,594	136,919,695	141,250,468	142,815,489	140,652,251	145,608,909	152,974,889	154,467,551	162,951,765	188,157,186	191,584,179	201,229,219	209,194,511	208,525,000
Exploitatiekosten	71,209,127	74,278,778	73,359,992	71,794,649	70,193,728	66,259,980	67,045,481	70,357,510	75,152,150	84,510,102	84,707,065	82,989,725	82,126,753	86,607,248	90,874,582	92,252,914	110,628,463	111,404,755	119,307,484	142,106,797	142,383,908
Overschotten van de ontvangsten op de uitgaven .fr.	42,289,108	45,065,247	48,570,569	48,396,459	49,578,829	50,073,882	57,094,436	61,255,084	61,767,545	56,740,366	58,108,424	57,662,526	63,482,156	66,367,641	63,592,769	70,698,851	77,508,723	80,179,424	81,921,735	67,087,714	65,941,092
Wezenlijke verhouding van de exploitatiekosten .fr.	*62.74 %*	*62.24 %*	*60.16 %*	*59.73 %*	*58.61 %*	*56.86 %*	*54.01 %*	*53.46 %*	*54.89 %*	*59.83 %*	*59.31 %*	*59.00 %*	*56.40 %*	*56.62 %*	*58.83 %*	*56.61 %*	*58.80 %*	*58.15 %*	*59.28 %*	*67.93 %*	*68.35 %*
Verhouding opgegeven in het *Jaarverslag* 1900 (bijlage VIII)	62.36 %	62.42 %	59.94 %	59.49 %	58.35 %	56.56 %	55.72 %	53.16 %	54.57 %	59 50 %	58.07 %	58.90 %	56.04 %	56.57 %	58.55 %	56.26 %	58 79 %	59.15 %	58.07 %	67 13 %	67.58 %
Aandeelen der maatschappijen van welke de Staat het beheer en de huur verpachtte van de lijn van Spa naar de grens van het groot hertogdom (bijlage VIII van het *Jaarverslag* 1900).	5,208,265	4,710,746	4,933,321	4,838,797	5,020,998	4,724,385	4,712,697	4,645,499	4,886,354	5,076,116	5,155,668	4,995,229	5,289,256	5,299,597	5,305,114	5,509,680	5,725,068	5,340,134	5,749,948	4,945,418	4,851,000
Wezenlijke overschotten of wezenlijke ontvangsten .fr.	37,080,843	40,354,501	43,637,248	43,557,662	44,557,831	45,349,499	52,381,739	56,611,585	56,881,189	51,664,250	52,954,756	52,667,297	58,192,900	61,068,044	58,289,655	65,189,171	71,783,655	74,839,290	76,171,787	62,142,296	61,107,092
Geldelijke lasten (volgens het beheer der Staatspoorwegen) .fr.	44,478,347	47,035,510	48,796,707	50 089,664	51,014,545	51,533,600	46,192,386	46,607,694	47,168,740	47,805,731	48,556,661	49,526,398	49,756,077	50,449,401	51,146,078	54,025,199	60,778,475	61,496,470	65,195,568	65,480,815	67,268,200
Overschot .fr.	»	»	»	»	»	»	6,189,353	10,003,891	9,712,449	3,858,519	4,398,095	3,140,899	8,436,823	10,618,643	7,143,577	11,163,972	11,007,180	13,342,820	12,978,219	»	»
Te kort	7,397,502	6,680,809	5,159,459	6,532,002	6,456,714	5,984,101	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,338,719	6,161,108

(1) De uitslagen van de ontvangsten voor 1900 zijn nabijkomend berekend, daar de rekeningen voor November en December niet bepaald gesloten zijn.
(2) Toelagen aan de Verzekering- en Lijfrentekas der ambtenaren en beambten van den Grand-Central belge.
(3) Aankondigingen.

(1) Terugbetalingen aan nijverheidsgestichten.
* Uitslagen gedurende het tijdvak dat de afgekochte lijnen beheerd waren voor rekening van den Staat, tot dat zij wezenlijk werden overgenomen.
** Terechtgewezene totale uitslagen, inbegrepen die van het overgangstijdperk.

[Blz. 28-29]

Section 2. — Voies et travaux.

§ 1er. — *Jonction Nord-Midi et gare centrale de Bruxelles.*

QUESTION.	RÉPONSE.
La Section centrale demande que le Gouvernement lui fasse l'état de la question de la jonction Nord Midi et de la gare centrale, en exposant de façon claire et complète les dépenses probables qu'entraîneront ces travaux.	Le Gouvernement se réfère aux déclarations faites à la Chambre le 11 février 1902.

La Section centrale croit utile de rappeler ici les rétroactes de cette affaire. Les grandes gares de Bruxelles présentent des inconvénients au point de vue de l'exploitation et de la sécurité des voyageurs. Ces inconvénients, moindres à la gare du Midi, que l'on pourrait facilement aménager, sont très graves à la gare du Nord. Celle-ci a trois défauts principaux :

1° L'exiguïté de l'entrée de la gare à la hauteur de la rue des Palais, où tous les trains qui viennent de Gand, d'Anvers, de Liége et du Quartier-Léopold ou qui s'y rendent doivent passer sur deux voies; on a justement comparé cette entrée au goulot d'un bouteille;

2° L'étranglement de la gare entre les rues Allard et Rogier qui rend les manœuvres extrêmement difficultueuses;

3° L'insuffisance du nombre des voies à l'arrivée et l'étendue trop minime des quais en longueur.

Les deux premiers défauts sont une cause permanente d'insécurité pour le personnel et pour les voyageurs. Le troisième rend la gare très incommode.

La transformation de la gare du Nord préoccupait depuis longtemps les autorités compétentes.

En 1899, à la suite des bruits relatifs à la création d'une jonction Nord-Midi avec gare centrale et des déclarations faites à ce sujet par l'honorable M. Vandenpeereboom, dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 mars 1899, l'honorable M. Woeste interpella le Gouvernement le 19 avril suivant.

L'honorable M Woeste ne cachait pas son hostilité contre le projet exposé et conseillé par M. Vandenpeereboom. Il insistait fortement sur ses inconvénients et demandait que la Chambre fût mise à même de se prononcer autrement que par le vote d'un premier crédit.

L'honorable M. Vandenpeereboom répondait qu'avant de se prononcer, la Chambre serait saisie de devis indiquant la dépense dans l'un et l'autre système aussi approximativement que possible. Dans son rapport sur le Budget de 1900 (page 39), la Section centrale insistait pour que la Chambre fût mise en mesure de trancher, après mûr et complet examen, entre les diverses solutions.

Le 11 avril 1900, le Gouvernement déposait le projet du Budget des

recettes et dépenses extraordinaires pour 1900. Un crédit de 31,500.000 francs y était sollicité pour les chemins de fer. Il comprenait 10 millions destinés à divers travaux, parmi lesquels se trouvaient les lignes d'Anvers-Sud à Malines, de Schaerbeek-Muysen-Hal, de Bruxelles-Midi à Gand, le déplacement du chemin de fer de ceinture de Bruxelles sur le territoire de Schaerbeek et l'aménagement des gares de Bruxelles avec jonction Nord-Midi et gare centrale:

« Il est presque inutile d'affirmer, lisait-on dans la note préliminaire, tellement le fait est évident pour tout le monde, que les installations destinées au service des voyageurs dans les diverses gares de Bruxelles, et plus particulièrement dans la gare de Bruxelles (Nord), ont atteint, à très peu de chose près, la limite de leur utilisation possible. Le moment est venu de se préoccuper de cette situation et de prendre des mesures efficaces pour éviter que, *dans un prochain avenir*, la régularité et même la sécurité de l'exploitation des chemins de fer dans la capitale du pays puissent se trouver irrémédiablement compromises. »

La note préliminaire admettait que deux solutions étaient possibles : l'agrandissement des gares existantes ou la jonction avec gare centrale. Elle se prononçait pour la deuxième solution :

1° A raison des avantages qu'elle offrait, au point de vue de l'exploitation, par la transformation de nos deux gares à rebroussement en gares de passage et par la multiplication des points d'embarquement et de débarquement dans l'agglomération;

2° Parce qu'elle présentait des avantages financiers certains, exposés comme suit dans le document que nous analysons :

« Il a paru utile de préciser la comparaison, notamment au point de vue financier. Voici les résultats des études auxquelles il a été procédé à cette fin :

» *Premier système.*

» Montant de la dépense à résulter de l'agrandissement de la gare de Bruxelles (Nord) conservée comme gare de rebroussement. fr.	34,200,000	»
» Dépense de même espèce pour la gare de Bruxelles (Midi)	11,880,000	»
» TOTAL. . . . fr.	46,080,000	»

» *Second système.*

» Aménagement de la gare de Bruxelles (Nord) transformée en gare de passage . . . . . fr.	9,638,000	»
» Construction du raccordement direct entre Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi), partie comprise entre Bruxelles (Nord) et la gare centrale (rue de Loxum), à ciel ouvert entre le Nord et le Jardin botanique, en souterrain sous le jardin et jusqu'à la rue de Loxum	10,500,000	»
A REPORTER. . . fr.	20,138,000	»

Report. . . . fr.	20,138,000	»
» Construction de la gare centrale en tranchée de 6 mètres de profondeur, à ciel ouvert	16,154,000	»
» Partie de raccordement direct comprise entre la gare centrale et Bruxelles (Midi)	12,505,000	»
» Aménagement de la gare de Bruxelles (Midi) transformée en gare de passage.	5,670,500	»
» Modifications aux égouts et pavage de la ville de Bruxelles et imprévus	1,532,500	»
Total. . . . fr.	56,000,000	»

» Mais il faut faire état, dans le second système, de la recette annuelle nouvelle à percevoir sur le raccordement central. Celle-ci peut très modérément s'évaluer de la manière suivante :

» D'après les données statistiques recueillies à diverses époques et en tenant compte de la progression annuelle moyenne du mouvement des voyageurs, qui est d'environ 10 % pour les gares de Bruxelles, il est certain que, au moment où le raccordement central sera mis en exploitation, le nombre des voyageurs embarqués et débarqués dans les gares précitées atteindra au minimum 45 millions par an. Ce chiffre comprendra 10 millions d'ouvriers voyageant au moyen d'abonnements de semaine. Ce trafic peut être attribué pour les deux tiers à la gare centrale, le tiers restant se répartissant entre les deux gares extrêmes.

» Voici la recette calculée d'après ces données :

» Ouvriers voyageant avec des abonnements de semaine dont le prix ne peut être augmenté que très faiblement :		
» 2/3 × 10,000,000 × fr. 0.0025 = ... fr.	16,666	»
» 1/6 × 10,000,000 × fr. 0.005 = ...	8,333	»
» Voyageurs à billets ordinaires faisant le parcours d'une gare extrême jusqu'à la gare centrale (supplément du prix actuel) :		
» 2/3 × 35,000,000 × fr. 0.05 = ...	1,166,666	»
» Voyageurs à billets ordinaires faisant le parcours de tout le raccordement central entre les deux gares extrêmes (supplément du prix actuel) :		
» 1/6 × 35,000,000 × fr. 0.10 = ...	583,333	»
» Total. . . . fr.	1,774,998	»

» Il est à remarquer que les dépenses d'entretien et d'exploitation propres au raccordement nouveau et à la gare centrale seront très probablement, en totalité, couvertes par les économies à réaliser dans l'organisation du mouvement général entre le nord et le midi du pays. Ces économies résulteront,

pour un grand nombre des trains desservant la capitale, de la suppression des chômages du personnel et du matériel dans les gares terminales actuelles. Afin d'éviter tout mécompte à cet égard, on peut admettre cependant un certain excédent de dépenses à défalquer de la recette calculée plus haut, et ramener à 1,500,000 francs la recette nette à encaisser par l'Administration dès la première année du chef de l'exploitation du raccordement direct et de la gare centrale.

» Cette recette nette suivra naturellement la progression constatée dans le mouvement des voyageurs. Ainsi qu'il est dit plus haut, cette progression est actuellement d'environ 10 °/o par an. En supposant, pour rester dans des prévisions très modérées, qu'elle se réduise à 3 °/o dans l'avenir, il est aisé de vérifier que le capital de 56 millions s'amortit en moins de trente-huit ans. »

Le rapport de la Section centrale, suivie de l'examen du Budget des recettes et dépenses extraordinaires pour 1900, fut déposé le 1er mai 1900. Il approuvait le projet de jonction Nord-Midi avec gare centrale par cinq voix contre une et une abstention.

L'ensemble du Budget extraordinaire fut voté dans la séance du 5 mai 1900, après une discussion très sommaire; le temps manquait absolument, vu l'imminence des élections, pour procéder à l'examen approfondi réclamé, un an plus tôt, par l'honorable M. Woeste.

Dans son précédent rapport, la Section centrale chargée de l'examen du Budget des chemins de fer, postes et télégraphes pour 1901, commentant les renseignements donnés par l'Administration sur l'état de la question, se demandait si l'intérêt de la bonne exploitation du railway exigeait la réalisation du projet de jonction avec gare centrale. Des protestations surgissaient, et bien qu'un premier crédit eût été voté hativement et non sans une vive opposition, la Section centrale faisait remarquer le grave défaut d'un projet qui n'envisageait pas, avec une suffisante ampleur, l'hypothèse du dédoublement des grandes voies actuelles et les conséquences éventuelles de la création d'un réseau électrique.

Par ailleurs, l'opinion commençait à s'émouvoir, et des habitants de Bruxelles et de Saint-Gilles, hostiles au projet, ayant adressé à la Chambre des pétitions demandant qu'il ne fût pas donné suite au projet, la Commission des pétitions concluait en ordre principal à ce que la jonction projetée ne se fît pas à travers Bruxelles, ce qui entraînait la suppression de la gare centrale et subsidiairement à ce que les proportions de cette gare, si on la construisait, fussent très restreintes.

Un long débat s'engagea le 3 mai 1901 sur les conclusions de la Commission. Il se continua dans les séances des 10 et 22 mai 1901. L'honorable Ministre des chemins de fer y défendit énergiquement le projet. Les critiques venaient trop tard, disait-il, puisque les Chambres s'étaient prononcées, et du reste elles n'étaient point fondées.

La Chambre vota néanmoins, à l'unanimité, un ordre du jour de M. Helleputte, amendé par M. Bertrand, et conçu comme suit : « La Chambre, estimant qu'avant de solliciter de nouveaux crédits pour les travaux de la

jonction Nord-Midi, il y a lieu de la mettre, en temps utile, à même d'examiner les projets d'une manière approfondie, notamment au point de vue de la dépense, renvoie la pétition à Messieurs les Ministres des Travaux publics et des Chemins de fer. »

Depuis cette date, l'exécution du projet de 1900 n'a guère avancé.

Le 17 décembre 1901, l'honorable M. Lepage, représentant de l'arrondissement de Bruxelles et échevin de la ville, posa à ce propos la question suivante à M. le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes :

« Le Gouvernement a-t-il pris une décision au sujet de la gare centrale? Quand compte-t-il soumettre à la Chambre les plans relatifs à ce travail? »

Le 14 janvier suivant, M. le Ministre répondit :

« Ainsi que je le déclarais dans la séance de la Chambre du 22 mai 1901, j'ai ordonné de nouvelles études sur la possibilité et le coût de certaines modifications que l'on pourrait éventuellement apporter dans des hypothèses déterminées, aux dispositions générales approuvées en principe pour la gare centrale de Bruxelles. Ces études, assez difficiles, se poursuivent activement.

» Mais la détermination précise du périmètre définitif et du mode de construction de la gare, l'importance corrélative du rôle à lui assigner dans l'organisation du service des voyageurs de la capitale, sont intimement liées à des questions d'aménagement d'abord, de création de voies d'accès nouvelles sur lesquelles il est nécessaire que l'accord s'établisse avec l'administration communale intéressée. Jusqu'à présent, ces questions ne sont pas résolues. »

A la suite de cette réponse, M. Lepage interpella M. le Ministre des Chemins de fer dans la séance du 11 février dernier.

M. Lepage s'est plaint du préjudice que cause à la propriété et au commerce bruxellois l'incertitude qui règne au sujet de l'exécution des projets annoncés en 1900; puis il a rappelé que, d'après une promesse formelle de M. Vandenpeereboom, la question des compensations dues par l'État à la ville de Bruxelles devait se régler à propos de la construction de la gare centrale. Nous négligerons ce deuxième point, qui ne se rapporte pas directement à la question que nous traitons.

D'après la réponse faite par M. le Ministre des Chemins de fer à M. Lepage au sujet des intentions du Gouvernement quant au projet de jonction Nord-Midi et de gare centrale, leur exécution serait entravée et tenue en suspens par la ville de Bruxelles. Une gare centrale serait de peu d'utilité, si on ne créait en même temps aux abords de la gare nouvelle de larges voies d'accès et de dégagement afin d'assurer une circulation facile.

Le soin de tracer le plan de ces voies nouvelles incombe à la ville de Bruxelles, qui pourrait du même coup opérer la transformation du quartier de la Putterie, attendue depuis si longtemps.

Mais, d'autre part, la ville de Bruxelles soutient qu'il ne lui est pas possible de tracer les voies d'accès d'une gare dont elle ignore le plan et l'emplacement, car les plans de la jonction Nord-Midi et de la gare centrale arrêtés, disait-on

lors du débat du mois de mai 1901, ont dû être remaniés depuis; et il semble que loin de se rapprocher, la solution du problème ait plutôt fait quelques pas en arrière.

Dans son discours du 11 février dernier, l'honorable Ministre des Chemins de fer affirme encore l'utilité du projet de jonction avec gare centrale, mais il ajoute que « la gare centrale n'est qu'un accessoire, important, il est vrai, » mais un accessoire néanmoins... Cela est si vrai, continue-t-il, que j'ai fait » dresser dans cet ordre d'idées un plan de la jonction Nord-Midi sans gare » centrale, et que de tous les plans, c'est le plus facile à réaliser; il va sans dire » que c'est celui qui demande le moins de territoire à la ville de Bruxelles ». Bien plus, si la gare centrale présente des avantages au point de vue financier, puisque son établissement permet, d'après les prévisions, d'escompter une recette nette d'environ 1,500,000 francs qui assurera le prompt amortissement de la dépense totale, « elle sera plutôt une cause de sujétion défavorable à l'exploitation ». Et, résumant sa pensée, l'honorable Ministre conclut : « Je résumerai tout ce que je viens de dire dans la formule très claire que voici : ou la gare se fera avec le concours de la ville de Bruxelles, ou elle ne se fera pas. »

De tout cela, on peut conclure sans trop de témérité que la construction de la gare centrale, selon les plans de 1900, devient de moins en moins probable.

L'abandon de ce projet ne serait pas fort regretté Son êxécution exigerait des dépenses très considérables. Elle bouleverserait et enlaidirait la capitale. Son utilité est d'ailleurs problématique. On conçoit à la rigueur que l'administration communale de Bruxelles ait pu souhaiter l'établissement d'une gare centrale à Bruxelles, il y a quarante ou cinquante ans. Les temps ont changé depuis. L'agglomération bruxelloise a pris une telle extension que les gares du Nord et du Midi sont aujourd'hui plus rapprochées du centre que d'aucun point de la périphérie. M. Hubert a fait observer, avec raison, à la Chambre, lors du débat de mai 1900, que la gare centrale ne raccourcissait la distance que pour le sixième de la population de la ville. L'abandon du projet de gare centrale serait donc le parti le plus sage : les difficultés qui surgissent entre l'État et la ville de Bruxelles aidant, il se pourrait qu'on s'y arrêtât.

Reste la jonction Nord-Midi. On veut supprimer la solution actuelle de continuité entre les lignes du Nord et du Midi pour dégager nos grandes gares, unifier le réseau et assurer ainsi plus de régularité au service et plus de facilité aux transports.

La jonction Nord-Midi, avec ou sans gare centrale, dégagera, il est vrai, les gares de Bruxelles; mais au prix de quels sacrifices? Nous ne parlons pas seulement de sacrifices financiers, bien qu'il vaille bien la peine de s'en préoccuper. On nous assure que les devis sont établis très exactement : les devis sont toujours établis avec une parfaite exactitude, mais ils sont presque toujours aussi dépassés. L'expérience favorable — si souvent invoquée — de la Compagnie d'Orléans, dans la construction du tunnel de la place Valhubert au quai d'Orsay, est-elle aussi rassurante pour nous qu'on se plaît à le dire? On peut en douter quand on se rappelle les graves mécomptes qu'ont entraînés pour la Belgique beaucoup d'autres grands travaux. En admettant même, malgré l'avis contraire d'hommes très compétents, que l'exécution

d'un tel travail en pleine ville n'offre ni difficultés excessives ni dangers sérieux; la ville de Bruxelles sera traversée à partir de l'église Notre-Dame de la Chapelle jusqu'à la gare du Midi par un viaduc d'un effet esthétique très douteux. Et sur une grande partie du parcours de la jonction des travaux importants se poursuivront à ciel ouvert pendant plusieurs années. Enfin l'état actuel de la gare du Nord, les difficultés d'exploitation et le dangers qui en sont la conséquence exigent une solution plus rapide.

Cette solution plus rapide est-elle possible? Sans aucun doute. Il ne s'agit pas des mesures provisoires qu'on annonce de divers côtés et qui consisteraient, en attendant mieux, à prolonger jusqu'à la rue Allard, les quais actuels et à déplacer la remise aux locomotives. Il serait grand temps de mettre fin à ce système d'agrandissements partiels, et bientôt inefficaces, qui a déjà absorbé inutilement tant de millions, et de s'arrêter à des mesures promptes et définitives.

La seule solution possible, en dehors de la jonction, est connue. La note préliminaire du Budget extraordinaire pour 1900 l'indiquait déjà : c'est l'agrandissement de la gare du Nord. Il suffirait de la reculer quelque peu, de l'élargir sur toute sa longueur et de faire pour cela les expropriations nécessaires. Aussi, on donnerait aux quais tout le développement requis, on créerait tel nombre de voies d'accès qui serait jugé indispensable, on faciliterait les manœuvres en supprimant l'étranglement de la gare entre la rue Allard et la rue Rogier et l'on rendrait pleine sécurité au trafic en faisant disparaître le *goulot* de la rue des Palais La suppression des passages à niveau de la rue Rogier et de la rue des Palais ne présente aucune difficulté insurmontable.

La grande objection opposée à cette solution en 1900, et qui la fit écarter par l'Administration, était la dépense élevée qu'elle exigeait. D'après des évaluations dont le détail n'a jamais été connu, la note préliminaire fixait cette dépense à 46,080,000 francs pour les deux gares. Ces prévisions sont, croyons-nous, exagérées, et avant de s'y arrêter, il sera bon d'étudier les devis détaillés qui, d'après l'ordre du jour du 23 mai 1901, devront être soumis aux Chambres. Cette étude montrera, pensons-nous, que l'agrandissement de la gare du Nord coûterait beaucoup moins que ne le suppose l'Administration.

Mais d'autres circonstances plus importantes, au point de vue de la bonne organisation de nos transports, ne permettent point de considérer la jonction Nord-Midi comme une solution heureuse et définitive.

L'encombrement de nos grandes lignes imposera à bref délai la création de lignes nouvelles destinées à les dédoubler. Ces lignes nouvelles seront probablement des lignes électriques réservées au service de grande vitesse. L'Administration affirme que les plans de la jonction sont dressés de manière à satisfaire à tous les besoins. Théoriquement, on peut soutenir peut-être qu'il suffit de réserver deux voies aux trains de grande vitesse. En pratique, il en est autrement. Il est en tout cas probable que, dans un prochain avenir, les moyens de transport subiront de profondes transformations. En créant de nouvelles installations, conçues d'après les besoins actuels, on s'expose à faire trop petit, à construire à grands frais des moyens de communication qui ne répondront pas aux nécessités prochaines de l'exploitation.

§ 2. — *Ligne électrique de Bruxelles à Anvers.*

La Section centrale s'est spécialement préoccupée de la question des lignes électriques. Elle a été unanimement d'avis que l'encombrement notoire de nos grandes lignes de chemins de fer rendait nécessaire le développement du réseau selon les idées exposées par le Gouvernement dans le Budget extraordinaire de 1900, et que la solution de la question de la ligne électrique de Bruxelles à Anvers devenait chaque jour plus urgente. En présence du retard que subit l'exécution de cette ligne, la Section centrale posa au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
Où en est la question des lignes électriques? On demande que le Gouvernement fasse connaître ses vues complètes sur cet objet.	Le Gouvernement s'en réfère aux déclarations qu'il a faites à propos du Budget des dépenses extraordinaires de 1900. Le problème de la traction électrique *appliquée aux trains extra rapides* soulève de graves questions d'ordre technique et économique qui sont loin d'être résolues. La nature des voies, leur tracé, leur profil en long, leur profil en travers et leur superstructure, la transmission, la réception et l'utilisation du courant, le prix de revient, tout est encore en discussion. L'étude des difficultés avec lesquelles on se trouve aux prises amène à faire une différence très grande entre : 1° Les moyens de communication extra-rapides à travers le pays; 2° Les moyens de communication ayant pour but de relier deux agglomérations très populeuses telles qu'Anvers et Bruxelles, suffisamment rapprochées pour que l'on puisse songer à annihiler, par la vitesse et par le bas prix du tarif, la distance qui les sépare. *** Pour les communications de la première catégorie, il serait prématuré d'arrêter, dès à présent, le plan général d'un réseau, comme le demandait, l'année dernière, le rapport de la Section centrale. Si les courants de circulation et les points de concentration sont connus, les points de jonction aux frontières ne le sont aucunement, et comme il importe que nous conservions le passage des lignes internationales, ce serait faire

œuvre vaine que de se livrer, dès aujourd'hui, aux études complexes que nécessite la construction d'un réseau dont seuls quelques linéaments peuvent être entrevus. Tout au plus, pouvons-nous, pour les nouvelles lignes dont la création ne saurait être retardée et qui semblent avoir leur place marquée dans le réseau de l'avenir, adopter un tracé et un mode de construction conformes, autant qu'on peut le prévoir, aux exigences de la traction électrique; c'est ce que nous faisons pour la nouvelle ligne de Bruxelles-Gand-Saint-Pierre.

*
* *

Pour les communications de la seconde catégorie, elles supposent un service intensif qui arrive, grâce à la rapidité et au bas prix, à créer entre deux centres importants des relations analogues à celles qui existent entre les diverses régions d'une même agglomération : trains succédant dans les deux sens à quelques minutes d'intervalle, de faible composition, déchargés de tout transport de bagages et de marchandises, accessibles enfin par leur bas prix à la foule des habitants. Mais si telles sont les conditions du programme à réaliser, elles sont incompatibles avec la notion d'un service international et se confondent avec celle d'un tramway interurbain.

Une telle ligne peut, malgré sa spécialisation interurbaine, se trouver utilement en contact avec le grand réseau afin de la mettre à la disposition des voyageurs du dehors, mais elle ne saurait en faire partie intégrante; le régime du tarif unifié propre au grand réseau, à lui seul s'y oppose.

Telle est une des raisons pour lesquelles le Gouvernement avait cru, en 1900, devoir saisir l'occasion qui s'offrait de concéder la ligne électrique Bruxelles-Anvers; aussi persiste-t-il à croire, bien que cette occasion lui ait échappé, que c'est à l'industrie privée de construire et d'exploiter cette ligne, qui, pour répondre entièrement à sa destination, devra être soumise à des règles de construction et à un régime d'exploitation ne permettant jamais d'en faire un tronçon du réseau électrique général.

*
* *

Outre l'électro-traction pour trains rapides, celle pour trains à allure ordinaire n'a cessé de préoccuper l'Administration. Des expériences méthodiques ont été instituées au moyen de locomoteurs spéciaux en vue principalement de pouvoir augmenter la fréquence des trains de voyageurs moyennant une compensation trouvée dans l'accroissement du trafic et dans la diminution de la charge à transporter. L'Administration est actuellement en possession de toutes les données essentielles nécessaires pour passer prochainement à l'application de la traction électrique sur des embranchements comme celui de Bruxelles à Tervueren.

Cette réponse semble faire présager de nouveaux retards dans l'exécution des projets annoncés par le Gouvernement dans la note préliminaire du Budget extraordinaire de 1900, à laquelle la réponse ci-dessus se réfère. La Section centrale a déjà rappelé, dans son rapport de 1901 (p. 33), les excellentes raisons exposées alors par M. de Smet de Naeyer en faveur de la création d'une ligne électrique de Bruxelles à Anvers. Ces raisons n'ont rien perdu de leur valeur. Elles devraient déterminer l'Administration à une action plus prompte et mettre fin aux hésitations que trahit la réponse que nous examinons.

D'après cette réponse, « le problème de la traction électrique appliquée aux » trains extrarapides soulève de graves questions d'ordre technique et » économique qui sont loin d'être résolues. La nature des voies, leur tracé, » leur profil en long, leur profil en travers leur superstructure, la transmis- » sion, la réception et l'utilisation du courant, le prix de revient, tout est » encore en discussion ». N'y a-t-il pas là quelque exagération? L'établissement d'un réseau électrique en Belgique exigera, évidemment, d'importantes études. Personne ne le conteste. Mais quiconque est au courant des progrès de la traction électrique ne peut ignorer, cependant, que les difficultés d'ordre technique que présentait d'abord la traction électrique appliquée aux transports ultra-rapides n'offre plus rien d'insurmontable. Il est à présumer que la société qui sollicitait en 1900 la concession de la ligne de Bruxelles à Anvers avait résolu le problème pour cette ligne. On sait d'ailleurs que dès le début de 1900, le Gouvernement italien et la *Société des chemins de fer de la Méditerranée* approuvaient le projet présenté par la *Compagnie Thomson-Houston* de la Méditerranée pour l'installation de la traction électrique sur les lignes de Milan à Gallarate, Porto-Ceresio, Laveno et Arona, représentant un parcours total de 130 kilomètres. Les travaux d'installation ont été si activement poussés que le premier tronçon, celui de Milan à Gallarate-Porto Ceresio, était inauguré dans l'ete 1901 : le service est effectué par des trains légers composés de deux voitures, l'une automotrice, l'autre de remorque, pouvant contenir ensemble 126 voyageurs assis et 39 voyageurs debout. Les

moteurs permettent d'obtenir une vitesse moyenne de 100 kilomètres à l'heure.

Il n'est donc pas admissible que l'exécution de la ligne électrique Anvers-Bruxelles soit tenue en suspens par des difficultés d'ordre technique. Il est inutile d'entrer à cet égard dans de longs détails. L'exemple de la ligne italienne dont nous venons de parler suffit à le prouver.

L'établissement de lignes électriques présente, sans doute, des difficultés d'ordre financier. Mais elles ne sont pas absolument insolubles si l'on procède par étapes, comme le conseillait la Section centrale de 1901.

A cet égard, on comprend assez difficilement la distinction que fait la réponse du Gouvernement entre les moyens de communication extrarapides à travers le pays et les moyens de communication ayant pour but de relier deux agglomérations très populeuses, ceux-ci étant, comme les autres, extrarapides et traversant nécessairement une partie du territoire.

Il n'est pas sans intérêt de remarquer que l'Administration paraît s'exagérer l'idée exprimée, l'an dernier, par la Section centrale, au sujet du futur réseau électrique « Il serait prématuré, dit-elle, d'arrêter, dès à présent, le plan général d'un réseau, comme le demandait, l'année dernière, le rapport de la Section centrale. » Le rapport de l'an dernier, après avoir marqué le complet accord de la Section centrale au sujet des idées exprimées par M. de Smet de Naeyer dans la note préliminaire du Budget extraordinaire de 1900 ajoutait : « L'étude de projets d'ensemble s'impose donc à l'esprit. Bien » entendu, il ne s'agit pas de la pousser jusqu'aux détails d'exécution. Il » suffirait d'une étude générale. Cette étude terminée dans ses phases prin- » cipales, l'État pourrait faire faire exécuter les lignes les plus urgentes en » commençant par Bruxelles-Anvers... » Pour une pareille étude, il semble bien que la connaissance des courants de circulation et des points de concentration suffise, et il est bien malaisé de comprendre en quoi la question des points de jonction aux frontières l'entraverait, car on ne pourrait songer à prolonger les lignes électriques jusqu'aux frontières sans accord préalable avec l'État voisin intéressé, et en supposant Bruxelles relié par lignes électriques à chacune de nos frontières, les villes par lesquelles ces lignes doivent nécessairement passer sont connues.

La réponse de l'Administration n'explique pas d'une manière satisfaisante le retard que subit l'exécution de la ligne Bruxelles-Anvers, dont la nécessité est officiellement reconnue depuis 1900.

Les Chambres n'ont jamais été hostiles à la création de lignes électriques. L'échec du projet de 1900 ne fut pas dû à des raisons de principe, mais à des causes particulières, notamment à la circonstance que la ligne Bruxelles-Anvers, telle qu'elle était projetée, ne se reliait à aucun plan d'ensemble, et qu'il fallait prévoir la création d'autres lignes électriques et par conséquent d'un réseau complet dont les divers tronçons devaient se souder à Bruxelles.

L'idée de créer un réseau électrique ne répugne pas à l'Administration, si l'on en juge par la réponse ci-dessus. Elle la complique seulement d'une distinction entre ligne interurbaine et ligne de communication à travers le pays. Elle pense que les lignes interurbaines, telle la ligne Bruxelles-Anvers,

ne pourraient faire partie intégrante du réseau des lignes de communication extrarapides, mais devrait seulement être en contact avec lui. Et c'est pour cette raison, dit la réponse, que le Gouvernement avait saisi, en 1900, l'occasion de concéder la ligne Bruxelles-Anvers. Or, il est évident que le projet conçu en 1900 ne mettait point la ligne en contact avec le réseau actuel et qu'il eût été impossible de la rattacher au réseau futur Ce fut la vraie raison de l'échec qu'il subit. Il est non moins clair, d'ailleurs, qu'une ville de l'importance d'Anvers doit être reliée au réseau électrique. Il est établi que l'on peut d'ailleurs entamer la construction de la ligne Bruxelles-Anvers et son exploitation sans attendre la création d'un réseau complet.

Depuis 1900, malgré l'urgence de la question, aucune solution nouvelle n'a été proposée aux Chambres. Les renseignements fournis l'an dernier par le Gouvernement à la Section centrale se bornaient à dire que le Gouvernement était saisi d'une demande de concession qui serait étudiée au point de vue financier, puis soumise à l'appréciation du Département des Chemins de fer.

Cet examen ne paraît point termine à l'heure actuelle. Il semblerait pourtant qu'un an devait suffire à l'Administration pour prendre attitude et se décider à adopter une ligne de conduite definitive soit en faisant appel à l'industrie privée, soit en proposant la construction par l'État.

§ 3. — *Ligne d'Anvers-Sud à Hal.*

QUESTION.

Le compte rendu de l'exercice 1900 rapporte, page A/13, qu'il a été liquidé, en 1900 et antérieurement, fr. 4,304,266.66 pour la section de *Muysen-Schaerbeek-Hal* et le doublement des voies entre *Bruxelles (Q. L.) et Watermael.*

On demande de spécifier :

I. La dépense afférente à la section de *Muysen-Schaerbeek-Hal* et celle afférente au doublement de voies entre *Bruxelles (Q. L.) et Watermael;*

II. Les travaux exécutés aux cours de chacune des années 1900 et 1901 sur la section de Muysen-Schaerbeek-Hal et sur la section de Muysen-Wilryck de la ligne d'Anvers-Sud à Hal?

RÉPONSE.

I. — Il a été liquidé jusqu'au 31 décembre 1900 :

a) Pour travaux, acquisitions de terrains, frais d'expertise, d'avoués, salaires des opérateurs, etc., sur la section de Muysen-Schaerbeek-Hal . . . fr.	3,918,061 97
b) Pour le dédoublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael. . .	386,204 69
TOTAL. . . fr.	4,304,266 66

II. — Il a été liquidé pendant l'année 1900 :

a) Section de Muysen-Schaerbeek-Hal :	
1° Pour acquisitions de terrains, frais d'expertise, d'avoués, salaires d'opérateurs, etc . . . . . fr.	1,341,155 63
2° Pour travaux de prolongement d'un aqueduc sous la voie à Watermael .	13,458 00
A REPORTER. . r.	1,354,613 63

REPORT. . fr.	1,354,613 63
3° Pour l'entreprise des travaux de voûtement du ruisseau le Hollebeek, à Haeren (2 acomptes de 5,000 francs payés en 1900). . .	10,000 »
TOTAL. . . fr.	1,364,613 63

b) Section de Muysen à Wilryck.

1° Pour acquisitions de terrains, frais d'expertise, d'avoués, salaires d'opérateurs, etc. . . . . fr.	35,358 67
2° Travaux de construction du pont sur la dérivation de la Dyle à Neckerspoel (part d'intervention du Département des chemins de fer)	529,026 99
3° Travaux de rétablissement des voies à Neckerspoel.	3,022 50
TOTAL. . . fr.	567,408 16

Pendant l'année 1901 :

a) Section de Muysen-Schaerbeek-Hal :

1° Pour acquisitions de terrains, frais d'expertise, d'avoués, salaires d'opérateurs, etc. . . . . fr.	799,103 37
2° Entreprise des travaux de voûtement du ruisseau le Hollebeek, à Haeren (voir somme de 10,000 francs payée en 1900).	17,213 61
3° Travaux de relèvement de la ligne entre Schaerbeek et Malines	621 68
TOTAL. . . fr.	816,938 86

b) Section de Muysen à Wilryck :

1° Pour acquisitions de terrains, frais d'expertise, d'avoués, salaires d'opérateurs, etc. . . . . fr.	1,489 45
2° Travaux d'entretien des fossés et des aqueducs . .	1,226 30
TOTAL. . . fr.	2,715 75

De cette réponse, il résulte que, jusqu'au 31 décembre 1900, il a été liquidé pour la ligne d'Anvers-Sud à Hal . . . . . fr. 3,918,061 97

En 1901, il a été liquidé :

Pour la section Muysen-Hal-Schaerbeek. fr.	816,938 86	
— Muysen-Wilryck	2,715 75	
Total. . . . fr.		819,654 61
Total au 31 décembre 1901. . . . fr.		4,737,716 58

Les sommes liquidées pendant les années 1900 et 1901 se groupent comme suit :

a) Acquisitions de terrains, frais d'expertise, d'avoués, salaires d'opérateurs, etc.. . . . . fr.	1,341,155 63
— — —	35,358 67
— — —	799,103 57
— — —	1,489 45
Total. . . . fr.	2,177,107 32
b) Part d'intervention du chemin de fer dans la construction du pont sur la dérivation de la Dyle à Neckerspoel . fr.	529,026 99
c) Petits travaux divers.	45,542 09
Total. . . . fr.	2,751,676 40

Cette somme, liquidée pendant les exercices 1900 et 1901, a été pour ainsi dire absorbée par les acquisitions de terrains. On n'a fait aucun travail sérieux pendant cet exercice.

Dans son rapport sur le Budget pour 1901 (p. 38), la Section centrale s'étonnait déjà des lenteurs que subissait la construction de la ligne d'Anvers-Sud à Hal, en présence de l'impérieuse nécessité, proclamée par le Gouvernement lui-même, qu'il y avait à dégager la ligne actuelle. La Section centrale insiste de nouveau pour que l'Administration mette définitivement la main à l'œuvre et hâte l'achèvement de la ligne nouvelle qui doit aider au dégagement de la ligne de Bruxelles à Anvers, la plus chargée du monde entier, au dire du Gouvernement.

§ 2. — *Gare de Bruxelles-maritime.*

Dans la réponse faite par le Gouvernement à la 1re question de la Section centrale chargée d'examiner le projet de Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour 1900, la construction de la gare de Bruxelles-Maritime figurait parmi les travaux urgents à exécuter. Le montant approximatif de la dépense n'avait point été indiqué jusqu'ici.

Or, d'après le compte rendu de 1900, les dépenses déjà faites pour cette gare s'élevaient à fr. 7,106,401.86 au 31 décembre 1900.

La Section centrale a posé la question suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
D'après ce qui est dit à la page A/13 du compte rendu de l'exercice 1900, la dépense faite au 31 décembre 1900, pour la gare maritime de Bruxelles, s'élevait à fr. 7,106,401.86. On demande le plan de cette gare avec le devis estimatif de la dépense totale.	Le plan ci-joint du 23 janvier 1900 indique les dispositions approuvées pour la nouvelle gare aux marchandises de Bruxelles. C'est une gare de chargement et de déchargement destinée à remplacer la gare actuelle de l'Allée Verte, en même temps qu'elle est appelée à desservir les installations maritimes. La dépense à résulter de ce travail est estimée à 14,000,000 de francs, non compris les bâtiments et dépendances de l'Entrepôt, dont la dépense incombe à la Société du canal.

Le chiffre de 14,000,000 de francs est énorme. Aucun devis estimatif n'étant joint à la réponse, malgré la demande qu'avait faite la Section centrale, il est impossible de le discuter. C'est la première fois qu'il est révélé à la législature. Il importe de signaler une fois de plus à ce propos la nécessité de renoncer au système du vote de crédits extraordinaires partiels sur l'exécution de travaux publics dont les devis et le coût probable ne sont pas connus.

Section. 3. — Exploitation.

§ 1er. — *Recettes.*

Nous donnons ci-après, pour les années 1899 et 1900, à titre de documents statistiques :

A. *Le mouvement et la recette des voyageurs par classe.*

B. *Le tableau comparatif des recettes du service des voyageurs.*

C. *Le mouvement et la recette par catégories de transport.*

D. Pour les années 1887 à 1900, *le mouvement, par classe, de la recette des voyageurs.*

A. — *Mouvement et recette des voyageurs (1899-1900).*

CATÉGORIES.	NOMBRE DE VOYAGEURS en 1900.	NOMBRE DE VOYAGEURS en 1899.	DIFFÉRENCES pour 1900.	RECETTES en 1900.	RECETTES en 1899.	DIFFERENCES pour 1900.	PARCOURS MOYEN par voyage en 1900.	PARCOURS MOYEN par voyage en 1899	RECETTE MOYENNE par voyage en 1900	RECETTE MOYENNE par voyage en 1899.
							Kil.	Kil.	Francs.	Francs.
***A.* — Billets simples.**										
1re classe (1)	166,411	199,536	— 33,125	1,458,488 35	1,695,931 71	— 237,443 58	92.21	89.41	8,764	8.499
2e —	2,171,270	2,029,229	+ 142,041	6,698,111 79	6,079,282 26	+ 618,829 53	43.95	44.71	3,085	2,996
3e —	12,734.119	12,544,446	+ 189,673	10,071,895 81	9,596,328 22	+ 475,567 59	19.64	19.06	0,791	0,765
TOTAUX ET MOYENNES.	15,071,800	14,773,211	+ 298,589	18,228,495 95	17,371,542 19	+ 856,953 74	24.25	23.55	1,209	1,176
***B.* — Billets d'aller et retour.**										
1re classe (1)	143,904	277,062	— 133,158	1,027,708 35	1,549,398 89	— 521,690 54	94.18	64.12	7,142	4,870
2e —	5,840,108	5,548,568	+ 491,740	9,099,673 46	8,035,296 01	+ 1,064,377 45	29.55	28.54	1,558	1,502
3e —	35,760,054	34,843,222	+ 916,836	20,503,614 15	20,114,240 15	+ 389,374 »	18.41	18.54	0,575	0,577
TOTAUX ET MOYENNES.	41,744,066	40,468,852	+ 1,275,414	30,630,995 96	29,498,935 03	+ 1,132,060 99	20.25	20.18	0,734	0,729
***C.* — Ensemble des billets simples et d'aller et retour.**										
1re classe (1)	310,315	476,598	— 166,283	2,486,196 68	3,045,330 60	— 559,133 92	93.12	74.71	8,012	6,390
2e —	8,011,378	7,577,797	+ 633,781	15,797,785 25	14,114,578 27	+ 1,683,206 98	35.97	32.98	1,972	1,915
3e —	48,494,173	47,387,668	+ 1,106,505	50,575,509 96	29,710,568 35	+ 864,941 61	18.74	18.68	0,630	0,627
TOTAUX ET MOYENNES.	56,815,866	55,241,863	+ 1,574,009	48,859,491 89	46,870,477 22	+ 1,989,014 67	21.29	21 »	0,860	0,848
***D.* — Billets à prix réduits.**										
Militaires, enfants, électeurs, etc. — 1re classe (1)	1,670	13,618	— 11,948	7,708 50	32,109 »	— 24,400 70	97.11	49.57	4,616	2,358
Militaires, enfants, électeurs, etc. — 2e —	332,427	304,605	+ 27,822	422,543 90	372,331 70	+ 50,212 20	38.86	37.32	1,271	1,222
Militaires, enfants, électeurs, etc. — 3e —	1,743,525	1,706,469	+ 37,056	1,461,864 15	1,378,257 30	+ 83,606 85	43.34	41.75	0,838	0,808

Abonnements ordinaires.	1re classe (1). . . .	»	183,148	— 183,148	»	264,890 56	— 264,890 56	»	46.42	»	1,446
	2e —	3,984,988	3,564,702	+ 420,286	4,260,665 42	3,784,532 17	+ 476,133 25	43.75	43.61	1,069	1,062
	3e —	7,153,772	6,840,616	+ 313,156	3,850,986 70	3,756,580 93	+ 94,405 77	35.69	36.24	0,536	0,546
Abonnements d'étudiants	1re classe (1). . . .	»	8,126	+ 8,126	»	2,273 52	— 2,273 52	»	14.28	»	0,280
	2e —	1,305,100	1,202,252	+ 102,848	232,355 51	211,572 88	+ 20,982 63	15.54	15.92	0,178	0,176
	3e —	1,940,642	1,993,878	+ 53,236	207,351 50	211,785 46	— 4,433 96	11.54	11.46	0,107	0,106
Abonnements d'ouvriers.	3e —	48,222,239	42,267,853	+ 5,954,386	5,906,226 59	5,037,025 45	+ 869,205 14	7.20	17.14	0,122	0,119
Délenus et leurs gardiens	3e —	64,802	61,121	+ 3,681	167,160 68	192,791 70	+ 25,622 02	54.46	55.52	1,054	1,070
Émigrants	3e —	37,356	24,632	+ 12,724	87,094 87	56,227 85	+ 30,867 02	99.82	98.07	2,331	2,285
Sociétaires	1re classe (1). . . .	1,430	2,157	— 727	10,995 50	7,331 65	+ 3,661 65	162.09	71.54	7,688	3,399
	2e —	33,488	27,660	+ 5,828	110,466 78	107,300 37	+ 3,166 41	94.95	112.06	3,299	3,879
	3e —	755,461	717,355	+ 38,106	799,647 86	751,445 05	+ 48,202 81	54.45	54.07	1,058	1,048
Trains de plaisir	1re classe (1). . . .	34	90	— 59	470 50	1,099 50	— 629 »	287.50	258.02	13,838	12,217
	2e —	18,526	13,570	+ 4,956	45,206 85	38,794 90	+ 6,411 95	71.06	85.82	2,440	2,859
	3e —	121,216	120,144	+ 1,072	172,141 96	176,556 95	— 4,414 99	70.44	73.91	1,420	1,470
Voyages circulaires . . .	1re classe (1). . . .	53,691	46,222	+ 7,469	340,881 95	284,303 42	+ 56,578 51	82.84	80.28	6,349	6,155
	2e —	252,823	194,732	+ 58,091	1,085,319 09	793,992 13	+ 291,326 96	74.16	70.35	4,294	4,077
	3e —	60,313	46,128	+ 14,185	159,217 81	110,540 39	+ 48,677 42	69.78	65.08	2,640	2,396
Totaux des billets à prix réduits.	1re classe (1). . . .	56,825	253,361	— 196,536	360,054 03	592,207 25	— 232,153 22	85.38	52.02	6,336	2,337
	2e —	5,927,352	5,307,521	+ 619,831	6,156,957 55	5,308,524 15	+ 848,433 40	38.89	38.42	1,039	1,000
	3e —	60,099,326	53,778,196	+ 6,321,130	12,791,081 12	11,651,209 08	+ 1,140,472 04	20.69	20.88	0,211	0,214
TOTAUX ET MOYENNES.		66,083,503	59,339,078	+ 6,744,425	19,308,692 70	17,551,940 48	+ 1,756,752 22	22.58	22.58	0,292	0,294

E. — Résultats généraux.

1re classe (1)	367,140	729,959	— 362,819	2,846,250 71	3,637,537 85	— 791,287 14	91.92	66 85	7,752	4,985
2e —	13,938,750	12,685,118	+ 1,253,612	21,954,742 80	19,423,102 42	+ 2,531,640 38	36.06	35.26	1,575	1,531
3e —	108,593,499	101,165,864	+ 7,427,635	43,567,191 08	41,361,777 43	+ 2,005,413 65	19.82	19.85	0,398	0,408
Totaux et moyennes sur les lignes à écartem[t] normal	122,889,389	114,580,941	+ 8,318,428	68,168,184 59	64,422,417 70	+ 3,745,766 89	21.87	21.85	0,554	0,561
Tickets d'entrée dans les stations	»	»	»	255,340 70	222,201 30	+ 11,139 40	»	»	»	»
Voitures de luxe.	»	»	»	258,603 60	160,052 67	+ 98,550 93	»	»	»	»
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu. simples	508,539	173,588	+ 334,971	79,370 60	27,768 60	+ 51,602 »	»	»	0,156	0,160
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu. A. et R.	302,318	103,894	+ 198,424	60,443 85	21,331 75	+ 39,112 10	»	»	0,200	0,205
RÉSULTATS GÉNÉRAUX	123,710,046	114,858,223	+ 8,851,823	68,799,943 34	64,853,772 02	+ 3,946,171 32	21.87	21.85	0,551	0,560

(1) Les billets de 1re classe ont été délivrés exclusivement en service international.

B. — *Tableau comparatif des recettes du service*

	ANNÉE 1899.		
	Première classe.	Deuxième classe	Troisième classe.
Billets simples	1,695,931 71	6,079,282 26	9,784,149 49
Billets aller et retour	1,349,398 89	8,035,296 01	20,135,571 88
Totaux.	3,045,330 60	14,114,578 27	29,919,721 37
Militaires, enfants, électeurs	32,109 »	372,331 70	1,378,257 30
Abonnements ordinaires	264,890 36	3,784,532 17	3,736,580 93
— scolaires	2,273 32	211,572 88	211,785 46
— ouvriers	»	»	5,037,023 45
Détenus et gardiens	»	»	192,791 70
Émigrants	»	»	56,227 85
Sociétaires	7,331 65	107,300 37	751,445 05
Trains de plaisir	1,099 50	38,794 90	176,556 95
Voyages circulaires	284,503 42	793,992 13	110,540 39
Totaux.	592,207 25	5,308,524 15	11,651,209 08

Résumé.

			1899.
Billets à prix normaux, simples et aller-retour.	1re classe		3,045,330 60
	2e —		14,114,578 28
	Totaux.		17,159,908 87
Billets à prix réduits.	1re classe		592,207 25
	2e —		5,308,524 15
	Totaux.		5,900,731 40
Billets à prix normaux.	3e classe		29,919,721 37
— — réduits.			11,651,209 08
	Totaux.		41,570,930 45
Tickets d'entrée (pour mémoire)			222,201 30

des voyageurs en 1899 et 1900.

ANNÉE 1900.			DIFFÉRENCES POUR 1900.		
Première classe.	Deuxième classe.	Troisième classe	Première classe	Deuxième classe	Troisième classe
1,458,488 33	6,698,111 79	10,409,870 01	— 237,443 38	+ 618,829 53	+ 625,720 52
1,027,708 35	9,099,673 46	20,564,058 »	— 321,690 54	+ 1,064,377 45	+ 428,486 12
2.486,196 68	15,797,785 25	30,973,928 01	— 559,133 92	+ 1,683,206 98	
			+ 1,124,073 06		+ 1,054,206 64
			+ 2,178,279 70		
7,708 30	422,543 90	1,461,864 15	— 24,400 70	+ 50,212 20	+ 83,606 85
»	4,260,665 42	3,830.986 70	— 204,890 36	+ 476,133 25	+ 94,405 77
»	232,551 51	207,331 50	— 2,273 32	+ 20,982 63	— 4,453 96
»	»	5,906,226 59	»	»	+ 896,203 14
»	»	167,169 68	»	»	— 25,622 02
»	»	87,094 87	»	»	+ 30,867 02
10,993 30	110,446 78	799,647 86	+ 3,661 65	+ 3,166 41	+ 48,202 81
470 50	45,206 85	172,141 96	— 629 »	+ 6,411 95	— 4,414 99
340,881 93	1,085,519 09	159,217 81	+ 56,378 51	+ 291,526 96	+ 48,677 42
360,054 03	6,156,957 55	12,791,681 12	— 252,155 22	+ 848,433 40	
			+ 616,280 18		+ 1,140,472 04
			+ 1,756,752 22		

1900.				
2,486,196 68				
15,797,785 25				
18,283,981 93	en plus	1,124,073 06		
360,054 03			en plus	1,740,353 24
6,156,957 55				
6,517,011 58	en plus	616,280 18		
30,973,928 01				
12,791,681 12				
43,765,609 13			en plus	2 194,678 68
				3,935,031 92
233,310 70			en plus	11,139 40
			Total. . . . fr.	3,946,171 32

C. — *Mouvement et recette par catégories de transports.*

Comparaison des années 1899 et 1900.

CATÉGORIES.	MOUVEMENT.				RECETTE.		
	Unités.	1899.	1900.	DIFFÉRENCES pour 1900.	1899.	1900.	DIFFÉRENCES pour 1900.
Voyageurs	Voyage.	114,858,225	123,710,046	+ 8,851,825	64,631,570 72	68,566,602 64	+ 3,935,031 92
Tickets d'entrée	Coupon.	2,222,013	2,333,407	+ 11,394	222,201 50	233,344 70	+ 11,139 40
Bagages	Quintal.	447,516	474,228	+ 26,712	2,028,675 »	2,157,523 51	+ 128,848 51
Petites marchandises	Kilogramme.	(1) 469,438,500	489,467,500	+ 20,029,000	15,492,827 50	15,835,678 95	+ 342,851 45
Grosses id.	Tonne.	(1) 39,433,018	41,062,742	+ 1,629,724	113,758,904 57	117,799,075 25	+ 4,040,170 86
Finances	»	»	»	»	349,981 75	356,261 78	+ 6,280 03
Équipages	Voiture.	3,108	3,517	+ 409	86,817 80	88,820 62	+ 2,002 76
Chevaux et bestiaux	Expédition.	75,930	77,973	+ 2,043	2,141,216 58	2,197,332 08	+ 56,115 70
Produits extraordinaires	»	»	»	»	4,430,542 24	3,861,732 56	— 568,809 68
			Ensemble		201,142,737 10	209,096,368 07	+ 7,955,630 97
Produits divers					86,481 75	97,943 27	+ 11,461 54
			TOTAUX		201,229,218 85	209,194,311 34	+ 7,965,092 51

(1) Chiffres rectifiés.

D. — *Transport de voyageurs. — Recettes.*

	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
1re classe. .	5,961,382 64	6,360,327 34	6,607,644 44	6,683,875 35	6,783,632 15	6,717,382 51	6,593,456 46	7,407,506 45	7,297,928 71	7,676,061 03	8,237,087 26	7,425,692 22	8,637,517 85	2,846,250 71
2e id. . . .	10,141,072 12	10,876,586 78	11,100,672 87	11,588,908 78	12,100,426 29	12,187,930 86	12,378,920 73	13,689,172 67	13,147,975 71	13,654,737 34	14,368,963 10	15,234,897 58	19,423,102 42	21,954,742 80
Totaux.	16,102,454 76	17,179,914 12	17,708,317 31	18,272,784 13	18,884,058 44	18,905,313 37	18,952,377 19	21,096,679 12	20,445,904 42	21,327,798 37	22,606,050 36	22,660,589 80	23,060,640 27	24,800,993 51
		+ 6.69 %	+ 3.08 %	+ 3.19 %	+ 3.35 %	+ 0.11 %	+ 0.35 %	+ 11.19 %	− 3.08 %	+ 4.31 %	+ 5.99 %	− 1.09 %	+ 3.13 %	+ 7.55 %
3e classe . . .	23,900,684 70	24,952,831 71	25,405,831 60	26,667,072 43	27,215,448 71	27,437,912 09	28,101,214 65	30,272,853 02	29,965,485 01	31,550,001 71	34,501,816 29	37,617,040 04	41,370,930 45	43,765,609 13
		+ 4.40 %	+ 1.81 %	+ 4.99 %	+ 2.05 %	+ 0.82 %	+ 2.60 %	+ 7.53 %	− 1.02 %	+ 5.28 %	+ 9.35 %	+ 9.03 %	+ 10.51 %	+ 5.28 %
Les trois classes réunies.	40,003,119 46	42,132,745 83	43,114,148 91	44,939,856 56	46,099,527 15	46,343,225 46	47,123,591 84	51,369,532 14	50,411,389 43	52,877,800 11	57,107,866 65	59,977,629 84	64,631,570 72	68,566,602 64
		+ 5.32 %	+ 2.33 %	+ 4.23 %	+ 2.58 %	+ 0.53 %	+ 1.68 %	+ 9.01 %	− 1.87 %	+ 4.89 %	+ 7.99 %	+ 5.03 %	+ 7.76 %	+ 6.09 %

Le tableau du mouvement et de la recette des voyageurs par classe se résume comme suit :

CATÉGORIES DE VOYAGEURS	1899.		1900.	
	Recettes.	°/₀.	Recettes.	°/₀.
Voyageurs de 1re et 2me classes	23,060,640 27	35.7	24,800,993 51	36.2
— de 3e classe	41,570,930 45	64.3	43,765,609 13	63.8
TOTAUX . .	64,631,570 72	100.0	68,566,602 64	100.0

Le tableau du mouvement par classe de la recette des voyageurs de 1887 à 1901 nous apprend que, contrairement à ce qui s'était passé depuis 1894, en 1900 l'augmentation proportionnelle est plus accentuée pour les 1re et 2e classes que pour la 3e classe.

§ 2. — *Premières classes.*

QUESTION.	RÉPONSE.
Pourquoi l'Administration a-t-elle créé des compartiments réservés plutôt que rétabli les premières classes, puisque les prix sont les mêmes? Quels sont les avantages de cette innovation?	C'est dans ces conditions que la réforme avait été annoncée au cours des discussions à la Chambre et au Sénat. Elle a eu en vue de donner satisfaction à la partie du public qui se plaignait de devoir voyager dans des compartiments trop complètement utilisés. Il eût été impossible, au surplus, de procéder autrement, les voitures et compartiments de 1re classe ayant été convertis en compartiments de 2e classe.

Il résulte de cette réponse que l'Administration a créé cette catégorie nouvelle de compartiments, sachant qu'ils seraient imparfaitement utilisés, puisqu'on établit les secondes réservées pour satisfaire les voyageurs qui n'aiment pas voyager dans des voitures dont toutes les places sont occupées. Ce but est certainement atteint, car les compartiments réservés sont peu recherchés. Mais il n'est pas inutile de rappeler que les voitures de 1re classe ont été supprimées à cause de la prétendue mauvaise utilisation de ces voitures.

Il y a là une contradiction flagrante qui fait ressortir clairement la faute commise par la suppression des premières classes.

Quelle était la situation avant cette mesure?

Les voitures de 1re classe étaient généralement bien utilisées sur les lignes principales. Elles l'étaient peu sur les lignes secondaires. La mesure qui s'indiquait pour corriger cet état de choses était la réduction des places de première classe au strict nécessaire, au besoin à un compartiment par

train sur les lignes secondaires. Ainsi, on eût réduit au minimum les frais de traction sur ces lignes, tout en conservant la recette de la première classe.

C'était simple et facile à exécuter.

L'Administration ne s'est pas arrêtée à ce système. Elle a supprimé les premières classes sur tout le réseau et, sur les lignes principales, elle les a remplacées par des voitures de luxe, appelées aujourd'hui voitures-salon, qui pèsent le double de nos anciennes voitures de 1re classe, sans contenir plus de voyageurs. Et, depuis l'an dernier, on a créé des compartiments réservés pour faire droit aux plaintes dont parle la réponse ci-dessus.

Or, dans les voitures-salon et dans les compartiments réservés, la taxe est la même que dans les anciennes premières classes, avec cette différence qu'en moyenne 16 % de cette taxe vont à la Compagnie des wagons-lits lorsque le voyageur a pris place dans une voiture-salon ou un compartiment réservé qui entre dans la composition d'un train où se trouve une voiture-salon. Ces 16 % représentent la moitié de la différence entre le prix de la première classe et le prix de la deuxième classe.

Sur les lignes secondaires, les voitures de 1re classe sont exclusivement remplacées par des compartiments réservés qui ne sont pas mieux utilisés que les voitures de 1re classe supprimées jadis pour utilisation insuffisante.

Ainsi l'innovation se résume dans la perte de 16 % sur la recette que nous venons d'indiquer, perte aggravée par la transformation des voitures de 2e classe en voitures de 1re classe, laquelle a occasionné une dépense de 766,000 francs, par l'augmentation des frais de traction résultant de la surcharge des voitures de luxe, etc.

D'autre part, on a supprimé la première classe, mais on a mis en circulation, sur les lignes principales, des voitures-salon ou « réservé », des compartiments où l'on paie la taxe de l'ancienne première classe, et sur les lignes secondaires, on a « réservé » des compartiments où l'on paie également la taxe de l'ancienne première classe. D'où il suit qu'à part les voitures-salon, il n'y a plus que des voitures de 2e et de 3e classe. Mais il y a toujours des prix de 1re classe.

Les résultats de la réforme ainsi accomplie par l'Administration, de sa seule autorité et sans l'aveu des Chambres, ne sont pas brillants, et il n'y a pas lieu de s'en féliciter.

§ 3. — *Tarifs.*

La Section centrale croit nécessaire de signaler de nouveau à la Chambre la concurrence déraisonnable que l'Administration des chemins de fer fait à la batellerie en créant des tarifs spéciaux, dans le but unique de détourner le trafic qui se fait par la voie d'eau. Il ne s'agit pas, bien entendu, de condamner tous les tarifs spéciaux. Ceux-ci peuvent se justifier par de très bonnes raisons. Mais le tableau synoptique des tarifs, pour le transport des charbons, publié dans le rapport de la Section centrale sur le Budget de 1901 (pp. 90-91) et dressé d'après les renseignements fournis par l'Administration, prouve que les tarifs spéciaux nos 29, 32, XIX et XXV ont été établis uniquement pour permettre au chemin de fer de participer au trafic qui se faisait jusque-là par la voie d'eau. Pour d'autres catégories de marchandises, de nombreux tarifs spéciaux ont été créés dans le même but. Et, toujours pour la même

raison, on a accordé des tarifs particuliers à des industriels qui peuvent charger un train par jour.

Cette excessive concurrence a provoqué les justes réclamations des bateliers. Plusieurs membres de la Chambre, MM Helleputte, Hoyois, Jeanne et Dallemagne entre autres, ont, à diverses reprises, appuyé très énergiquement ces réclamations. Bien que le Gouvernement ait désavoué ces procédés, la concurrence n'en a pas moins continué dans les mêmes conditions d'acuité.

La Chambre connaît la lettre de M. Lenoir, chef de station à Ath, dont le texte fut reproduit dans le rapport de M. Helleputte sur le projet de reprise du Grand Central.

Les deux documents récents que voici montrent que l'Administration des chemins de fer, en dépit de toutes les protestations et de tous les désaveux, continue obstinément à détourner le trafic de nos voies d'eau :

Belœil, le 27 avril 1901.

« MONSIEUR,

» L'Administration des chemins de fer, examinant si des tarifs spéciaux ne pourraient être créés en faveur des céréales que vous recevez actuellement d'Anvers par la voie d'eau, me demande les quantités de ces marchandises que vous recevez chaque année par cette voie, ainsi que le fret d'Anvers à Belœil.

» Je vous serais bien obligé si vous vouliez me donner ces renseignements le plus tôt possible.

» En attendant, recevez, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération.

» *Le chef de station,*

» (*s.*) ILLISIBLE. »

Ath, le 29 octobre 1901.

« MONSIEUR,

» Vous m'obligeriez en voulant bien me faire connaître :

» 1° Le tonnage des arbres reçus par voie d'eau en 1900 ou en 1901, par » MM. . . . . .

» 2° Le fret payé par tonne.

» 3° Le lieu exact de provenance de ces arbres.

» Dans l'espoir que vous voudrez bien donner suite à ma demande, je vous prie, Monsieur, d'agréer mes remerciements anticipés.

» *Pour le Chef de station,*

» (*S*) ALLARD. »

Des avantages particuliers ont été accordés, pour le transport des matières premières ou de leurs produits, à de nombreux industriels *qui avaient accès à la voie d'eau* et les mêmes avantages ont été refusés à des industriels voisins *qui n'avaient pas accès à la voie d'eau*, ce qui indique clairement le mobile des concessions ainsi faites par l'Administration des chemins de fer.

De telles mesures sont-elles de bonne administration? Cela est très contes-

table car elles ont pour conséquence de faire executer par le chemin de fer des transports à des prix exceptionnellement bas. Il ne faut pas perdre de vue en outre que l'État perçoit des péages sur les transports par voies d'eau. Ces mesures ne sont point prises non plus dans l'intérêt des industries favorisées qui se trouvaient bien des transports par voie d'eau Elles peuvent avoir pour conséquence la ruine de l'industrie de la batellerie et rendre vaines les dépenses considerables que le pays a faites pour améliorer le réseau de ses voies navigables, sans compensation pour le Trésor, puisque les transports ainsi entrepris par le chemin de fer dans des conditions onéreuses augmentent bien le total de ses recettes brutes, mais que leur influence sur les recettes nettes est au moins incertaine. Elles sont donc doublement contraires à l'intérêt du pays, et l'on doit déplorer de voir l'Administration s'obstiner à les maintenir malgre les protestations répétées à la Chambre

§ 4. — *Pertes et avaries.*

Voici le relevé des dépenses imputées à charge de l'article « pertes, avaries et accidents » du Budget Ce tableau distingue les indemnités pour accidents aux personnes, des indemnités pour accidents aux choses et aux animaux.

EXERCICES D'IMPUTATION 1	LONGUEUR DU RÉSEAU EN KILOMÈTRES 2	Indemnités et frais divers pour accidents aux personnes Rentes et secours a la suite d'accidents. 3	Indemnités pour accidents (choses et animaux), pertes, avaries, etc., aux colis, bagages, petits paquets, marchandises, chevaux et bestiaux, finances, equipages et divers (honoraires d'avocats. 4	TOTAL (1) 5	Chiffres figurant aux comptes rendus annuels des opérations des chemins de fer de l'Etat. 6
1890	3,249	581,161 02	286,870 90	668,031 92	775,362 19 (2) – 242,426 24 } 532,935 95
1891	3,270	755,504 11	290,171 12	1,045,475 23	1,055,796 38
1892	3,275	1,074,212 06	330,187 41	1,404,399 47	1,300,152 70
1893	3,278	785,024 47	346,587 77	1,129,612 24	956,924 56
1894	3,288	1,679,749 35	354,551 91	2,034,284 26	2,022,951 74
1895	3,298	2,114,555 54 (*) 120 078 »	361,821 50	2,476,177 04 (*) 12 078 »	1,822,921 95
1896	3,350	1,493,089 70	472,159 92 (*) 476 10	1,965,249 62 (*) 476 10	2,175,522 50
1897	3,540	1,598,640 44 (*) 18,866 51	452,695 46 (*) 451 67	2,051,335 90 (*) 19,297 98	2,041,362 70
1898	4,003	1,287,306 11 (*) 152 066 66	572,284 13 (*) 5,648 90	1 859,590 24 (*) 157,715 56	2,141,932 77
1899	4,039	2,597,146 29 (*) 429 457 94	583,775 42 (*) 55,408 53	3,180,919 71 (*) 462,846 47	2,548,564 77
1900	4,060	2,504,790 62	822,664 02	3,327,454 64	(3) 4,070,923 79 1,454,200 »
				21,774,944 38	(4) 22,102,189 79

(*) Dépenses faites en 1901 et qui seront liquidées sur le crédit supplémentaire à rattacher à cet exercice pour les dépenses des exercices clos.

(1) Les chiffres figurant dans la cinquième colonne de ce tableau different de ceux que donnent les comptes rendus annuels et qui figurent dans la sixième colonne Les chiffres figurant dans la cinquième colonne comprennent les dépenses réellement imputables aux divers exercices tandis que ceux indiqués dans la sixième comprennent, outre les crédits propres a chaque exercice, les crédits supplémentaires se rapportant aux exercices clos.

(2) Crédit supplémentaire pour les exercices 1898 et antérieurs

(3) Crédit supplémentaire sollicité pour les exercices clos et qui sera rattaché a l'exercice 1901

(4) La différence de fr. 327,245 41 entre le montant total de la cinquième colonne de ce tableau et celui de la sixième représente les dépenses approximatives pour affaires non encore terminées et a liquider sur le crédit supplémentaire de 1,454,200 francs.

Le tableau publié dans le rapport de l'an dernier (p. 96) embrassait la période 1890 à 1899. Il se clôturait par un total de dépenses de . fr. 17,795,075 63

Le tableau ci-dessus, fourni, comme le précédent, par l'Administration à la demande de la Section centrale, comprend en plus l'année 1900 et se clôture par un total de dépenses de. 22,102,189 79

DIFFÉRENCE EN PLUS. . . . fr. 4,307,114 16

se décomposant comme suit :

Dépenses afférentes aux exercices clos :

1895 . . . . . fr.	12,078 »	
1896	476 10	
1897	12,297 78	
1898	157,715 56	
1899	462,846 47	
TOTAL. . . . fr.	652,414 11	
Prévu pour affaires non encore terminées à liquider sur le crédit supplémentaire de 1,434,200 francs	327,245 41	
TOTAL DES SOMMES AFFÉRENTES A DES EXERCICES CLOS. . fr.		979,659 52
DÉPENSES EN 1900. . . . fr.		3,527,454 64

chiffre égal à celui qu'indique, pour cet exercice, la 5e colonne du tableau.

Nous avons déjà observé (p. 28) que la progression des dépenses pour pertes et avaries est extrêmement rapide.

De 1880 à 1885, elles se sont élevées en moyenne annuellement à environ . . . . . fr. 700,000 »

De 1886 à 1888	—	—		500,000 »
De 1889 à 1893	—	—		1,100,000 »
De 1895 à 1899	—	—	à plus de	2,000,000 »
En 1900 les indemnités payées atteignent.				4,070,924 »
En 1901	—	—	. . . . .	4,191,514 »

En 1899, le nombre des accidents de personnes s'est élevé à 1,896 (158 tués, 1,738 blessés).

En 1900, le nombre des accidents de personnes s'est élevé à 1,812 (127 tués, 1,685 blessés).

SECTION 4. — PERSONNEL.

§ 1er. — *Composition et répartition du personnel.*

L'an dernier, la Section centrale avait formulé diverses critiques au sujet de la façon dont est conçu le *Compte rendu annuel* des opérations du chemin de fer.

Pour ce qui concernait le personnel, la Section centrale s'exprimait comme suit :

« Actuellement, les *Comptes rendus* consacrent cinq chiffres au personnel pour indiquer uniquement le nombre de fonctionnaires et d'employés, d'agréés, d'ouvriers permanents ou en régie avec le total de ces diverses catégories.

» Cette extrême sobriété de renseignements paraît d'autant plus bizarre que les anciens *Comptes rendus* donnent des détails assez étendus sur le personnel des chemins de fer exploités par les compagnies en Belgique.

» La Section centrale désirerait que les *Comptes rendus* continssent l'effectif de chaque catégorie du personnel avec sa subdivision par service. Il serait non moins utile de connaître chaque année les améliorations accordées à chaque catégorie d'agents, soit à l'aide des ressources nouvelles portées au Budget, soit au moyen d'économies réalisées, soit par suite de décès, démissions ou mises à la retraite.

» Le personnel est nombreux (59,226 agents au 31 décembre 1899). Il est aussi varié que nombreux, à raison de la multiplicité d'attributions qu'entraîne l'exploitation d'un réseau aussi étendu et des difficultés inhérentes à un trafic aussi intense. Tous les membres de ce personnel ont droit à une égale sollicitude des pouvoirs publics, mais pour qu'elle puisse s'exercer également, elle doit être éclairée par des données exactes et complètes. Ces données font défaut aujourd'hui. Il importe de les réunir au plus tôt et de les grouper de telle façon que la Chambre puisse apprécier si la répartition des crédits qu'elle vote pour le personnel est parfaitement équitable.

» Quel que soit leur désir de voir s'améliorer la situation du personnel, les pouvoirs publics doivent tenir compte de tous les éléments de la question et en premier lieu de la circonspection qu'impose le soin et la sauvegarde des intérêts généraux du pays. A l'heure actuelle, en présence du déficit qu'accusent les résultats connus de l'exercice 1900, il ne peut être question d'élever les crédits. Mais leur répartition peut être examinée, et pour procéder à cet examen, d'une manière utile, il est indispensable de posséder les renseignements les plus complets sur l'organisation des cadres et les règles de l'avancement. Il dépend de l'Administration de nous fournir ces renseignements en temps utile. »

Cette année, le *Compte rendu* donne la répartition du personnel dans la forme où elle figurait au rapport de Section centrale de 1901 (p. 109). La Section centrale avait demandé aussi la répartition régionale par catégories.

La Section centrale émet l'espoir que l'Administration aura égard, dans le prochain *Compte rendu,* au vœu qu'elle a exprimé l'an dernier, et qu'elle renouvelle aujourd'hui.

§ 2. — *Caisse de retraite et de secours des ouvriers.*

La Section centrale a demandé au Gouvernement de vouloir compléter pour l'exercice 1900 les indications du tableau qui figurait aux pages 128 et 129 du rapport de l'an dernier,

En réponse à cette demande, la Section centrale a reçu le tableau ci-après :

CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS.

Tableau comparatif des contributions des ouvriers et des contributions de l'Administration.

EFFECTIF DU PERSONNEL OUVRIER.	EFFECTIF MOYEN.	CONTRIBUTIONS DES OUVRIERS.		CONTRIBUTIONS DE L'ADMINISTRATION.		
		Retenues de 3 et 4 °/₀.	Par ouvrier.	C. Congés et absences. P. Mesures disciplinaires, amendes et pénalités. S. Subsides inscrits aux Budgets.		Par ouvrier.
Au 31 décembre 1880 31,018						
— 1881 34,235	en 1881 32,926	1,155,384 71	34 48	C 297,055 73 P. 60,957 95 S. 40,000 »	404,591 68	12 29
— 1881 34,235						
— 1882 33,825	en 1882 34,030	1,169,826 49	34 49	C. 296,888 81 P. 64,725 87 S 40,000 »	401,612 68	11 80
— 1882 33,825						
— 1883 33,105	en 1883 33,464	1,147,119 29	34 28	C. 311,788 87 P. 57,508 15 S. 40,000 »	409,297 02	12 23
— 1883 33,103						
— 1884 33,172	en 1884 33,137	1,155,110 58	34 86	C 317,473 70 P. 25 664 55 S 40,000 »	383,138 25	11 56
— 1884 33,172						
— 1885 33,589	en 1885 33,380	1,168,034 59	34 99	C 323,591 70 P. 16,666 74 S. 40,000 »	380,258 44	11 39
— 1885 33,589						
— 1886 32,656	en 1886 33,122	1,146,095 41	34 60	C 340,413 19 P. 11,874 86 S. 40,000 »	392,288 05	11 84
— 1886 32,656						
— 1887 32,701	en 1887 32,678	1,137,625 97	34 81	C. 326,612 44 P. 5,567 37 S. 40,000 »	372,179 81	11 39
— 1887 32,701						
— 1888 32,998	en 1888 32,849	1,157,912 98	35 27	C. 330,302 20 P. 3,062 95 S. 40,000 »	373,365 15	11 37

1888		52,998						
1889		53,604	en 1889	53,301	1,200,300 55	56 00	C. 329,204 55 P. 4,279 17 S. 40,000 »	575,543 52	11 22
1889		53,604							
1890		53,564	en 1890	54,484	1,246,377 46	56 14	C. 381,717 25 P. 4,591 11 S. 40,000 »	426,308 36	12 36
1890		53,564							
1891		56,157	en 1891	55,760	1,304,329 55	56 47	C. 381,556 29 P. 5,801 49 S. 50,000 »	457,597 78	12 25
1891		56,157							
1892		55,595	en 1892	55,876	1,315,252 25	56 66	C. 376,147 91 P. 5,724 19 S. 50,000 »	431,872 10	12 04
1893		55,595							
1893		55,152	en 1893	55,365	1,341,519 92	57 95	C. 366,276 07 P. 7,250 55 S. 50,000 »	423,526 62	11 95
1893		55,152							
1894		56,554	en 1894	55,845	1,357,978 08	57 61	C. 358,502 64 P. 6,388 09 S. 60,000 »	424,690 73	11 85
1894		56,554							
1895		57,989	en 1895	57,271	1,419,757 13	58 09	C. 375,981 51 P. 6,374 53 S. 70,000 »	450,356 04	12 08
1895		57,989							
1896		61,025	en 1896	59,507	1,588,729 77	40 16	C. 368,488 14 P. 4,255 73 S. 70,000 »	442,723 87	11 20
1896		61,025							
1897		63,141	en 1897	62,083	1,660,522 05	39 45	C. 386,049 80 P. 1,840 31 S. 70,000 »	458,490 11	10 66
1897		63,141							
1898		69,081	en 1898	66,111	1,770,630 47	38 40	C. 408,486 59 P. 4,353 22 S. 199,000 »	611,839 81	13 27
1898		69,081							
1899		70,564	en 1899	69,822	2,024,362 79	40 63	C. 495,341 52 P. 4,142 45 S. 245,628 21	745,112 16	14 95
1899		70,564							
1900		72,503	en 1900	71,533	2,101,168 18	40 77	C. 552,895 85 P. 2,252 97 S. 250,705 30	805,852 12	15 64

Ce tableau était accompagné de la note que voici :

Le tableau qui figure aux pages 128-129 du rapport de la Section centrale qui a examiné le Budget de 1901 n'a pas été élaboré par l'Administration centrale des chemins de fer. Tous les chiffres qu'il mentionne pour l'effectif du personnel ouvrier sont erronés, car ils ne comprennent que l'effectif du Chemin de fer proprement dit, alors que les ouvriers des Administrations des Postes et des Télégraphes sont également affiliés à la Caisse de retraite et de secours, ainsi que les ouvriers de la Marine, depuis le 1er avril 1892, et ceux des établissements militaires du Département de la Guerre, depuis le 1er avril 1899. Le présent tableau donne, d'une manière exacte, pour les années 1881 à 1900 inclusc, les indications relatives aux contributions des ouvriers à la Caisse de retraite et de secours, comparées avec celles de l'Administration.

Ainsi que cela a été fait pour le premier tableau, les mesures disciplinaires sont comprises dans les contributions de l'Administration.

Le tableau en question a été dressé par la Section centrale qui a examiné le Budget pour 1901. Ce tableau ne comprend, en effet, que l'effectif du Chemin de fer, et cela s'explique par la raison que les renseignements fournis par les *Comptes rendus* annuels sur la Caisse de retraite et de secours des ouvriers sont donnés sous le titre : *Chemins de fer exploités par l'État.*

Ni au chapitre *Postes,* ni au chapitre *Télégraphes,* ni au chapitre *Marine,* il n'est question de la Caisse de retraite et de secours des ouvriers. C'est une lacune à combler.

Et ceci nous amène à une autre observation. Tandis que le Chemin de fer inscrit régulièrement à son Budget un subside à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration (211,840 francs pour 1902, art. 11), les Postes, les Télégraphes et Téléphones et la Marine ne prévoient aucun subside de l'espèce. Il semble qu'il y ait là aussi une lacune à combler.

Section 5. — Situation financière.

Le tableau des pages 60-61, ci-joint, dressé par l'Administration dans la forme adoptée au précédent rapport, donne les résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer pendant les dix-sept dernières années.

§ 1er. — *Observations sur le tableau des résultats financiers.*

A. — Capital de premier établissement.

La première colonne du tableau indique le capital *utile* de premier établissement, lequel, ainsi qu'il a été expliqué dans le rapport de l'an dernier, page 120, correspond au capital de premier établissement, déduction faite du produit des aliénations d'immeubles, etc., des dépenses de construction de lignes qui ne sont pas encore livrées à l'exploitation et des travaux d'extension non encore achevés.

Le capital réel de premier établissement au 31 décembre 1900 (voir *Compte rendu annuel de 1900*, annexe XIII, pages A/110 et A/111) s'élevait à . . . . . fr. 1,963,623,696 52

En déduisant de cette somme :

a) Pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés . . . . . fr.	29,267,930 06	
b) Pour aliénations d'immeubles . .	4,975,413 34	
TOTAL. . . . fr.		34,243,343 40
On trouve le capital utile indiqué à la première colonne du tableau, soit		1,929,380,353 12

* * *

Le capital de premier établissement au 31 décembre 1899 s'élevait à . . . . . fr. 1,884,033,111 56
et le capital utile à la même date s'élevait à 1,856,485,377 64
L'augmentation du capital de premier établissement pendant l'exercice 1900 est donc de 79,590,584 96
et celle du capital utile de 72,893,975 48

* * *

L'augmentation du capital de premier établissement se décompose comme suit, d'après l'annexe XIII du *Compte rendu* de 1900 :

Lignes construites directement par l'État . . . . fr.		13,603,850 93
Lignes construites à forfait		1,052,894 63
Lignes rachetées : *a*) Hesbaye-Condroz.	24,738,160 »	
b) St-Trond-Hasselt .	4,180,600 »	
c) Parachèvement .	8,294,421 78	
TOTAL . . . fr.		37,213,181 78
Dépendances des stations, etc.		1,467,964 03
Dépenses générales pour études, etc.		466,711 98
Matériel de traction et de transport commandé par l'État		26,961,516 58
Intérêts intercalaires		882,450 36
Fr.		81,648,570 29
Dont à déduire :		
Pour travaux de parachèvement livrés à l'exploitation. . . . . fr.	2,048,808 14	
Pour travaux non achevés à fin d'exercice (1)	9,177 19	
		2,057,985 33
Fr.		79,590,584 96

(1) Il s'agit de travaux faits sur les lignes Hesbaye-Condroz et Saint-Trond-Hasselt, exploitées moyennant redevance ou part de recettes avant 1900 et rachetées au cours de cet exercice.

Tableau des résultats fianciers de l'exploitation

ANNÉES.	Capital utile au 31 décembre.	Recettes brutes de l'exploitation, recettes diverses comprises.	Dépenses d'exploitation	Recettes nettes de l'exploitation	Part des Compagnies (1)	Part du Trésor.
1	2	3	4	5	6	7
1885	1,250,994,977 »	119,773,906 23	70,054,673 50	49,719,232 73	5,020,998 44	44,698,254 29
1886	1,260,489,058 »	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	4,724,382 90	45,888,575 61
1887	1,271,712,627 »	124,157,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	4,712,696 88	52,735,443 98
1888	1,285,621,069 »	131,612,616 45	69,971,328 50	61,641,287 95	4,643,499 12	56,997,788 83
1889	1,302,951,657 »	136,920,084 34	74,714,532 80	62,205,551 54	4,886,353 61	57,319,197 93
Moyennes quinquennales	1,274,353,877	125,794,772 »	69,469,338 »	56,325,454 »	4,797,586 »	51,527,848 »
1890	1,330,445,445 »	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	5,076,115 53	52,130,180 08
1891	1,342,745,927 »	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	5,153,667 91	53,438,373 15
1892	1,360,498,470 »	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	4,995,228 91	52,550,692 13
1893	1,369,769,511 »	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 38	5,289,256 27	58,727,225 11
1894	1,394,062,968 »	152,974,889 18	86,537,469 59	66,437,419 79	5,299,597 30	61,138,022 49
Moyennes quinquennales	1,359,504,064 »	144,535,922 »	83,776,290 »	60,759,632 »	5,162,733 »	55,596,899 »
1895	1,414,556,428 »	154,467,350 51	90,436,512 18	64,031,038 33	5,303,113 98	58,727,924 35
1896 (2)	1,486,403,837 »	162,931,764 88	91,557,285 50	71,374,479 58	5,509,680 33	65,864,799 25
1897 (2)	1,770,250,256 »	188,157,185 83	109,904,349 56	78,252,836 27	5,725,068 07	72,509,768 20
1898	1,811,950,442 »	191,584,178 70	112,902,678 62	78,681,500 08	5,340,133 56	73,341,366 52
1899	1,857,985,261 »	201,229,218 83	118,661,088 59	82,568,130 24	5,749,948 14	76,818,182 10
Moyennes des années 1895 à 1899.	1,668,221,241 »	179,069,040 »	104,692,343 »	74,977,597 »	5,525,189 »	69,452,408 »
Moyennes annuelles pour la période de 1885 à 1899	1,434,026,394 »	150,000,211 »	85,079,524 »	64,020,887 »	5,161,856 »	58,859,031 »
1900	1,929,380,353 »	209,194,311 34	140,428,194 93	68,766,116 41	4,945,448 56	63,820,667 85
1901 (approximation)	1,987,524,000 »	208,325,000 »	140,375,800 »	67,949,200 »	4,834,000 »	63,115,200 »

(1) Y compris le montant du loyer payé pour la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale, imputé sur le Budget de la dette publique (500,000 francs jusqu'en 1893 et 219,600 francs depuis cette année), etc.

(2) Imputées sur le Budget de la Dette publique.

(3) Y compris 29 kilomètres de lignes concédées par où transitent des trains de l'État.

des chemins de fer pendant les dix-sept dernières années.

Charges financières des capitaux. (Intérêts et amortissement) 8	Boni du compte d'exploitation 9	Montant des pensions allouées aux fonctionnaires et employés du chemin de fer (1). 10	Boni réduit du montant des pensions. 11	Intérêts en compte courant basés sur les bonis (col. 9). 12	Boni de l'exploitation (col. 9) majorés de l'excédent des intérêts en compte courant, sur les pensions. 13	Longueur moyenne exploitée (2). 14	Coefficient d'exploitation. 15
						kilom.	
44,281,179 10	417,055 19	309,240 »	107,815 19	3,017,078 11	(1) 3,124,893 30	3,175	58 35
44,945,534 95	945,040 66	351,751 »	593,509 66	2,905,124 05	(1) 3,498,453 71	3,200	56 56
46,192,586 04	6,545,057 94	355,876 »	6,189,181 94	4,057,674 21	10,246,856 15	3,217	53 72
46,607,693 82	10,390,095 01	386,182 »	10,003,913 01	4,499,345 19	14,503,258 20	3,227	53 16
47,168,740 49	10,150,457 44	437,617 »	9,712,840 44	5,013,922 74	14,726,763 18	3,235	54 57
45,838,707 »	5,689,141 »	567,729 »	5,521,412 »	3,898,629 »	9,220,041 »	3,210	55 27
47,805,730 67	4,324,449 41	464,579 »	3,859,870 41	5,439,744 15	9,299,614 56	3,249	59 50
48,556,660 99	4,881,712 16	482,550 »	4,399,162 16	5,788,488 12	10,187,650 28	3,269	58 97
49,326,397 92	3,224,291 21	509,296 »	2,714,998 21	6,127,667 08	8,842,665 29	3,276	58 90
49,756,076 99	8,971,148 12	533,238 »	8,437,910 12	6,547,405 43	14,985,315 55	3,279	56 04
50,449,400 64	10,688,621 85	561,209 »	10,127,412 85	7,114,904 34	17,242,317 19	3,289	56 57
49,178,854 »	6,418,045 »	510,174 »	5,907,871 »	6,203,641 »	12,111,512 »	3,272	58 »
51,146,077 61	7,581,846 74	615,012 »	6,966,834 74	7,675,299 71	14,642,134 45	3,299	58 55
54,025,199 59	11,859,599 86	675,629 »	11,163,970 86	8,560,971 05	19,724,941 91	3,502	56 26
60,778,475 24	11,751,292 96	724,113 »	11,007,179 96	8,720,472 43	19,727,652 39	3,992	58 79
61,496,469 61	11,844,896 91	764,366 »	11,080,530 91	9,398,668 28	20,479,199 19	4,004	59 13
63,195,567 59	13,624,614 51	809,395 »	12,815,219 51	10,145,582 39	22,960,801 90	4,040	58 97
58,127,958 »	11,324,450 »	717,705 »	10,606,747 »	8,900,199 »	19,506,946 »	3,767	58 34
51,048,506 »	7,810,345 »	531,869 »	7,278,676 »	6,334,157 »	13,612,833 »	3,420	57 20
65,480,815 22	— 1,660,147 37	919,620 »	— 2,579,767 37	10,706,904 18	8,127,136 81	4,060	67 15
67,268,200 »	— 4,153,000 »	906,299 »	— 5,059,299 »	10,993,300 »	5,934,001 »	4,060	67 38

(1) Pour 1885 et 1886, les intérêts ont été calculés à 3 $^1/_2$ p. c, afin de permettre la comparaison avec les résultats des années suivantes, comportant également l'intérêt de 3 $^1/_2$ p c. dans les écritures.

(2) Y compris les résultats relatifs à l'exploitation des lignes reprises en 1896 et 1897.

B. — Prix de rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

Le poste de 4,180,600 francs pour le rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt a attiré l'attention de la Section centrale.

Cette ligne, dont la concession appartenait à la Compagnie du chemin de fer de Tournai à Jurbise, était exploitée par le Grand Central moyennant redevance. Lors du rachat du réseau du Grand Central, le Gouvernement avait retenu sur le prix fixé une somme de fr. 2,937,427.50, moyennant laquelle il prenait à sa charge le rachat de la concession de Hasselt à Saint-Trond. Or des indications de l'annexe XIII du *Compte rendu de 1900* résumées ci-dessus, il résultait que l'État belge avait en définitive payé à la Compagnie du chemin de fer Tournai-Jurbise pour le rachat de la ligne de Hasselt à Saint-Trond, un prix qui dépassait de fr. 1,243,173.50 le forfait accepté en 1897. La Section centrale a posé à ce sujet la question suivante :

QUESTION.

On lit, page 20 de l'Exposé des motifs de la loi de rachat du Grand Central belge:

« Le compte reproduit aux pages 21 et » 22 a établi la somme revenant au Grand » Central, soit 264,320,000 francs. C'est ce » capital qui figure dans la convention de » rachat. Sur cette somme, le Gouverne- » ment retiendra :

» . . . . . .

» 2° Une somme de fr. 2,937,427.50, » moyennant laquelle il prend à sa charge » et à ses risques et périls le rachat de la » concession de la ligne de Saint-Trond à » Hasselt octroyée par arrêté royal du » 19 mai 1845. Cette concession, qui appar- » tient à la Compagnie des chemins de fer » de Tournai à Jurbise et de Landen à » Hasselt, ne peut, par application de l'ar- » ticle 11 des conditions annexées à la loi » du 16 mai 1845, être rachetée que » moyennant un préavis de deux ans. La » clause de rachat est ainsi conçue : Le » Gouvernement aura le droit de racheter » la concession après l'expiration de la moi- » tié du terme fixé à l'article 3 en préve- » nant la Compagnie deux ans d'avance. Ce » rachat aura lieu moyennant le paiement » d'une annuité pour chacune des années » qui resteront à courir sur la durée de la » concession. Cette annuité sera égale au

RÉPONSE.

Le capital de fr. 2,937,427.50 retenu sur le prix de rachat du réseau Grand Central belge entier, pour dédommager l'État de la charge devant résulter pour lui du rachat de la concession du chemin de fer de Saint-Trond à Hasselt octroyée en 1845 a été fixé transactionnellement.

La convention provisoire du 31 décembre 1895 relative au rachat du réseau Grand Central belge stipulait la reprise de la concession de 1845 de la ligne de Saint-Trond à Hasselt, mais les représentants du Grand Central se trouvèrent dans l'impossibilité d'obtenir l'adhésion de la société concessionnaire de cette dernière ligne, cette société se prévalant du préavis de deux ans prévu par son cahier des charges.

Dans cette situation, lesdits représentants demandèrent à l'État de distraire la reprise de la ligne dont il s'agit de l'opération totale du rachat du Grand Central belge, sauf à dédommager l'État en déduisant du capital global le prix de rachat de Saint-Trond à Hasselt, le Gouvernement restant libre d'effectuer ce rachat séparément; dans leur intention, le prix de cette ligne s'établissait par la capitalisation, au taux de 3 °/₀, des annuités restant à courir de la concession, sur la base de la moyenne des parts de recettes allouées à la société concessionnaire pendant les cinq dernières

» produit net et moyen des cinq dernières » années majorées de 25 °/₀ à titre de » prime.

» Le capital ci-dessus indiqué a été » calculé par l'application de cette for- » mule. »

Il paraissait résulter de ce texte que le rachat de la concession en question s'élèverait à un chiffre qui n'était pas nécessairement celui de fr. 2,937,427.50, puisqu'il y avait lieu de tenir compte du produit net pendant la durée du préavis, mais qui devait s'en rapprocher. Or, le *Compte rendu* de 1900 nous apprend que le capital de premier établissement du chemin de fer s'est accru, du chef du rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt, d'une somme de 4,180,600 francs.

D'où provient la différence entre cette somme et celle de fr. 2,937,427.50?

Le produit net de la ligne équivalait-il à la part de recette revenant annuellement à la Compagnie?

Quelle a été, par mois, cette part de recette pendant les cinq ans qui ont servi de base à la détermination :

a) De la somme de fr. 2,937,427.50.

b) De la somme de 4,180,600 francs.

Cette dernière somme est-elle définitive?

années comprises dans le prix de rachat du réseau Grand Central, plus une prime de 25 °/₀. C'était, en négligeant les produits de la durée du préavis, l'application de la formule de rachat stipulée par le cahier des charges. Les négociateurs offraient, en conséquence, la remise à l'État d'un capital de 2,691,000 francs.

M. Vandenpeereboom, ministre des chemins de fer, fit observer :

1° Que l'évaluation du prix de rachat ne pouvait être faite autrement que conformément aux dispositions du cahier des charges, c'est-à-dire en comprenant les deux années de préavis dans la période quinquennale.

D'après cette méthode, l'annuité serait basée sur les années 1894 à 1898; en tenant compte des augmentations normales de recettes qui pouvaient être prévues, l'annuité atteindrait fr. 133,715.41, et le capital correspondant à la valeur, au 1er janvier 1896 et au taux de 3 °/₀, des recettes des années 1896, 1897 et 1898 et 39 annuités du montant indiqué, était de 3,098,632 francs;

2° Que le capital de 2,691,000 francs offert par le Grand Central ne représentait pas exactement la valeur des annuités calculées suivant l'intention de celui-ci. Conformément à la méthode présentée par les représentants de cette administration, l'annuité était basée sur les années 1890 à 1894; elle devait atteindre, d'après les calculs de l'État, fr. 117,133.49, et le capital correspondant à la valeur de 42 annuités de cet import, au taux de 3 °/₀, était de 2,776,223 francs au lieu de 2,691,000 francs.

L'exactitude de ces observations ne fut pas contestée, mais les parties reconnurent cependant qu'il n'eût pas été tout à fait conforme à l'esprit de la convention du 31 décembre 1895 de faire entrer dans le calcul du prix le produit d'années pendant lesquelles le Grand Central serait dépossédé de la ligne. En effet, le prix du rachat de tout le réseau avait été calculé sur la base de recettes réalisées, connues au moment des négociations et sans allocation de primes; d'autre part, le Grand Central, devant être dépossédé de son réseau au 1er janvier 1896,

restait étranger aux résultats de l'exploitation qui, conséquemment, ne pouvaient plus être pris en considération pour modifier le prix convenu. Les parties fixèrent transactionnellement le montant de la déduction à opérer sur le prix global à fr. 2,957,427.50 c., soit la moyenne entre la somme de 3,098,632 francs réclamée d'abord par le Gouvernement et la somme de 2,776,223 francs représentant ce que le Grand Central aurait évidemment demandé en moins si, dès le principe, la concession de Landen-Hasselt avait été écartée de l'opération.

Ces calculs et cet accord furent faits dans les premiers mois de l'année 1896 et laissaient le Gouvernement libre d'effectuer la reprise de la concession de ladite ligne.

Par suite des retards qui se produisirent dans les négociations avec les gouvernements étrangers, ce ne fut qu'en avril 1898 que la loi de rachat du réseau Grand Central fut promulguée; cette loi comprenait l'autorisation, pour le Gouvernement, d'effectuer le rachat de la concession de 1845, c'est-à-dire moyennant le préavis de deux ans.

L'exercice du droit de rachat fut notifié à la société concessionnaire pour prendre cours à la date du 1er juillet 1900.

L'État reprit l'exploitation de la ligne le 1er juillet 1898, en même temps que celle du réseau Grand Central.

Les retards dont il s'agit ci-dessus furent cause que les cinq années base de détermination de l'annuité de rachat, au lieu d'être celles de 1894 à 1898, devinrent celles du 1er juillet 1895 au 30 juin 1900.

Cette dernière période fut beaucoup plus favorable à la société concessionnaire. Les augmentations de recettes qui se sont produites pour la ligne de Saint-Trond à Hasselt depuis 1896 (principalement depuis le mois de juillet) proviennent :

1° Du développement des transports dû à la période de prospérité imprévue que l'on a traversée;

2° De l'application faite par l'État, à la ligne de Saint-Trond à Hasselt, des règles générales suivies en matière de directions

des transports et de partage des taxes sur l'ensemble des lignes exploitées par l'État.

Les tableaux ci-joints mentionnent : le n° 1, l'import des parts de recettes allouées mensuellement à la société concessionnaire pendant les années 1890 à 1894, le calcul de l'annuité de fr. 117,153.49 et celui du capital correspondant aux annuités qui auraient été dues; le n° 2, l'import des parts de recettes mensuelles des années 1894, 1895, le montant évalué des parts de recettes des années 1896, 1897 et 1898, le calcul de l'annuité de fr. 133,715.41 et celui du capital représentatif des sommes qui auraient été dues; enfin, le n° 3, les parts de recettes mensuelles des exercices 1895-1896 à 1899-1900, le calcul de l'annuité de rachat et celui du capital de 4,180,600 francs.

L'import de l'annuité de rachat (188,309 fr. 60) et celui du capital correspondant 4,180,600 francs) ne sont pas définitifs parce qu'il reste à régler certaines questions avec la société concessionnaire; éventuellement, la solution qui sera donnée à ces différends ne modifiera pas sensiblement ces sommes.

Dans l'espèce, le produit net de la ligne signifie la part de recette encaissée par le concessionnaire.

En résumé, l'État a racheté la ligne de Landen-Hasselt à sa valeur, puisque le prix est basé sur les recettes réelles de cette ligne et il n'a pas déduit trop peu de la somme totale payée au Grand Central, puisque la déduction a été faite en tenant compte, même au delà, des recettes fournies au Grand Central par ladite ligne, pendant les années qui ont servi de base à l'estimation de l'annuité totale de rachat du réseau Grand Central belge en entier.

TABLEAU N° 1.

MOIS.	1890	1891	1892	1893	1894	*Observations.*
Janvier	5,671 87	5,918 66	5,699 47	5,609 94	6,545 01	
Février	4,960 07	6,013 58	5,472 74	6,279 73	6,506 85	
Mars	5,538 29	6,800 74	6,670 47	7,215 51	8,216 51	
Avril	8,176 17	6,503 05	6,704 07	6,982 74	6,981 05	
Mai	6,847 57	7,548 76	7,542 42	7,617 91	8,162 34	
Juin	6,422 50	6,308 06	7,152 95	6,922 12	6,900 25	
Juillet	5,967 66	6,797 75	6,450 35	8,435 76	7,799 74	
Août	6,218 38	9,284 47	6,874 35	11,648 59	8,252 31	
Septembre	7,456 58	6,983 24	7,457 74	8,699 85	8,959 11	
Octobre	8,678 95	9,140 21	10,027 86	10,888 94	10,224 08	
Novembre	7,459 74	8,396 50	9,592 38	10,036 51	15,808 13	
Décembre	6,146 67	6,857 21	7,572 80	9,705 45	9,524 25	
Régularisations	5,054 13	5,054 13	5,054 13	5,054 13	»	
TOTAUX	82,559 48	89,586 56	89,651 73	103,076 76	103,679 61	

Moyenne	fr.	95,706 79
Prime de 25 °/o		23,426 70
Montant de l'annuité		117,133 49
Valeur, au 1er janvier 1896, de 42 annuités de fr. 117,133 49, escomptées aux taux de 5 °/o	fr.	2,776,223 »

TABLEAU N° 2.

MOIS.	1894	1895	1896	1897	1898	*Observations.*
Janvier	6,545 01	7,179 96				
Février	6,506 85	5,997 17				
Mars	8,216 51	8,105 86				
Avril	6,981 05	8,651 80				
Mai	8,162 34	8,955 24				
Juin	6,900 25	8,065 98				
Juillet	7,799 74	7,990 73				
Août	8,252 31	8,228 28				
Septembre	8,959 11	9,505 24				
Octobre	10,224 08	13,514 64				
Novembre	15,808 13	11,561 27				
Décembre	9,524 25	7,588 79				(1) Recettes évaluées.
TOTAUX	103,679 61	104,740 96	105,813 69(1)	108,813 69(1)	111,813 69(1)	

Moyenne	fr.	106,972 33
Prime de 25 °/o		26,743 08
Montant de l'annuité		133,715 41
Valeur, escomptée à 5 °/o au 1er janvier 1896, des recettes des années 1896, 1897, 1898 et de 39 annuités de fr. 133,715 41		3,098,632 »

TABLEAU N° 3.

MOIS.	1895-1896	1896-1897	1897-1898	1898-1899	1899-1900	*Observations*
	1895	1896	1897	1898	1899	
Juillet	7,990 75	8,308 41	9,953 52	10,625 90	10,421 76	Observation relative à la période du 1er juillet 1898 au 30 juin 1900 : les sommes mensuelles ne représentent pas toujours exactement les parts de recettes afférentes aux mois considérés, elles comprennent souvent des régularisations concernant les mois intérieurs, c'est le cas notamment pour les mois de juin, juillet, août, septembre, octobre 1899, etc
Août	8,228 28	9,776 20	9,953 06	15,761 92	17,525 88	
Septembre	9,305 24	10,051 29	10,169 36	15,123 85	24,557 95	
Octobre.	13,314 64	15,495 51	14,170 79	18,802 85	26,878 40	
Novembre. .	11,361 27	13,914 86	10,954 61	14,617 18	19,519 11	
Décembre	7,588 79	9,335 02	7,457 26	13,115 29	15,940 77	
	1896	1897	1898	1899	1900	
Janvier	7,538 88	7,245 15	8,190 64	13,512 84	17,405 48	
Février	7,031 95	7,022 61	7,252 38	13,299 92	14,596 45	
Mars.	8 579 95	8,633 11	8,600 39	15,426 94	16,868 02	
Avril.	8,661 76	8,656 25	9,218 82	17,484 96	17,757 13	
Mai	9,732 62	9,527 36	12,809 85	16,169 21	19,015 75	
Juin	8,411 70	8,602 31	8,862 89	22,902 05	18 027 11	
	107,945 81	116,968 33	117,573 57	186,842 89	223,909 81	

Moyenne	fr	150,647 68
Prime de 25 °/o .	.	37,661 92
Montant de l'annuité		188,309 60
Valeur, escomptée au taux de 3 °/o, au 1er juillet 1900, de 37 160/365 annuités de 188,310 francs . . .		4,180,601 »

Note — Les recettes des exercices 1898-1899 et 1899-1900 ne sont pas définitivement arrêtées, le calcul de l'import de l'annuité et celui du capital correspondant ne sont donc que provisoires

De cette réponse, il résulte :

1° Qu'aux termes de la convention du 31 décembre 1895, le rachat de son réseau entraînait pour le Grand Central belge l'obligation de reprendre la concession de Saint-Trond à Hasselt;

2° Que les représentants du Grand Central belge alléguèrent plus tard l'impossibilité où ils étaient de remplir cette obligation, parce que la société concessionnaire se prévalait du préavis de deux ans prévu dans son cahier des charges.

Les négociateurs de 1895 n'ignoraient point la clause de préavis dont se prévalait la Compagnie du chemin de fer de Tournai à Jurbise. L'obstacle allegué par les representants du Grand Central n'avait donc rien d'imprévu et n'etait pas de nature à faire decharger le Grand Central de l'obligation qu'il avait assumee quant au rachat de la concession de Hasselt-Saint-Trond. Que Tournai-Jurbise se prévalût ou non de la clause de préavis, dans les deux hypothèses le Grand Central devait supporter les frais du rachat du Hasselt-Saint-Trond. Au lieu de consentir un forfait, il eût mieux valu retenir sur le prix total du rachat, outre la somme fixée approximativement, une provision destinée à couvrir l'État de l'augmentation du prix qui pouvait résulter, et qui est résultée en effet, de la progression des recettes pendant la durée du

préavis. C'est ce qu'on avait fait pour l'Anvers-Rotterdam et pour l'Est Belge.

L'Exposé des motifs du projet de loi sur le rachat du Grand Central belge disait, en effet (p. 38) :

« Sur la somme à remettre aux Sociétés d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge, le Gouvernement retiendra *un million de francs* (1,000,000 de francs), et les titres représentant cette somme ne seront délivrés aux susdites sociétés que deux ans après la remise des titres de propriété dont il est question à l'article 4.

» Cette somme constituera entre les mains de l'État belge une garantie pour lui permettre d'effectuer le rachat des droits réservés ou concédés à des tiers sur les immeubles acquis pour l'établissement des lignes, de compléter l'acquisition et le bornage des terrains et les documents à remettre, à cet égard, par le Grand Central belge ou les Compagnies concessionnaires.

» Si la garantie ci-dessus stipulée était insuffisante, les soussignés de seconde part seraient tenus solidairement de la parfaire »

Au lieu de procéder ainsi, le Gouvernement a accepté la proposition du Grand Central, qui désirait se dégager de toute responsabilité moyennant un forfait.

La réponse nous apprend que le Grand Central offrit d'abord un capital de 2,691,000 francs. On ne dit pas d'après quelle annuité ce capital a été déterminé. Il se rapproche assez exactement du chiffre que donne la capitalisation des recettes du Hasselt-Saint-Trond de 1890 à 1894, moins les régularisations (voir tableau n° 1), ainsi que le montre le résumé suivant :

1890. fr.	82,559 48	— 3,034 13 =	79,525 35
1891. .	89,586 36	— 3,034 13 =	86,552 23
1892. .	89,631 73	— 3,034 13 =	86,597 60
1893. .	103,076 76	— 3,034 13 =	100,042 63
1894. .	103,679 61	» =	103,679 61

Total. . . . fr.	456,397 42 : 5 =	91,279 48
Plus la prime de 25 %		22,819 87
		114,099 35

La valeur, au 1er janvier 1896, de 42 annuités de fr. 114,099.35 au taux de 3 % était de fr. 2,704,309.68.

Le Gouvernement rectifia de la manière suivante le chiffre proposé par le Grand Central. En prenant pour base les chiffres de recettes de 1890 à 1894 sans les diminuer des régularisations, on trouve pour le total des recettes de ces cinq années, fr. 468,533.94, soit une recette moyenne annuelle de fr. 93,706.79 qui, augmentée de 25 % de prime, donne une annuité de fr. 117,133.49. La valeur, au 1er janvier 1896, de 42 annuités de 117,133.49 escomptées au taux de 3 % est de 2,776,223 au lieu de 2,691,000 francs.

La réponse que nous examinons ajoute :

« M. Vandenpeereboom, ministre des chemins de fer, fit observer : 1° que l'évaluation du prix de rachat ne pouvait être faite autrement que conformé-

ment aux dispositions du cahier des charges, c'est-à-dire en comprenant les deux années de préavis dans la période quinquennale ». M. Vandenpeereboom interprétait ainsi sainement la portée de l'obligation assumée par le Grand Central dans la convention provisoire du 31 décembre 1895.

Cependant, la réponse, faite aujourd'hui à la question de la Section centrale, nous apprend que « les parties reconnurent cependant qu'il n'eût pas été » tout à fait conforme à l'esprit de la convention du 31 décembre 1895 de » faire entrer dans le calcul du prix le produit d'années pendant lesquelles » le Grand Central serait dépossédé de la ligne. En effet, le prix du rachat » de tout le réseau avait été calculé sur la base de recettes réalisées, connues » au moment des négociations et sans allocation de primes; d'autre part, le » Grand Central, devant être dépossédé de son réseau au 1er janvier 1896, » restait étranger aux résultats de l'exploitation, qui, conséquemment, ne » pouvaient plus être pris en considération pour modifier le prix convenu. »

Ces explications ne sont guère péremptoires. Elles sont contredites par toute la première partie de la réponse. Car, d'un côté, après la signature de la convention du 31 décembre 1895, M. Vandenpeereboom déclarait que l'évaluation du prix de rachat du Hasselt-Saint-Trond ne pouvait se faire qu'en comprenant les deux années de préavis dans la période quinquennale; et de l'autre, le Grand Central avait tenu compte spontanément de la prime de 25 % dans le calcul de la somme de 2,691,000 francs qu'il offrait à l'État. On ne peut plus soutenir sérieusement après cela qu'il n'était pas conforme à l'esprit de la convention du 31 décembre 1895 de faire entrer dans le calcul du prix du Hasselt-Saint-Trond le produit d'années pendant lesquelles le Grand Central serait dépossédé de la ligne, c'est-à-dire les années du préavis, et que le prix de rachat de tout le réseau avait été exclusivement calculé sur la base des recettes réalisées, *sans allocation de primes*, comme si les conditions du rachat de Hasselt-Saint-Trond, stipulées dans la loi de concession, étaient liées aux conditions de rachat du Grand Central.

La somme de fr. 2,937,427.50 retenue au Grand Central, lors du règlement du prix de rachat de son réseau, représente la moyenne entre la somme de fr. 2,776,223, indiquée plus haut, et la somme de 3,098,632 francs, réclamée d'abord par le Gouvernement.

D'après le tableau n° 2, cette somme de 3,098,632 francs a été calculée comme suit :

1894	fr.	103,679 61	(recette connue)
1895		104,740 96	(—)
1896		105,813 69	(recette évaluée)
1897		108,813 69	(—)
1898		111,813 69	(—)
Total. . . .	fr.	534,861 64 : 5 =	106,972 33
Plus la prime de 25 %			26,743 08
Montant de l'annuité	fr.		133,715 41

La valeur escomptée à 3 % au 1er janvier 1896 des recettes des années 1896, 1897 et 1898 et de 39 annuités de fr. 133,715.41 est de fr. 3,098,632.

Cette dernière phrase, qui clôture le tableau n° 2, n'est pas très claire. La réponse que nous analysons étant parvenue tardivement, la Section centrale n'a pu réclamer du Gouvernement les éclaircissements utiles.

On ne s'explique pas non plus sur quelles bases a été calculée l'augmentation annuelle de 3,000 francs, admise par le Gouvernement, dans ses évaluations de recettes pour 1896, 1897 et 1898. L'Administration qualifie cette augmentation de *normale*. Or, l'augmentation moyenne annuelle a été supérieure à 3,000 francs pendant la période 1890 à 1895. Pour ces cinq années, l'augmentation annuelle moyenne est de fr. 4,436.30. Pour les années 1893 à 1895, l'augmentation annuelle moyenne est de fr. 5,036.41.

Mais la réalité a encore dépassé les prévisions, ainsi que l'établissent les deux dernières colonnes du tableau n° 3.

Du 1er juillet 1895 au 30 juin 1898 (trois ans), la recette totale est de fr. 342,485.71, soit une recette annuelle moyenne de fr. 114,161.90.

L'augmentation de la recette annuelle moyenne s'élève donc, d'une période à l'autre, à fr. 91,218.45.

C'est à cette augmentation anormale qu'est due la différence entre la somme retenue au Grand Central	fr.	2,937,427 50
et la capitalisation de l'annuité due à Tournai-Jurbise fixée à		4,180,600 »
DIFFÉRENCE EN PLUS. . . .	fr.	1,243,173 50

* * *

A quelles causes faut-il attribuer cette augmentation anormale des recettes de Hasselt-Saint-Trond?

La réponse en signale deux :

1° Le développement des transports dû à la période de prospérité imprévue que l'on a traversée;

2° L'application faite par l'Etat, à la ligne Hasselt-Saint-Trond, des règles générales suivies en matière de direction des transports et de partage des taxes sur l'ensemble des lignes exploitées par l'État.

La première de ces causes peut être appréciée en comparant la progression des recettes des autres compagnies concessionnaires avec la progression des recettes de Hasselt-Landen.

Le tableau ci-dessous établit cette comparaison. Afin de l'établir entre termes semblables, nous avons mis en présence les résultats des années 1895 à 1897 et 1899. Nous avons écarté les années 1898 et 1900, parce qu'en 1898, l'exploitation de la ligne Landen-Hasselt a commencé le 1er juillet et que,

pour la seconde, cette exploitation, moyennant part de recettes, a cessé le 30 juin.

ANNEES.	Tournai à Jurbise.	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	Braine-le-Comte à Gand.	Jonction belge prussienne.	Landen à Hasselt.
1895	954,744 »	897,579 »	1,479,824 »	377,293 »	104,741 »
1896	975,929 »	938,558 »	1,542,944 »	379,384 »	117,638 »
1897	1,028,933 »	1,049,947 »	1,615,254 »	390,978 »	112,146 »
Totaux	2,957,606 »	2,885,884 »	4,638,022 »	1,147,585 »	334,525 »
Moyenne par année	985,869 »	961,961 »	1,546,007 »	382,528 »	111,508 »
1899	1,050,173 »	1,031,362 »	1,902,140 »	455,084 »	206,976 »
Augmentation de 1899 sur la moyenne 1895-1897	6.5 °/₀	7.2 °/₀	23.0 °/₀	19.0 °/₀	85.6 °/₀

L'augmentation pour Landen-Hasselt est de 85.6 °/₀, tandis que pour Braine-le-Comte à Gand, — la plus favorisée des autres lignes, — elle n'est que de 23 °/₀. Admettons même que la période de *prospérité imprévue* ait eu les mêmes résultats pour Landen-Hasselt que pour Braine-le-Comte à Gand — ce qui est excessif, étant donnée la situation géographique des deux lignes, il reste à expliquer une augmentation de recettes, tout à fait anormale celle-ci, de 62.6 °/₀.

Cette augmentation ne peut avoir pour cause que l'application faite par l'État, à la ligne Landen-Hasselt, des règles générales suivies en matière de direction de transport et de partage des taxes. La réponse ne dit pas en quoi ces règles diffèrent de celles qui étaient appliquées pour le Grand Central, et la Section centrale ne possède aucun élément pour s'en rendre compte. Il est vraisemblable que l'Administration des chemins de fer de l'État a dirigé par Landen-Hasselt tous les transports qui revenaient légitimement à cette ligne, tandis que le Grand Central ne dirigeait par cette ligne que les transports qui strictement ne pouvaient suivre une autre de ses voies. Cette circonstance n'était pas ignorée du Département des Chemins de fer, puisque dans l'Exposé des motifs du projet de loi sur le rachat du Grand Central, on y fait allusion, d'une manière générale, à propos de la concurrence que le Grand Central fait à l'État. On lit, en effet, à la page 2 de ce document : « Cette concurrence, facilitée par l'enchevêtrement des » voies ferrées des sociétés dans celles de l'État a fait dévier, *en les soumet-* » *tant parfois à des parcours plus longs, des transports qui revenaient aux* » *anciennes lignes* et que celles-ci auraient pu effectuer à des conditions » moins onéreuses. » Il n'était donc pas malaisé de prévoir que la reprise de l'exploitation du Landen-Hasselt par l'État aurait pour effet une sensible progression des recettes de cette ligne, par conséquent l'augmentation de l'annuité de rachat.

Le maintien, dans la convention définitive, de la clause de la convention provisoire qui stipulait la reprise du Hasselt-Saint-Trond par le Grand Central eût évité à l'État un préjudice de fr. 1,243,173.50, qui peut encore s'élever lorsque les recettes de 1898-1899 et de 1899-1900 seront définitivement arrêtées.

Le prix de rachat de la concession en question, déterminé d'après les recettes normales qui revenaient à la Société, était supérieur au prix fixé. Le Grand Central a bénéficié de la différence.

La Section centrale constate que le *Compte rendu* de 1900 mentionne, page A/8, l'augmentation du capital de 4,180,600 francs sans un mot de commentaire. Il semble cependant qu'en présence de la différence considérable entre la somme retenue au Grand Central en 1898 et le prix payé, des explications s'imposaient. Elles s'imposaient d'autant plus que l'Exposé des motifs du projet de rachat déclarait que « le capital de fr. 2,937,427.50 avait été calculé par application de la formule inscrite à l'article 11 des conditions annexées à la loi du 16 mai 1845.

A l'occasion de l'étude du prix de rachat du Hasselt-Saint-Trond, la Section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
Depuis l'exercice 1881, les *Comptes rendus* n'ont plus donné, *par compagnie*, les parts de recettes allouées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes. On demande un tableau de ces parts de recettes depuis le début, avec, le cas échéant, l'explication des écarts anormaux d'un exercice à l'autre et la rectification en *italique* des chiffres des exercices antérieurs lorsque ces écarts proviennent de corrections portant sur lesdits exercices. On demande d'indiquer, à part également, les sommes allouées pour transports en service, ainsi que la longueur en mètres de chaque ligne avec, éventuellement, les modifications apportées depuis l'ouverture de la ligne.	Ci-joint le tableau demandé (annexe III), avec l'indication, en *italique*, à partir de 1878, des chiffres rectifiés. A défaut d'éléments, — les délais de conservation des documents à consulter étant expirés, — il n'a pas été possible de remonter au delà de cette année, en ce qui concerne ces derniers chiffres. Pour ce qui est des écarts d'un exercice à l'autre, à part les augmentations qui résultent de l'extension de certaines lignes concessionnaires, les causes ne peuvent être précisées; elles résultent parfois de faits locaux, occasionnant des courants de transports empruntant lesdites lignes et qui n'ont aucun rapport avec le trafic en général. Ci-joint également un tableau (annexe IV) pour les transports en service dont les allocations n'ont été liquidées normalement qu'à partir de 1885. Il est encore moins possible d'expliquer les écarts, les transports de matières et matériaux, notamment pour la réfection des voies, dépendant de causes absolument accidentelles. Ci-joint aussi un tableau (annexe II) donnant la longueur par année, de 1847 à 1900

incluse, des lignes appartenant à des compagnies et exploitées par l'Etat moyennant parts de recettes.

Les tableaux dont il est question dans la réponse du Gouvernement contiennent des chiffres très intéressants. Nous les donnons en Annexes au présent rapport (annexes II, III et IV)

L'annexe II donne la longueur en kilomètres par année, de 1847 à 1900 inclus, des lignes appartenant à des compagnies et exploitées par l'État moyennant parts de recettes.

L'annexe III donne les redevances variables et les redevances fixes payées aux compagnies par année depuis la reprise de l'exploitation de leurs lignes par l'État jusqu'au 31 décembre 1900. Les chiffres en *italique* sont les chiffres rectifiés.

L'annexe IV donne les sommes payées aux sociétés concessionnaires pour transports en service. Les chiffres en *italique* sont ceux qui sont afférents à l'exercice considéré, rectifications appliquées.

* * *

C. — La Section centrale croit devoir renouveler ici les observations faites dans le rapport de l'an dernier (pages 169 et suivantes) au sujet des intérêts en compte courant basés sur les bonis. Ces intérêts sortent de calculs purement théoriques sans rapport avec la réalité, puisque les recettes des chemins de fer sont versées à la Banque Nationale, faisant fonctions de caissier de l'Etat, et que la Banque Nationale ne bonifie de ce chef aucun intérêt à l'Etat. Ils pourraient donc disparaître sans inconvénient du tableau des résultats financiers aussi bien que du *Compte rendu* annuel des opérations du chemin de fer.

On peut en dire autant des chiffres de la colonne 13 du tableau des pages 60 et 61 du présent rapport : *Boni de l'exploitation majoré de l'excédent des intérêts en compte courant sur les pensions.*

* * *

Nous avons établi, pages 21 à 24 du présent rapport, que le mali de l'exercice 1900 s'elève (pensions comprises, à . . . . . fr. 3,338,749 44

Et il résulte du tableau du *mouvement des produits et dépenses* (pages 28-29) que, d'après les chiffres approximatifs fournis par l'Administration, le mali approximatif pour 1901 s'élève (pensions comprises) à . . . . . 6,161,108 »

On remarquera que, d'après la colonne 11 du tableau des

résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer pendant les dix-sept dernières années (pages 60-61), également dressé par l'Administration, le mali (pensions comprises) s'élève, pour 1900, à 2,579,767 37

et pour 1901 (approximativement) à . . . . . 5,039,299 »

Cette discordance, en ce qui concerne l'exercice 1900, a été expliquée plus haut (pages 21 à 24).

L'Administration a inséré dans le tableau des résultats financiers les chiffres du *Compte rendu* de 1900 que nous avons démontrés être inexacts.

Il est à remarquer d'ailleurs que le chiffre de fr. 140,428,194.93, donné à la colonne 4, page 60, comme montant des dépenses d'exploitation de 1900, ne correspond pas au chiffre de 141,187,177 francs, donné également par l'Administration, dans le tableau pages 28-29, comme montant des dépenses d'exploitation du même exercice.

Pour l'exercice 1900, la discordance provient de ce que le tableau de la page 60, colonne 4, évalue les recettes à 140,375,800 francs, alors que le tableau du *Mouvement des produits et dépenses* les fixe à 141,477,609 francs.

Il est probable que ce dernier chiffre, établi d'une manière détaillée, est le plus exact.

§ 2. — *Comptabilité générale des chemins de fer de l'État.*

La Section centrale, qui a examiné le Budget pour 1901, a signalé le système de comptabilité adopté, en 1878, par le Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes aux fins d'établir, chaque année, le montant des charges financières du chemin de fer et, par conséquent, le résultat définitif de chaque exercice.

Cette question est très importante :

1° A raison de l'extension du réseau qui rend l'exploitation plus coûteuse;

2° A raison de l'accroissement parallèle du capital de premier établissement.

Du 1er janvier 1896 au 31 décembre 1900, soit en cinq ans, le capital de premier établissement s'est augmenté de plus d'un demi-milliard, comme le démontrent les chiffres ci-après extraits du *Compte rendu* de 1900. (Tableau, page A/110 et A/111.)

Au 31 décembre 1895, le capital de 1er établissement s'élevait à . . . . . fr. 1,406,962,287 87

Au 31 décembre 1900, le capital de 1er établissement s'élevait à 1,941.289,965 86

Soit en plus, au 31 décembre 1900. . . . fr. 534,327,677 99

Cette somme de fr. 534,327,677.99 se décompose comme suit :

Travaux de parachèvement des lignes construites par l'État ou pour compte de l'État	fr.	70,004,614 91
Travaux de parachèvement des lignes rachetées . . .		22,950,007 83
Travaux de parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes		729,194 80
Lignes en construction		2,949,999 41
Rachat de lignes		323,649,463 91
Dépendances des stations, excentriques, colonnes hydrauliques, etc.		8,456,917 74
Dépenses générales pour études de projets, de construction de lignes, personnel, mobilier, frais de bureau. . .		2,394,851 78
Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillages commandés par l'État.		79,368,086 24
Matériel repris aux Compagnies		23,824,541 37
TOTAL ÉGAL. . . .	fr.	534,327,677 99

Le capital de premier établissement de nos chemins de fer est donc à la veille d'atteindre deux milliards, et il faut prévoir qu'avant peu, il s'élèvera à deux milliards et demi, car il reste beaucoup à faire pour mettre notre outillage de transport à la hauteur des derniers progrès.

Il convient de songer sérieusement aux moyens d'amortir cet énorme capital.

A cet égard, la Section centrale de 1901 a déjà rappelé :

« 1° Que la loi du 1er mai 1834, décrétant l'*établissement d'un système* » *de chemins de fer en Belgique*, ordonnait, dans son article 5, que « les » produits de la route provenant des péages, qui devront être réglés annuel- » lement par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de » l'emprunt ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration » de la nouvelle voie.

» 2° Que la loi du 12 avril 1835, concernant *les péages et les règlements de* » *police sur les chemins de fer en Belgique*, disait, dans son article 4 : « Le » » produit des péages sera versé au Trésor pour servir aux dépenses d'en- » » tretien et d'administration de la route ainsi qu'au remboursement des » » intérêts et des capitaux affectés à sa construction ». »

Ces dispositions sont toujours en vigueur. Elles constituent aujourd'hui, comme en 1835, la règle légale de comptabilité imposée à l'État dans l'exploitation des chemins de fer. C'est de sa seule autorité que le Département des Chemins de fer s'en est affranchi en 1878 pour y substituer un régime qui a le tort grave de reposer sur de pures fictions.

Pour permettre d'apprécier ce régime en pleine connaissance de cause, il est utile de le mettre en parallèle avec ce qui s'est fait antérieurement, notamment depuis 1857.

Le *Compte rendu* des opérations du chemin de fer pour 1855 était précédé de la note que voici :

» MESSIEURS,

» Conformément à l'article 6 de la loi du 1er mai 1834, j'ai l'honneur de » vous adresser le *Compte rendu* des opérations du chemin de fer pendant » l'exercice 1855.

» En présence des divergences d'opinions manifestées au sujet de la situa- » tion financière, j'ai pensé qu'il convenait de faire de cette situation l'objet » d'une étude spéciale et complète. Un exposé vous sera présenté ultérieu- » rement sur cette question.

» *Le Ministre des Travaux publics*,

» A. DUMON. »

Le 30 septembre 1857, M. A. Dumon adressait aux Chambres législatives un rapport débutant comme suit :

» MESSIEURS,

» La situation financière du chemin de fer de l'État est, chaque année, » l'occasion d'un discussion dans le sein des Chambres législatives.

» Cependant le bilan de cette grande entreprise a été dressé plusieurs fois : » la Cour des Comptes a déjà fait deux rapports sur cet objet, le premier au » mois de mars 1850 (*Doc. parlementaires*, session 1849-1850, n° 158) et le » second au mois de mars 1856 (*Doc. parlementaires*, session 1855-1856, » n° 190, pages 76 et suivantes); — le Département des Travaux publics a » également présenté la situation financière du chemin de fer, dans les » *Comptes rendus* publiés annuellement en exécution de l'article 6 de la loi » du 1er mai 1834, et notamment dans le *Compte rendu* de 1854 (*Doc. par-* » *lementaires*, session 1854-1855, n° 246.)

» Mais les situations accusaient toutes des résultats différents. Des per- » sonnes également compétentes, animées des mêmes intentions, recherchant » la vérité avec la même bonne foi, arrivaient de la sorte à ces conclusions » tout à fait opposées et assignaient à l'exploitation des chemins de fer par » l'État des conséquences entièrement dissemblables, tout en s'appuyant sur » des chiffres aussi officiels les uns que les autres.

» Il m'a paru que cet état de choses ne pouvait pas se perpétuer. La » régularité qui règne dans la comptabilité des dépenses et des recettes » publiques devait permettre d'établir une situation unique, qui fût acceptée » et reconnue exacte par le monde. — La divergence ne pouvait être attri- » buée qu'à des erreurs de calcul ou à un désaccord dans l'appréciation des » faits : il était facile de rechercher les erreurs; il n'était pas impossible de » se mettre d'accord sur les points en litige, ou au moins de bien les pré- » ciser.

» Dans le but d'arriver à une entente parfaite et de mettre fin à l'espèce » de vague qui n'a cessé de régner autour de cette question importante, j'ai, » dès mon entrée au Ministère, fait reprendre à nouveau tous les comptes » de la construction et de l'exploitation du Chemin de fer.

» J'ai donc fait établir la situation que j'ai l'honneur de soumettre aux » Chambres.

» Cette situation, arrêtée à la date du 31 décembre 1855, a été faite avec » le plus grand soin. On peut dire qu'elle est maintenant définitivement » fixée et qu'elle est désormais à l'abri de toute contestation, puisqu'elle a » reçu la complète adhésion de la Cour des Comptes et du Ministère des » Finances.

» Cette adhésion n'a été obtenue qu'à la suite d'une longue controverse et » de nombreuses explications. L'accord parfait sur cet objet entre la Cour » des Comptes et les Départements des Finances et des Travaux publics est » un fait que je suis heureux de pouvoir annoncer.

» L'adhésion de la Cour a été donnée officiellement par lettre en date du » 14 août 1857, n° 113,009; celle du Ministère des Finances, par lettre » datée du 5 septembre courant, n° 4814/2869.

» Ainsi se trouve rempli l'engagement que j'ai pris envers la Législature, » d'abord dans le *Compte rendu* des opérations du chemin de fer pour » l'année 1855, et, ensuite, dans les correspondances échangées avec les » Sections centrales qui ont examiné le Budget des Travaux Publics pour » 1857. »

La situation au 31 décembre 1855, soumise aux Chambres, était exposée notamment dans trois tableaux, savoir :

Tableau n° 1 : Situation générale (*actif et passif*).

— n° 2 : Situation du Trésor publié envers le Chemin de fer (*doit et avoir*).

— n° 3 : Compte d'exploitation (*recettes et dépenses annuelles*).

Ces tableaux indiquaient :

1° Les dépenses de premier établissement, globalement pour la période de 1834 à 1840, et année par année pour les exercices 1841 à 1855 inclus;

2° Les recettes et les dépenses d'exploitation, année par année, pour les exercices 1835 à 1855 inclus, ainsi que les intérêts payés, les amortissements réalisés et les avances faites par le Trésor.

Nous donnons ci-dessous un résumé de ces tableaux, et nous faisons suivre ces résumés des mêmes tableaux dressés pour les exercices 1856 et 1857.

De cette manière, on peut saisir plus aisément la suite des opérations arrêtées en 1855 et l'économie du système de comptabilité appliqué alors

ACTIF. TABLEAU N° 1. — *Situation générale*

Construction (1)	Route proprement dite	128,228,040 54	179,009,726 56
	Stations et dépendances	16,529,355 81	
	Dépenses générales	5,190,557 44	
	Matériel des transports	29,261,772 97	
Valeurs diverses	Valeurs en numéraire chez le Directeur de la Régie et restant disponible sur ses crédits	347,786 81	1,102,141 55
	Restant disponible sur les crédits législatifs	754,354 74	
Balance	Intérêts échus, mais non exigibles	1,185,049 82	22,441,178 85
	Excédent des dépenses annuelles	21,256,129 03	

(1) Non compris :

Une somme de fr.	700,979 38	employée à couvrir des dépenses d'exploitation et notamment celles des exercices 1835 et 1836;
Id.	16,789 68	montant, entre autres, d'ordonnances de paiement prescrites au profit du Trésor et de reliquats de crédits non appliqués et versés dans les caisses de l'État.
TOTAL. . . fr.	717,769 06	

	202,553,046 96

DOIT. TABLEAU N° 2. — *Situation du Trésor public envers*

Recettes faites pour le compte du chemin de fer	
Recettes d'exploitation	226,355,213 14
Produits indirects	2,291,219 16
Produits divers	16,789 68
TOTAL des recettes. . . . fr.	228,663,221 98
EXCÉDENT des dépenses sur les recettes.	54,584,446 48
TOTAL égal à celui ci-contre. . . fr.	283,247,668 46

DOIT. TABLEAU N° 3. — *Compte des recettes et des*

Dépenses d'exploitation	131,643,401 87
Intérêts et frais des bons du Trésor.	2,148,598 60
Intérêts des emprunts	115,639,028 54
Sommes employées à l'amortissement	33,801,005 46
Frais relatifs à l'amortissement	202,984 19
Autres frais que ceux d'amortissement.	2,513,741 38
TOTAL des dépenses. . . . fr.	283,948,647 84

au 31 décembre 1855. **PASSIF.**

			Valeur nominale.	Valeur effective. Taux d'émission.		
Capital.	Reste à amortir.	Emprunt de 1836.	17,959,244 86	16,581,323 83	141,655,482 06	146,785,550 66
		— 1838.	29,545,654 50	20,787,066 33		
		— 1852.	1,445,005 75	1,452,230 70		
		— 1853.	107,158,356 05	103,033,961 14		
		Ensemble.	156,108,241 72	141,655,482 06		
	Crédits couverts au moyen d'émission de bons du Trésor				4,500,000 »	
	Id. id. des ressources ordinaires				628,068 60	
Porteurs d'inscriptions des emprunts : Intérêts courus au 31 décembre 1855, mais non encore exigibles sur les semestres au 1er février et au 1er mai 1856, des parties non amorties des emprunts de 1838, de 1852 et de 1853						1,185,049 82
État belge : Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement des emprunts, conformément à l'article 5 de la loi du 1er mai 1834						54,584,446 48
						202,553,046 96

le chemin de fer (au 31 décembre 1855). **AVOIR.**

Dépenses faites pour le compte du Chemin de fer.	
Dépenses d'exploitation.	130,942,422 49
Intérêts et frais des bons du Trésor	2,148,598 60
Intérêts des emprunts	113,639,028 54
Sommes employées à l'amortissement	33,801,093 46
Frais relatifs à l'amortissement	202,984 19
Frais autres que ceux d'amortissement.	2,513,741 38
	283,247,668 46

dépenses annuelles (1835 à 1855 inclus). **AVOIR.**

Recettes d'exploitation.	226,355,213 14
Produits indirects	2,291,219 16
Valeur effective des capitaux amortis calculée d'après le taux d'émission.	34,046,086 51
Total des recettes. . . . fr.	262,692,518 81
Excédent des dépenses sur les recettes.	21,256,129 03
Total égal à celui ci-contre. . . . fr.	283,948,647 84

ACTIF. TABLEAU N° 1. — *Situation générale*

		Dépenses au 31 décembre 1855.	Dépenses faites en 1856.	Total des dépenses au 31 décembre 1856.
Construction	Route proprement dite . . . . . fr.	128,228,040 54	221,281 86	128,449,322 20
	Stations et dépendances	16,329,555 81	1,009,177 58	17,338,553 39
	Frais généraux	5,190,557 44	1,035 64	5,191,593 08
	Matériel des transports	29,261,772 97	2,128,355 02	31,390,127 99
	Fr.	179,009,726 56	3,359,850 10	182,369,576 66
Valeurs diverses.	Valeurs en caisse chez le Directeur de la Régie, et restant disponible sur ses crédits fr.			85,965 77
	Restant disponible sur les crédits législatifs			6,976,229 54
Balance.	Intérêts échus, mais non encore exigibles 1,165,274 12			20,573,740 89
	Excédent des dépenses annuelles. 19,408,466 77			
	Fr.			210,005,512 86

DOIT. TABLEAU N° 2 — *Situation du Trésor public*

Recettes de l'exploitation en 1856 . . . . . fr.	23,154,116 48
Produits indirects en 1856	152,755 59
Reliquats de crédits versés au Trésor en 1856 (sur les emprunts)	96 14
Solde au 31 décembre 1856	54,816,417 78
Fr.	78,103,385 99

DOIT. TABLEAU N° 3. — *Compte des recettes*

Solde au 31 décembre 1855 . . . . . fr.	21,256,129 03
Complément des dépenses d'exploitation de 1855	29,736 82
Dépenses d'exploitation de 1856	14,608,507 10
Intérêts de bons du Trésor de 1856	242,970 90
Intérêts des emprunts de 1856	6,465,758 19
Capitaux d'amortissement de 1856	2,143,001 98
Frais d'amortissement de 1856.	10,756 11
Autres frais relatifs aux emprunts de 1856	20,408 41
Fr.	44,775,068 54

au 31 décembre 1856. **PASSIF.**

		Reste à amortir		
		Valeurs nominales.	Valeurs effectives.	
CAPITAL.	Emprunt de 1836. . . . . fr.	17,286,187 68	15,767,402 49	
	— de 1838.	28,357,295 63	19,951,864 26	
	— de 1852.	1,425,545 54	1,432,675 55	
	Dette de 1853	106,525,783 81	102,423,812 26	154,023,820 96
	Ensemble. . . fr.	153,592,812 46	139,575,752 56	
	Bons du Trésor. . . . . fr.	13,820,000 »	13,820,000 »	
	Ressources ordinaires	628,068 60	628,068 60	
	Totaux. . . . fr.	168,040,881 06	154,023,820 96	
Porteurs d'inscriptions des emprunts. — Intérêts échus au 31 décembre 1856, mais non encore exigibles, sur les semestres, au 1er février et au 1er mai 1856, des parties non amorties, des emprunts de 1838, de 1852 et de 1853. . . . . fr.				1,165,274 12
L'État belge. — Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'article 5 de la loi du 1er mai 1854				54,816,417 78
			Fr.	210,005,512 86

envers le chemin de fer (au 31 décembre 1856). **AVOIR.**

Solde au 31 décembre 1855 . . . . . fr.		54,584,446 48
Complément des dépenses d'exploitation de 1855		29,736 82
Dépenses d'exploitation de 1856		14,608,507 10
Intérêts de bons du Trésor de 1856.		242,970 90
Intérêts des emprunts de 1856.		6,463,738 19
Capitaux d'amortissement de 1856		2,143,001 98
Frais d'amortissement de 1856.		10,576 11
Autres frais relatifs aux emprunts de 1856		20,408 41
	Fr.	78,103,385 99

et des dépenses annuelles (1856). **AVOIR.**

Recettes de l'exploitation en 1856. . . . . fr.		23,154,116 48
Produits indirects en 1856		132,755 59
Valeur effective des capitaux amortis en 1856		2,079,729 70
Solde au 31 décembre 1856		19,408,466 77
	Fr.	44,775,068 54

ACTIF.

TABLEAU N° 1. — *Situation générale*

		DÉPENSES au 31 décembre 1856.	DÉPENSES faites en 1857.	TOTAL des dépenses au 31 décembre 1857.
Construction.	Route proprement dite	128,449,322 20	1,023,801 47	129,473,123 67
	Stations et dépendances	17,338,533 39	903,340 11	18,241,873 50
	Frais généraux	5,191,593 08	3,657 76	5,195,250 84
	Matériel des transports	31,390,127 99	2,342,866 38	33,732,994 37
	TOTAUX. . .fr.	182,369,576 66	4,273,665 72	186,643,242 38
Valeurs diverses.	Valeurs en caisse chez le Directeur de la Régie, et restant disponible sur ses crédits			62,172 63
	Restant disponible sur les crédits législatifs			3,981,317 06
Balance.	Intérêts échus mais non encore exigibles		1,141,586 27	17,453,748 38
	Excédent des dépenses annuelles (voir tableau n° 3)		16,312,162 11	
	TOTAUX. . . . . .fr.			208,140,481 35

DOIT.

TABLEAU N° 2. — *Situation du Trésor public envers*

1857. —	Recettes de l'exploitation (part de l'État)	23,998,536 61
	Produits indirects	109,996 60
	Reliquats de crédits versés au Trésor (fonds spéciaux)	39 »
	Solde au 31 décembre 1857	53,982,913 47
	Fr.	78,091,485 68

DOIT.

TABLEAU N° 3. — *Compte des recettes*

Solde au 31 décembre 1856	19,408,466 77	
Dépenses de 1855 rattachées au Budget de 1857.	110,027 65	19,725,583 16
Dépenses de 1856 rattachées au Budget de 1857.	207,088 76	
1857. — Dépenses d'exploitation		13,861,961 58
Intérêts de bons du Trésor		564,106 42
Intérêts des emprunts		6,361,881 41
Capitaux d'amortissement		2,341,301 69
Frais d'amortissement		12,171 30
Autres frais relatifs aux emprunts		16,529 11
F		

au 31 décembre 1857. **PASSIF.**

		RESTE A AMORTIR.		
		Valeurs nominales.	Valeurs effectives au taux de l'émission.	
Capital . .	Emprunt de 1836 (4 °/₀)	16,592,517 56	15,134,679 06	
	— 1838 (3 °/₀)	26,960,601 51	18,969,166 48	
	— 1852 (4 ½ °/₀)	1,399,655 56	1,406,654 12	
	Dette de 1853, 4 ½ °/₀	105,877,510 63	101,802,413 35	153,015,981 61
	Ensemble. . . .fr.	150,830,285 26	137,312,913 01	
	Bons du Trésor (4 °/₀)	15,075,000 »	15,075,000 »	
	Ressources ordinaires.	628,068 60	628,068 60	
	Totaux. . . .fr.	166,533,353 86	153,015,981 61	
Porteurs d'inscriptions des emprunts	Intérêts échus au 31 décembre 1857, mais non encore exigibles, sur les semestres au 1er février et au 1er mai 1858, des parties non amorties des emprunts de 1838, de 1852 et de 1853			1,141,586 27
État belge . . .	Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'article 5 de la loi du 1er mai 1834			53,982,913 47
	Totaux. . . . . .fr.			208,140,481 35

le Chemin de fer (au 31 décembre 1857) **AVOIR.**

Solde au 31 décembre 1856. . . . . .fr. 54,816,417 78		
Dépenses de 1855 rattachées au Budget de 1857 . . . . . 110,027 63		55,133,534 17
Dépenses de 1855 rattachées au Budget de 1857 . . . . . 207,088 76		
1857. — Dépenses d'exploitation		13,861,961 58
Intérêts de bons du Trésor.		364,106 42
Intérêts des emprunts		6,361,881 41
Capitaux d'amortissement		2,341,301 69
Frais d'amortissement.		12,171 50
Autres frais relatifs aux emprunts		16,529 11
Fr.		78,091,485 68

et des dépenses annuelles (1857). **AVOIR.**

Recettes de l'exploitation (part de l'État)	25,998,536 61
Produits indirects.	109,996 60
Valeur effective des capitaux amortis, calculé d'après le produit réel de l'émission.	2,262,859 35
Solde au 31 décembre 1857	16,312,162 11
Fr.	42,683,554 67

On voit, dans ces tableaux, que les *Situations du Trésor envers* le Chemin de fer accusent des avances faites à celui-ci se montant à :

Fr. 54,584,446 48	au 31 décembre	1855	Tableaux n° 1,
54,816,417 78	—	1856	
53,982,913 47	—	1857	

tandis que les comptes de recettes et de dépenses annuelles n'accusent que des déficits de :

Fr. 21,256,129 03	au 31 décembre	1855	Tableaux n° 3.
19,408,466 77	—	1856	
16,312,162 11	—	1857	

Les déficits réels, c'est-à-dire les insuffisances de recettes pour faire face à toutes les obligations du chemin de fer (dépenses d'exploitation, intérêts des bons du Trésor et des emprunts, amortissement des emprunts, frais d'amortissement, etc.) sont bien ceux résultant des tableaux n° 3.

Les avances du Trésor comprennent l'amortissement réalisé. Or, dans le *compte des recettes et des dépenses annuelles*, le Chemin de fer porte à son crédit l'amortissement réalisé, puisqu'il se débite des sommes consacrées à l'amortissement (tableau n° 3).

Cette circonstance explique les différences signalées.

Cependant, ces différences ne correspondent pas exactement aux amortissements réalisés; exemple :

Au 31 décembre 1855	Avances du Trésor . . . . fr.		54,584,446 48
	Déficit		21,256,129 03
	Différence. . . . fr.		33,328,317 45
	Capitaux effectifs amortis (tableau n° 3)		34,046,086 51
	En plus. . . . fr		717,769 06

Si, d'un autre côté, nous rapprochons les crédits votés (tableaux n° 1) :

Dépenses de construction . . . . fr.	179,009,726 56	
Valeurs diverses	1,102,141 55	180,111,868 11
du capital valeur effective restant à amortir		146,783,550 66
nous trouvons, comme amortissement réalisé . . . . fr.		33,328,317 45

soit exactement la différence constatée plus haut entre les avances du Trésor et le déficit réel et, par conséquent, le même écart de fr. 717,769.06 avec l'amortissement de fr. 34,046,086.51, que le Chemin de fer porte à son crédit.

La différence de fr. 717,769.06 provient de deux sommes (voir renvoi tableau n° 1) :

1° Fr. 700,979.38 représentant des dépenses d'exploitation converties par l'emprunt et dont, par conséquent, le Trésor n'a pas fait l'avance;

2° Fr. 16,789 68 représentant des sommes ayant fait retour au Trésor et

que celui-ci porte en recette (voir le Doit du tableau n° 2), tandis que le Chemin de fer ne les porte pas en recette (voir l'Avoir tableau n° 3), puisque pour lui ce n'est pas une recette.

Nous constatons donc qu'au 31 décembre 1855, il y a dans la *situation du Trésor*, par rapport au *compte des recettes et dépenses du Chemin de fer :*

A l'Avoir, une somme en moins de	fr.	700,979 38
Au Doit, une somme en plus de		16,789 68
Soit au total la différence en moins de	fr.	717,769 06

que nous avons constatée plus haut.

En fait, sur l'ensemble des crédits votés, qui comprenait une somme de fr. 717,769.06, l'amortissement total réalisé au 31 décembre 1855 était bien de fr. 34,046,086.51, avec un déficit de . . . . . fr. 21,256,129 03
qui, augmenté des intérêts courus au 31 décembre 1855, mais exigibles seulement le 1er février et le 1er mai 1856, soit 1,185,049 82

fixait le déficit total à . . . . . fr. 22,441,178 85

*
* *

Dans les tableaux relatifs à 1856 et 1857, on constate des différences semblables à celles que nous venons d'analyser pour 1855. Comme elles s'expliquent de la même manière, nous croyons inutile d'insister.

*
* *

Le système de comptabilité d'après lequel étaient dressés ces comptes reposait sur les bases que voici :

L'État et le Chemin de fer étaient considérés comme des unités distinctes.

Pour les crédits alloués au Chemin de fer et couverts par la dette flottante (c'était alors le cas le plus général), l'État était considéré comme un banquier, et il percevait, à la charge du Chemin de fer, un intérêt à 4 % à partir du jour de l'ordonnancement dans les bureaux du Trésor public. Ces intérêts cessaient de courir dès que la part correspondante du railway dans la dette flottante prenait place dans la dette consolidée.

Quand un emprunt était négocié, on établissait la part proportionnelle du Chemin du fer vis-à-vis des autres services publics. Et le chemin de fer rentrait, à concurrence de cette part proportionnelle, dans toutes les opérations relatives à cet emprunt (capitaux d'amortissement, capitaux rachetés, frais d'amortissement, commission de banque, etc.).

C'est ainsi que les prescriptions des lois de 1834 et de 1835, relatives à l'amortissement, étaient comprises par la Cour des Comptes, par le Ministère des Finances et le Ministère des Travaux publics.

*
* *

Le rapport du Ministre A. Dumon se terminait comme suit :

« L'importance du présent travail n'échappera pas à l'attention des

Chambres législatives. — Il constitue un point de départ. — Dorénavant, le Département des Travaux publics aura soin de publier, chaque année, une situation analogue, faisant suite à celle que j'ai l'honneur de déposer. »

Le Département des Travaux publics a publié, en effet, chaque année, jusqu'en 1872, le compte rendu des opérations du Chemin de fer, dans la forme arrêtée en 1857, c'est-à-dire que chaque année, durant cette période, le *Compte rendu annuel* donnait :

1° Une *Situation générale* que l'on a appelée *compte capital* ou *situation financière* à partir de 1863;

2° Une *Situation du Trésor public envers le Chemin de fer*;

3° Un *Compte des recettes et des dépenses annuelles*, c'est-à-dire un compte annuel d'exploitation.

A partir de 1873, sans que le *Compte rendu annuel* contienne la moindre explication à cet égard, la situation du Trésor public envers le Chemin de fer n'est plus publiée.

Or, ce document était d'une importance capitale, puisqu'il résumait d'une façon claire et concise :

Les recettes (part de l'État);
Les dépenses d'exploitation;
Les intérêts payés;
Les sommes consacrées à l'amortissement;
Le solde créditeur ou débiteur.

Chacune de ces situations se rattachait à la précédente par le report du solde de celle-ci, en manière telle que l'on avait à la fois sous les yeux le compte entier de chaque exercice et le résultat final de l'exploitation.

Pour permettre d'apprécier toute la valeur que présentait la publication régulière de ce document, nous reproduisons ci-contre le côté Avoir de chacun des exercices pour lesquels il a été publié. Le côté Doit se résumant en un poste, les *Recettes*, qui figurent aussi à l'Avoir, nous l'avons écarté pour simplifier le tableau.

Ce tableau indique séparément les capitaux affectés à l'amortissement des emprunts et ceux employés à l'amortissement des dettes de *Mons à Manage* et des *Bassins Houillers*.

Cette distinction n'existe pas dans les tableaux officiels. Pour l'obtenir, nous avons :

a) En ce qui concerne *Mons à Manage*, retranché des capitaux globaux d'amortissement les sommes prévues au tableau d'amortissement de la dette de Mons à Manage qui figure à la page 136 du *Compte rendu* de 1858;

b) En ce qui concerne les *Bassins Houillers*, retranché, pour 1871, la somme de fr. 27,919.86 indiquée comme amortie à la page 59 du *Compte rendu* de cet exercice; et pour 1872, retranché la différence entre cette somme et celle de fr. 56,892.38 indiquée comme amortie au 31 décembre 1872, soit 56,892.38 — 27,919.86 = fr. 28,972.52.

Situations du Trésor public envers le Chemin de fer (extraites des *Comptes rendus* annuels des opérations du Chemin de fer).

DÉSIGNATION.		1856		1857		1858	
Solde au 31 décembre de l'année précédente.	Créditeur	54,584,446 48		54,816,417 78		55,982,913 47	
	Débiteur	»		»		»	
Rectifications des exercices antérieurs		+ 29,736 82	= 54,614,183 30	+ 317,116 59	= 55,133,534 17	+ 341,930 82	= 54,324,844 29
Exercice considéré.	Dépenses d'exploitation		14,608,507 10		13,861,961 58		14,698,465 68
	Intérêts des bons du Trésor, des emprunts et de la dette de Mons à Manage		6,706,709 09		6,725,987 83		7,069,890 76
	Capitaux d'amortissement des emprunts	2,143,001 98		2,341,301 69		2,319,739 21	
	Amortissement de la dette de Mons à Manage	»	2,143,001 98	»	2,341,301 69	4,735 95	2,324,475 16
	Frais d'amortissement		10,576 11		12,171 30		13,034 14
	Frais divers relatifs aux emprunts		20,408 41		16,529 11		16,642 65
	TOTAL des avances du Trésor. . . fr.		78,103,385 99		78,091,485 68		78,447,550 68
	Recettes du chemin de fer (de l'exploitation des produits indirects, etc.)		23,286,968 21		24,108,572 21		25,740,858 58
Solde au 31 décembre de l'exercice considéré	Créditeur		54,816,417 78		55,982,913 47		52,706,492 10
	Débiteur		»		»		»

Situations du Trésor public envers le Chemin de fer (suite).

DÉSIGNATION.		1859		1860		1861	
Solde au 31 décembre de l'année précédente	Créditeur	52,706,492 10		51,087,900 18		47,019,911 52	
	Débiteur	»		»		»	
Rectifications des exercices antérieurs		+ 263,508 26	= 52,970,000 36	— 6,515 18	= 51,081,385 00	— 29,714 41	= 46,990,197 11
Exercice considéré.	Dépenses d'exploitation		14,512,284 31		14,371,279 78		14,786,996 42
	Intérêts des bons du Trésor, des emprunts et de la dette de Mons à Manage		7,429,595 49		6,930,319 75		6,796,782 51
	Capitaux d'amortissement des emprunts	2,590,629 39		2,466,402 49		2,751,805 92	
	Amortissement de la dette de Mons à Manage	11,796 07	2,602,425 46	12,393 25	2,478,795 74	30,199 05	2,782,004 97
	Frais d'amortissement		12,059 18		12,452 88		15,127 71
	Frais divers relatifs aux emprunts		10,684 01		64,936 31		61,942 49
	Total des avances du Trésor. . . fr.		77,537,048 81		74,959,169 46		71,433,051 01
	Recettes du chemin de fer (de l'exploitation des produits indirects, etc.)		26,449,148 63		27,919,257 94		30,049,902 75
Solde au 31 décembre de l'exercice considéré.	Créditeur		51,087,900 18		47,019,911 52		41,383,148 28
	Débiteur		»		»		»

Situations du Trésor public envers le Chemin de fer (suite).

DÉSIGNATION.		1862		1863		1864	
Solde au 31 décembre de l'année précédente.	Créditeur	41,383,148 28		35,433,855 55		29,789,206 37	
	Débiteur	»		»		»	
Rectifications des exercices antérieurs		— 164,334 05	= 41,218,814 23	+ 26,687 49	= 35,460,543 04	+ 8,110 24	= 29,797,316 61
Exercice considéré. — Dépenses d'exploitation			15,181,867 87		13,867,853 46		17,927,845 12
Intérêts des bons du Trésor, des emprunts et de la dette de Mons à Manage			6,736,448 84		6,570,655 64		6,509,822 16
Capitaux d'amortissement des emprunts		2,911,597 39	2,925,277 22	2,818,525 24	2,832,897 62	2,994,218 28	5,009,318 26
Amortissement de la dette de Mons à Manage		13,679 83		14,372 38		15,099 98	
Frais d'amortissement			13,019 08		12,481 13		16,055 51
Frais divers relatifs aux emprunts			20,438 63		15,626 74		12,090 95
Total des avances du Trésor. . . fr.			66,095,865 87		61,760,057 63		57,272,426 59
Recettes du chemin de fer (de l'exploitation des produits indirects, etc.)			30,662,010 32		31,970,831 26		33,901,771 61
Solde au 31 décembre de l'exercice considéré.	Créditeur		35,433,855 55		29,789,206 37		23,370,654 98
	Débiteur		»		»		

Situations du Trésor public envers le chemin de fer (suite).

DÉSIGNATION.		1865		1866		1867	
Solde au 31 décembre de l'année précédente	Créditeur	23,370,654 98		17,911,136 72		15,057,922 64	
	Débiteur	»		»		»	
Rectifications des exercices antérieurs		— 167,183 77		— 191,625 13		+ 256,692 21	
			= 23,203,471 21		= 17,719,511 59		= 15,294,614 85
Exercice considéré.	Dépenses d'exploitation		19,646,960 43		22,069,702 98		24,400,116 58
	Intérêts des bons du Trésor, des emprunts et de la dette de Mons à Manage		9,070,256 29		7,545,667 70		7,418,045 55
	Capitaux d'amortissement des emprunts	5,648,724 84		2,840,444 93		4,185,718 41	
	Amortissement de la dette de Mons à Manage	15,864 41	5,664,589 25	16,667 55	2,865,112 28	17,511 55	4,201,229 76
	Frais d'amortissement		16,654 84		13,256 27		17,826 41
	Frais divers relatifs aux emprunts		268,045 04		57,767 91		26,373 67
	TOTAL des avances du Trésor. . . fr.		53,869,957 69		50,267,018 73		51,358,206 62
	Recettes du chemin de fer (de l'exploitation des produits indirects, etc.)		35,958,820 34		35,229,096 09		36,813,910 61
Solde au 31 décembre de l'exercice considéré	Créditeur		17,911,136 72		15,057,922 64		14,544,296 01
	Débiteur		»		»		»

Situations du Trésor public envers le Chemin de fer (suite).

DÉSIGNATION.		1868		1869		1870	
Solde au 31 décembre de l'année précédente	Créditeur	14,544,296 01		10,069,937 47		9,807,097 11	
	Débiteur	»		»		»	
Rectifications des exercices antérieurs		— 182,986 99	= 14,361,309 02	— 152,531 43	= 9,917,406 04	+ 286,558 99	= 10,093,656 10
Exercice considéré.	Dépenses d'exploitation		24,826,964 36		24,550,263 25		25,354,076 52
	Intérêts des bons du Trésor, des emprunts et de la dette de Mons à Manage		7,286,190 80		7,067,551 84		6,855,503 55
	Capitaux d'amortissement des emprunts	1,884,556 98		8,529,900 67		1,709,982 91	
	Amortissement de la dette de Mons à Manage	18,397 85	1,902,954 85	19,329 24	8,549,229 91	20,307 79	1,730,290 70
	Frais d'amortissement		9,678 48		15,446 70		16,381 27
	Frais divers relatifs aux emprunts		1,349 52		12,467 46		7,840 15
	TOTAL des avances du Trésor. . . fr.		48,388,447 01		49,918,345 20		44,057,728 29
	Recettes du chemin de fer (de l'exploitation des produits indirects, etc)		38,318,509 54		40,111,248 09		41,933,064 65
Solde au 31 décembre de l'exercice considéré.	Créditeur		10,069,937 47		9,807,097 11		2,124,663 64
	Débiteur		»		»		»

Situations du Trésor public envers le Chemin de fer (suite).

DÉSIGNATION.		1871		1872	
Solde au 31 décembre de l'année précédente.	Créditeur	2,124,663 64		»	
	Débiteur	»		11,397,357 05	A REPORTER.
Rectification des dépenses des exercices antérieurs		+ 144,062 43	= 2,268,726 07	. . . . .	+ 195,708 44
Exercice considéré.	Dépenses d'exploitation	. . . . .	35,108,526 62	. . . . .	42,179,801 46
	Intérêts des bons du Trésor, des emprunts, de la dette de Mons à Manage et de celle des B. H., à partir de 1871	. . . . .	8,121,817 86	. . . . .	9,093,961 23
	Capitaux d'amortissement des emprunts	1,630,944 67		1,684,859 49	
	Amortissement de la dette de Mons à Manage et de celle des B. H., à partir de 1871	21,355 87	1,680,202 40	22,416 »	1,756,248 01
	Frais d'amortissement	B. H. 27,919 86	16,660 14	B. H. 28,972 52	118,445 41
	Frais divers relatifs aux emprunts	. . . . .	170,069 67	. . . . .	
	TOTAL des avances du Trésor. . . . . fr.	. . . . .	47,366,002 76	. . . . .	53,324,164 55
	Recettes du chemin de fer (de l'exploitation des produits indirects, etc.)	. . . . .	58,763,359 79	. . . . .	59,699,067 26
Solde au 31 décembre de l'exercice considéré	Créditeur	. . . . .	»	. . . . .	»
	Débiteur	. . . . .	11,397,357 05	. . . . .	6,374,902 71
				REPORT. . . .fr.	11,397,357 05
				TOTAL du solde débiteur. . . .fr.	17,772,259 74

Ce tableau nous montre les excellents résultats que donne l'exploitation du chemin de fer de l'État de 1856 à 1872.

Au 31 décembre 1855, le solde *créditeur* du Trésor s'élevait à.	fr.	54,584,446 48
Au 31 décembre 1872, le solde *débiteur* du Trésor s'élevait à.		17,772,259 74
Le bénéfice, toutes charges déduites, s'était donc élevé à pour cette période de dix-sept ans.	fr.	72,356,706 22

Pendant la même période, il avait été consacré à l'amortissement :

Sur les emprunts	fr.	50,575,323 81
Sur les dettes de Mons à Manage et des Bassins Houillers.		308,376 57
TOTAL. . .	fr.	50,883,600 38

En voici le détail, suivant l'annexe XXXVII du *Compte rendu* de 1878 :

	Sommes consacrées à l'amortissement des emprunts.	Sommes consacrées à l'amortissement des dettes de Mons à Manage et des Bassins Houillers.
1856. . . . . fr.	2,173,986 50	»
1857.	2,339,313 44	10,686 66
1858.	2,342,924 28	11,227 67
1859.	2,613,372 58	11,796 07
1860.	2,543,791 68	12,593 25
1861.	2,846,054 50	13,020 67
1862.	2,945,055 10	13,679 83
1863.	2,846,633 11	14,572 38
1864.	3,022,344 72	15,099 98
1865.	3,933,424 72	15,864 41
1866.	2,917,468 91	16,667 55
1867.	4,227,918 49	17,511 35
1868.	1,895,584 98	18,397 85
1869.	8,557,814 83	19,329 24
1870.	1,726,030 21	20,307 79
1871.	1,819,046 34	47,885 87
1872.	1,804,557 42	50,136 »
TOTAUX. . . fr.	50,575,323 81	308,376 57

De 1873 à 1878, les *Comptes rendus* donnent en lieu et place de la *Situation du Trésor public envers le chemin de fer,* mais sans expliquer le changement, un *Compte général de l'exploitation depuis l'origine,* qui consiste en une simple énumération de totaux, comme on pourra en juger par l'exemplaire de 1873 que nous reproduisons ci-après :

DOIT. *Compte général de l'exploitation*

Service de l'exploitation.	Budget . .	Dépenses d'expl^ion proprement dites. fr. 533,975,561 07			
		Dépenses de travaux de parachèvement et d'amélioration, payées sur le Budget des Travaux publics. 7,127,679 29		541,103,240 36	
		Lignes concédées, exploitées par l'État.			611,673,751 23
	Prélèvement sur les recettes.	*A.* Part des recettes attribuées aux compagnies dont les lignes sont exploitées par l'État . . . . . .fr		70,570,510 87	
		B Redevance fixe pour l'exploitation de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale (Traité du 11 juillet 1872) . . .fr.		646,538 85	
		Lignes rachetées et matériel repris (annuités).			
	Paiements effectués par le Département des Finances.	Ligne de Mons à Manage. — Intérêts. . . . .fr. 11,151,952 62		11,429,610 »	14,235,398 85
		Ligne de Mons à Manage. — Amortissement. . . 277,657 38			
		Ligne de Pepinster à Spa. — Intérêts. . . . .fr. 382,350 »		395,250 »	
		Ligne de Pepinster à Spa. — Amortissement. . . 12,900 »			
		Matériel repris à la Compagnie des Bassins Houillers. — Intérêts. . . . .fr. 1,678,275 »		1,764,000 »	
		Matériel repris à la Compagnie des Bassins Houillers. — Amortissement. . . 85,725 »			
		Frais relatifs aux capitaux de premier établissement.			
Emprunts.	. . . . .	Intérêts payés sur les emprunts . . . . . .fr.		254,775,710 37	525,554,008 34
	. . . . .	Fonds employés à l'amortissement des titres. (Voir ci-contre la valeur correspondante de fr. 81,547,764.29.)		86,783,914 55	
	. . . . .	Frais relatifs à l'amortissement		443,088 »	
	. . . . .	— aux emprunts		5,553,295 42	
Solde du Doit sur l'Avoir.	Capitaux amortis (emprunts et annuités) . . . . . .fr.			81,927,956 07	94,307,309 99
	Compte du Trésor.	Somme à valoir pour le remboursement des ressources ordinaires du Trésor. fr. 10,838,257 44			
		Somme réservée pour les intérêts courus au 31 décembre 1873 sur les parties non amorties des emprunts et payables seulement au 1^er mai 1874 aux porteurs de titres des emprunts. 1,541,096 48		12,379,353 92	
					1,045,770,468 39

depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1873. **AVOIR.**

Exploitation	Recette brute du réseau . . . . . fr	957,969,806 80	963,124,608 12
	Produits indirects : location de terrains, de bâtiments, etc., vente de matériel hors d'usage, d'objets non réclamés etc. .	4,859,028 70	
	Minimum garanti par la Compagnie de Braine-le-Comte à Gand	295,682 62	
Capitaux amortis . .	Emprunts (valeur au taux d'émission)	81,547,764 29	81,927,956 07
	Annuités. Ligne de Mons à Manage	277,657 38	
	— de Pepinster à Spa (approxim^{t})	12,900 »	
	Matériel repris à la Compagnie des Bassins Houillers.	89,634 40	
Comme capital . . .	Frais d'exploitation prélevés sur le compte capital en 1835 et en 1836, avant la formation d'un Budget annuel du Département des Travaux Publics.	700,979 38	717,904 20
	Sommes restées sans emploi ayant fait retour au Trésor. . .	16,924 82	
			1,045,770,468 39

Ce compte général de l'exploitation ne constitue ni un document de comptabilité ni un document de statistique, car, pour être considéré comme document de statistique, il devrait être accompagné du détail par exercice des sommes qui ont contribué à former chaque poste.

En substituant ce compte à la *Situation du Trésor public envers le chemin de fer* publiée depuis 1857, l'Administration rompait avec la tradition établie par M. A. Dumon.

Enfin, ce compte ne répond nullement à ce que doit être le compte d'un exploitant vis-à-vis de son banquier. En bonne comptabilité, semblable compte doit s'établir par exercice en prenant pour point de départ le report de l'exercice précédent et non pas en donnant en bloc les recettes et les dépenses depuis l'origine.

En 1878, le fond même de la comptabilité est modifié.

Les règles suivies jusqu'à cette époque sont délaissées et remplacées par des *fictions*. L'Administration s'en explique comme suit dans le *Compte rendu* de cet exercice :

« La situation qui vient d'être exposée, a été dressée selon le mode que, de concert avec le Ministère des Finances et la Cour des Comptes, le Département des Travaux publics a adopté en 1857 et qu'il n'a point cessé de suivre depuis lors.

» Bien que cette méthode ait été reconnue perfectible, il a paru nécessaire d'en faire usage une dernière fois, afin de rendre les résultats de l'exercice 1878 comparables à ceux que les administrations précédentes ont constatés pour les années antérieures.

» En regard de ces résultats, j'ai fait établir la situation d'après la méthode qui me paraît devoir être adoptée à l'avenir.

» L'idée de dresser le bilan du chemin de fer et le compte de ses opérations sur d'autres bases, est déjà ancienne. Elle s'est produite et elle a été discutée maintes fois au sein des Chambres. Dès novembre 1877, une commission nommée par mon honorable prédécesseur, fut spécialement chargée de l'examen de cette question difficile et importante. C'est avec le concours de cette commission que j'ai arrêté les formules nouvelles.

» Il s'agit d'abord de déterminer les règles du calcul de l'amortissement des capitaux avancés par le Trésor pour le premier établissement du railway national.

» S'en tenant plus au texte qu'à l'esprit des lois du 1er mai 1834 (1) et du 12 avril 1835 (2), le chemin de fer prenait précédemment à sa charge toutes les sommes que le Trésor affectait annuellement, soit

---

(1) Article 5 de la loi du 1er mai 1834 : « Les produits de la route provenant des péages qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts de l'amortissement de l'emprunt ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie. »

(2) Article 4 de la loi du 12 avril 1835 : « Le produit des péages sera versé au Trésor pour servir aux dépenses d'entretien et d'administration de la route, ainsi qu'au remboursement des intérêts et des capitaux affectés à sa construction. »

au remboursement de ses dettes. On introduisait ainsi, dans le compte d'exploitation, un élément essentiellement variable qui en faussait les résultats. En effet, non seulement les dotations d'amortissement des diverses dettes de l'État n'étaient pas fixées au même taux, (les unes, de 1 % pour le 3 % de 1838 et le 4 % de 1836 permettaient d'amortir ces dettes au cours de la Bourse en trente-cinq ans; les autres de $^1/_2$ %, par exemple le 4 $^1/_2$ %, exigeaient un délai de près de cinquante-trois ans), mais elles ne recevaient pas toujours leur destination. Il en était ainsi, notamment, pour le 4 $^1/_2$ %, lorsque le cours de ce fonds dépassait le pair.

» D'un autre côté, il arrivait que, le terme final de l'extinction de la dette étant proche, le Trésor, au lieu de continuer à l'amortir, jugeait préférable de le rembourser.

» Les comptes de certains exercices avaient donc à supporter des charges très lourdes, tandis que d'autres en étaient, pour ainsi dire, complètement exonérés (1). Par suite de ces variations dans son fonctionnement, l'amortissement exerçait, sur les résultats chiffrés de l'exploitation, une influence plus grande que celle du trafic. Pour montrer quels écarts se pouvaient produire, il suffira de rappeler que le Trésor a remboursé la dette à 4 %, par anticipation, le 1er juillet 1869, et que, de ce chef, le chemin de fer a eu à supporter, en 1869, une charge extraordinaire de fr. 7,038,869.68. Aussi voit-on le boni qui, en 1868, était de fr. 4,474,758.34, descendre, en 1869, à fr. 262,840.56.

» Un fait analogue s'est produit, mais dans des proportions moindres, lors du remboursement anticipé, en 1873, de la dette 3 % de 1838.

» Une méthode qui conduit à de semblables résultats doit être modifiée.

» Voici le système qui lui a été substitué :

» Au lieu de considérer le réseau comme se procurant ses capitaux de premier établissement, par voie d'emprunt, à l'intervention du Trésor, on a admis en principe qu'il serait censé les emprunter directement au Trésor, désormais son banquier, mais à des conditions fixes et invariables. On a adopté le taux de 4 % pour l'intérêt, et le terme de 90 ans pour l'amortissement. Et cela pour les motifs suivants : le taux de 4 % pour l'intérêt, par considération des charges que le Trésor supporte, en tenant compte des conversions successivement opérées du 5 % en 4 $^1/_2$ et du 4 $^1/_2$ en 4 %; et le terme de 90 ans, parce qu'il coïncide avec la durée ordinaire des concessions.

» En échelonnant l'amortissement sur un terme plus long que celui admis par le Trésor pour ses emprunts, on ne déroge nullement aux lois de 1834 et de 1835. Car les lois, tout en obligeant le chemin de fer à amortir son capital de premier établissement, ne fixe pas le terme endéans lequel cet amortissement doit être effectué.

» Au surplus, pour constater la productivité vraie du chemin de fer, pour établir la valeur relative des résultats annuels de l'exploitation, — et c'est là le but qu'il s'agit d'atteindre, — il importe moins de faire supporter au Trésor et au chemin de fer identiquement les mêmes charges du chef des emprunts,

---

(1) On voit, notamment, qu'en 1869, les amortissements se sont élevés à fr. 8,529,900.67 et qu'en 1874, ils n'ont été que de fr. 141,029.30.

que de trouver une mesure commune d'appréciation dont il puisse être fait constamment usage.

» A la rigueur, si le taux d'intérêt fixé à 4 °/₀ paraissait trop faible, chacun pourrait aisément évaluer les résultats de l'exploitation, en supputant les charges du chemin de fer à un taux plus élevé : l'augmentation à en résulter serait simplement proportionnelle.

» La fiction à laquelle on s'est arrêté (le Trésor considéré comme banquier du chemin de fer) a permis de réduire tous les comptes à leur plus simple expression. Ce n'est pas là le moindre avantage de cette innovation. On le constatera en comparant les tableaux nouveaux aux tableaux anciens. »

De 1835 à 1878, l'Administration avait considéré comme un devoir strict qui lui était imposé par l'article 5 de la loi de 1834, d'appliquer ses recettes non seulement à couvrir ses dépenses d'exploitation, mais encore à tenir le Trésor indemne de toutes les charges en intérêt et amortissement qu'il supportait du chef de la construction et de l'armement des lignes.

En 1857, la Cour des Comptes, le Ministère des Finances et le Département des Travaux publics s'étaient trouvés d'accord pour se conformer rigoureusement à cette disposition dans l'établissement de la situation financière du chemin de fer au 31 décembre 1855.

Dans son rapport aux Chambres du 30 septembre 1857, M. A. Dumon, Ministre des Travaux publics, rappelait incidemment cette règle inflexible : « Il ne faut pas perdre de vue non plus, disait-il, que la dette de » fr. 54,584,446.48 (du chemin de fer envers le Trésor) comprend » fr. 33,801,093,66 de capitaux d'amortissement et qu'en faisant peser » cette charge sur le railway, conformément à l'article 5 de la loi du » 1er mai 1834. etc. »

Or, la dette de fr. 54,584,446 48 avait été établie en transférant exactement au débit du chemin de fer toutes les sommes que le Trésor avait déboursées pour son service, notamment les intérêts des capitaux, tels qu'il les avait soldés, et les amortissements tels qu'il les avait opérés.

Après 1857, comme avant, la même marche fut suivie sans que sa parfaite légalité parût jamais un instant douteuse.

Ce n'est qu'en 1878 que l'Administration y renonce tout à coup pour adopter, de sa seule autorité, ce qu'elle appelle des *formules nouvelles* qui, nous le verrons plus loin, substituent un régime arbitraire à un système de comptabilité imposé par la loi et sanctionné en 1857 par la Cour des Comptes, le Ministère des Finances et l'Administration des Travaux publics.

En annonçant ces graves modifications, l'Administration exprime, il est vrai, l'opinion que jusque-là on s'en était tenu plus au texte qu'à l'esprit des lois de 1834 et de 1835. D'où il faudrait induire que les *formules nouvelles* s'inspirent mieux de cet esprit. Nous pensons qu'il n'en est rien.

L'Administration admet, en 1878, que dorénavant, pour ce qui est de l'intérêt des emprunts, *le chemin de fer sera censé emprunter ses capitaux au Trésor à des conditions fixes et invariables.*

Or, la loi de 1834 dit formellement que les produits des péages serviront

entre autres à *couvrir les intérêts de l'emprunt;* la loi de 1835 dit que ces produits serviront au remboursement *des intérêts et des capitaux.*

L'obligation imposée légalement au chemin de fer de rembourser au Trésor les intérêts des emprunts, tels que ces intérêts sont soldés aux porteurs de titres, est donc clairement établie. Et il se voit ainsi que toute idée de prêts faits au chemin de fer par le Trésor à des conditions fixes doit être écartée.

La *formule nouvelle* des intérêts, bien loin de mieux s'inspirer de l'esprit des lois de 1834 et de 1835, y est directement contraire.

Pour l'amortissement, la *formule nouvelle* procède de cette idée qu'*en échelonnant l'amortissement sur un terme plus long que celui admis par le Trésor pour ses emprunts, on ne déroge pas aux lois de 1834 et de 1835, parce que ces lois, tout en obligeant le chemin de fer à amortir son capital de premier établissement, ne fixent pas le terme endéans lequel cet amortissement doit s'accomplir.*

Cette idée est inexacte.

L'article 5 de la loi de 1834, rappelé dans le rapport de M. A. Dumon du 30 septembre 1837, stipule en effet que les produits des péages serviront, entre autres, à couvrir l'*amortissement de l'emprunt.* Ces termes impliquent que le chemin de fer doit payer l'amortissement dans les conditions mêmes où le Trésor l'effectue.

Quant à l'article 4 de la loi de 1835, il prescrit au chemin de fer de verser le produit des péages au Trésor pour servir notamment au remboursement des intérêts et des capitaux. Ce remboursement implique le paiement par le chemin de fer de l'intérêt payé par le Trésor et de l'amortissement tel que le Trésor l'effectue.

Les deux termes de cette disposition se lient d'ailleurs, car on ne peut rembourser exactement les intérêts payés sans rembourser exactement les capitaux amortis et réciproquement.

La *formule nouvelle* de l'amortissement est donc aussi contraire aux prescriptions des lois de 1834 et de 1835.

Nous sommes loin de l'époque où M. le Ministre Dumon présentait aux Chambres une situation financière « faite avec le plus grand soin, situation définitivement fixée et désormais à l'abri de toute contestation, puisqu'elle avait reçu la complète adhésion de la Cour des Comptes et du Ministre des Finances. »

Ni la Cour des comptes ni le Ministre des Finances n'ont concouru à l'élaboration des formules nouvelles de 1878.

* * *

L'Administration ne s'est point bornée à appliquer le nouveau mode de comptabilité qu'elle adoptait à partir de 1878, et en prenant comme point de départ la situation au 31 décembre 1877, telle qu'elle résultait des règles suivies précédemment.

On a considéré comme non avenu tout ce qui s'était passé de 1835 à 1877 : on a fait table rase des intérêts payés pendant cette période ainsi que des amortissements réalisés et des frais d'emprunt et d'amortissement soldés.

Le *Compte rendu* de 1878 ne parle pas du rapport de M. A. Dumon du 30 septembre 1857, et quant au mode de comptabilité arrêté en 1857, l'exposé des formules nouvelles se borne à dire que « bien que perfectible, il avait paru nécessaire d'en faire usage une dernière fois, afin de rendre les résultats de l'exercice 1878 comparables à ceux que les administrations précédentes avaient constatés pour les années antérieures ».

Mais ces résultats des années antérieures, passés à l'état de faits accomplis, ont été refondus. On a refait tous les calculs, en remontant à 1835 : les calculs d'intérêt, d'après le taux de 4 °/₀ déterminé fictivement en 1878, les calculs d'amortissement d'après ce taux *fictif* combiné avec le terme *fictif* de nonante ans.

Ainsi à la situation établie d'après les données de 1857 et parfaitement conforme aux faits accomplis, on a substitué une situation basée sur des données différentes de celles que la Cour des Comptes et l'Administration avaient, en 1857, reconnues conformes à la loi.

*
* *

Les conséquences de l'application des formules nouvelles à la période de 1835 à 1878, par rapport à l'ancien mode de comptabilité, sont exposées par l'Administration dans le tableau ci-après inséré au *Compte rendu* de 1878 et déjà publié dans le rapport de la Section centrale de 1901.

Résultats généraux des comptes comparés.

RECETTES.

	COMPTE ANCIEN.	COMPTE NOUVEAU.	DIFFERENCES du compte nouveau au compte ancien.	
			En plus.	En moins.
a. Recettes brutes . . . . . fr.	1,422,763,497 88	1,422,763,497 88	»	»
b. Produits indirects. — Produits indirects . . .	3,641,072 38	3,641,072 38	»	»
b. Produits indirects. — Produits des aliénations d'immeubles	2,233,104 80	2,233,104 80	»	»
b. Produits indirects. — Quote-parts d'annuités pour 1877 et 1878 (art. 37 de la convention du 1er juin 1877)	»	2,341,307 68	(1) 2,341,307 68	»
c. Frais d'exploitation prélevés sur fonds spéciaux, notamment en 1835 et en 1836, et sommes restées sans emploi ayant fait retour au Trésor.	717,904 20	»	»	717,904 20
TOTAL DES RECETTES. . . fr.	1,429,555,579 26	1,430,978,982 74	2,341,307 68	717,904 20

(1) Ces sommes se compensent et peuvent par conséquent être négligées.

DÉPENSES.

		COMPTE ANCIEN.	COMPTE NOUVEAU.	DIFFÉRENCES du compte nouveau au compte ancien	
				En plus.	En moins.
a. Dépenses d'exploitation.	Dépenses d'exploitation proprement dites (y compris le solde des régularisations d'opérations de comptabilité) . . . fr.	830,888,212 06	830,888,212 06	»	»
	Traitements et indemnités, pour 1878, de l'Administration centrale du chemin de fer	»	985,970 »	985,970 »	»
b. Dépenses de parachèvement et d'amélioration		8,377,937 54	8,377,937 54	»	»
c.	Redevances variables attribuées aux compagnies	109,532,172 28	109,532,172 28	»	»
	Redevance fixe pour la ligne de Spa à la frontière grand-ducale . . .	3,146,538 83	3,146,538 83	»	»
d. Quote-parts d'annuités pour 1877 et 1878 (art 37 de la convention du 1er juin 1877) . .	Intérêts . . .	»	2,208,759 93	(1) 2,341,307 68	»
	Amortissement .	»	132,547 75		
e. Annuités diverses .	Intérêts . . .	58,297,497 77	58,297,497 77	»	»
	Amortissement	4,097,855 45	4,097,855 45	»	»
f. Emprunts . . .	Intérêts, frais divers, pertes, etc	316,953,466 69	347,455,252 83	30,501,786 14	»
	Amortissement .	83,675,812 58	22,334,279 96	»	61,341,532 62
g. Avances du Trésor remboursées . .		14,406,086 06	41,308,853 54	26,902,767 48	»
h. Produit des aliénations d'immeubles .		»	2,233,104 80	2,233,104 80	»
TOTAL DES DÉPENSES. . . fr.		1,429,355,579 26	1,430,978,982 74	62,964,936 10	61,341,532 62

(1) Ces sommes se compensent et peuvent par conséquent être négligées.

Dans la présente étude, dont l'objet est d'expliquer le système de comptabilité du chemin de fer et non de redresser les chiffres, il est inutile d'examiner un à un les différents postes de ce tableau.

Nous nous bornerons à détacher de ce tableau les sommes indiquées au chapitre *Dépenses*, sous le littera *F. Emprunts*.

Nous constatons d'abord ceci relativement au *compte ancien :*

Dans le tableau ci-dessus, il y a globalement :		D'après les pages 296 et 297 du *Compte rendu* de 1878, il faut :	
Intérêts, frais divers, pertes, etc. . . . . fr.	516,933,466 69	Intérêts . . . . fr.	306,943,752 69
Amortissements . .	83,675,812 58	Frais d'amortissements	445,023 46
		Frais d'emprunts . .	4,387,736 76
			311,776,512 91
		Fonds employés à l'amortissement . . . fr.	88,832,748 36
TOTAL . . fr.	400,609,279 27	TOTAL . . fr.	400,609,261 27

A 18 francs près (1), les deux totaux correspondent, mais les deux exposés des faits diffèrent sensiblement.

Dans le tableau dressé par l'Administration pour servir de document démonstratif à l'appui de la nouvelle thèse de comptabilité, nous ne voyons que le chiffre de l'amortissement réalisé sur les emprunts *à leur taux d'émission* et bloc pour le reste. Aux pages 296 et 297 du *Compte rendu*, nous trouvons au contraire le détail justificatif de la somme totale.

Sans doute l'amortissement réel est celui qui porte sur les capitaux effectifs, mais l'emprunt et les rachats de titres entraînent des frais. Sous l'ancien régime, le chemin de fer assumait exactement les charges qui, du chef des emprunts qui lui étaient destinés, incombaient à l'État. Dans le régime nouveau, le chemin de fer laisse au Trésor le poids intégral de ces charges. C'est probablement pour ce motif que le tableau ci-dessus (pp. 100-101) reproduit en bloc ce que les pages 296 et 297 du *Compte rendu* de 1878 donnent en détail. Cela est regrettable, car le tableau comparatif des résultats de l'ancien et du nouveau système de comptabilité devait détailler ces postes.

La confusion, dans le tableau, des intérêts, des frais d'amortissement et des frais relatifs aux emprunts a le grave défaut de ne pas mettre en suffisant relief la diversité des charges que les lois de 1834 et 1835 imposaient au chemin de fer. Nous les plaçons dans les tableaux qui suivent en regard des charges que comportent les formules nouvelles (voir pp. 103 à 107).

---

(1) Cette discordance de 18 francs n'est pas expliquée.

Charges financières des capitaux effectifs.

EXERCICES.	COMPTABILITÉ D'APRÈS LES FAITS ACCOMPLIS. (Abandonnée en 1878.) CAPITAUX PROVENANT DES EMPRUNTS. — OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.		COMPTABILITÉ REPOSANT SUR DES FICTIONS. (Introduite en 1878 et appliquée rétroactivement à la période de 1835 à 1878.) CAPITAUX PROVENANT DES EMPRUNTS ET DES RESSOURCES ORDINAIRES. — OPÉRATIONS SUPPOSÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.	
	a. Intérêts payés *b.* Fonds employés à l'amortissement. *c.* Frais d'amortissement. *d.* Frais relatifs aux emprunts	TOTAL des charges financières réelles.	*a.* Intérêts supposés. *b.* Amortissement supposé.	TOTAL des charges financières fictives.
1835 à 1855 inclus.	*a.* 115,787,426 94 *b.* 33,801,093 46 *c.* 202,984 19 *d.* 2,513,741 38	152,305,245 97	*a.* 111,722,736 43 *b.* 4,256,951 18	115,979,687 61
1856	*a.* 6,706,709 09 *b* 2,143,001 98 *c.* 10,576 11 *d.* 20,408 41	8,880,695 59	*a.* 7,386,186 86 *b* 387,184 19	7,773,371 05
1857	*a.* 6,064,544 49 *b* 2,330,615 05 *c.* 12,171 30 *d.* 16,529 11	8,423,659 93	*a.* 7,474,412 76 *b* 407,842 52	7,882,255 28
1858	*a.* 6,408,788 43 *b.* 2,313,247 49 *c* 13,034 14 *d* 16,642 65	8,751,712 71	*a.* 7,490,443 80 *b.* 427,896 09	7,918,339 89
1859	*a.* 6,769,061 56 *b.* 2,590,629 39 *c.* 12,059 18 *d.* 10,684 01	9,382,434 14	*a.* 7,371,704 41 *b.* 445,926 36	7,817,630 77

Charges financières des capitaux effectifs (suite).

EXERCICES	COMPTABILITÉ D'APRÈS LES FAITS ACCOMPLIS. (Abandonnée en 1878.) CAPITAUX PROVENANT DES EMPRUNTS. — OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.		COMPTABILITÉ REPOSANT SUR DES FICTIONS. (Introduite en 1878 et appliquée rétroactivement à la période de 1835 à 1878.) CAPITAUX PROVENANT DES EMPRUNTS ET DES RESSOURCES ORDINAIRES. — OPÉRATIONS SUPPOSÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.	
	a. Intérêts payés. *b.* Fonds employés à l'amortissement. *c.* Frais d'amortissement. *d.* Frais relatifs aux emprunts.	TOTAL des charges financières réelles.	*a.* Intérêts supposés. *b.* Amortissement supposé.	TOTAL des charges financières fictives.
1860	*a.* 6,270,383 » *b.* 2,466,402 49 *c.* 12,452 88 *d.* 64,936 51	8,814,174 68	*a.* 7,245,755 53 *b.* 466,419 84	7,712,155 37
1861	*a.* 7,184,817 10 *b.* 2,768,084 30 *c.* 15,127 71 *d.* 61,042 49	10,030,871 60	*a.* 7,111,221 35 *b.* 490,801 74	7,602,023 09
1862	*a.* 6,077,798 67 *b.* 2,911,597 59 *c.* 13,019 08 *d.* 20,438 63	9,022,853 77	*a.* 7,064,317 52 *b.* 517,721 44	7,582,038 96
1863	*a.* 5,912,678 02 *b.* 2,818,525 24 *c.* 12,481 15 *d.* 15,626 74	8,759,311 15	*a.* 7,063,174 26 *b.* 546,051 36	7,609,225 62
1864	*a.* 5,852,592 14 *b.* 2,994,218 28 *c.* 16,035 51 *d.* 12,090 93	8,874,936 86	*a.* 6,986,829 80 *b.* 574,187 62	7,561,017 42

Charges financières des capitaux effectifs (suite).

EXERCICES.	COMPTABILITÉ D'APRÈS LES FAITS ACCOMPLIS. (Abandonnée en 1878.) CAPITAUX PROVENANT DES EMPRUNTS. OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.		COMPTABILITÉ REPOSANT SUR DES FICTIONS. (Introduite en 1878 et appliquée rétroactivement à la période de 1835 à 1878.) CAPITAUX PROVENANT DES EMPRUNTS ET DES RESSOURCES ORDINAIRES. OPÉRATIONS SUPPOSÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.	
	a. Intérêts payés. *b.* Fonds employés à l'amortissement. *c.* Frais d'amortissement. *d.* Frais relatifs aux emprunts.	TOTAL des charges financières réelles.	*a.* Intérêts supposés. *b.* Amortissement supposé.	TOTAL des charges financières fictives.
1865	*a.* 6,426,890 37 *b.* 3,648,724 84 *c.* 16,654 84 *d.* 268,045 04	10,360,315 09	*a.* 7,059,728 18 *b.* 608,046 69	7,667,774 87
1866	*a.* 6,888,005 25 *b.* 2,846,444 73 *c.* 13,256 27 *d.* 57,767 91	9,805,474 16	*a.* 7,488,796 46 *b.* 649,931 71	8,138,728 17
1867	*a.* 6,763,226 70 *b.* 4,185,718 41 *c.* 17,826 41 *d.* 26,373 67	10,991,145 19	*a.* 7,743,902 46 *b.* 685,868 01	8,429,770 47
1868	*a.* 6,632,258 65 *b.* 1,884,556 98 *c.* 9,678 48 *d.* 1,349 52	8,527,843 63	*a.* 7,780,162 62 *b.* 718,372 92	8,498,535 54
1869	*a.* 6,414,531 08 *b.* 8,529,900 67 *c.* 15,446 70 *d.* 12,467 46	14,972,345 91	*a.* 7,750,355 98 *b.* 752,950 10	8,503,286 08

Charges financières des capitaux effectifs (suite).

EXERCICES.	COMPTABILITÉ D'APRÈS LES FAITS ACCOMPLIS. (Abandonnée en 1878.) CAPITAUX PROVENANT DES EMPRUNTS. — OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.		COMPTABILITÉ REPOSANT SUR DES FICTIONS. (Introduite en 1878 et appliquée rétroactivement à la période de 1835 à 1878.) CAPITAUX PROVENANT DES EMPRUNTS ET DES RESSOURCES ORDINAIRES. — OPÉRATIONS SUPPOSÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.	
	a. Intérêts payés. *b.* Fonds employés à l'amortissement. *c.* Frais d'amortissement. *d.* Frais relatifs aux emprunts	TOTAL des charges financières réelles.	*a.* Intérêts supposés. *b.* Amortissement supposé.	TOTAL des charges financières fictives.
1870	*a.* 6,203,481 22 *b.* 1,701,702 42 *c.* 16,382 01 *d.* 7,945,78	7,929,511 43	*a.* 7,891,098 81 *b* 794,066 90	8,685,165 71
1871	*a.* 6,204,047 86 *b* 1,652,316 53 *c.* 16,660 14 *d.* 170,069 67	8,023,094 20	*a.* 8,531,642 48 *b.* 857,831 39	9,389,473 87
1872	*a.* 7,812,512 46 *b.* 1,686,112 01 *c.* 17,106 57 *d.* 101,338 84	9,617,069 88	*a.* 9,732,247 10 *b.* 932,474 52	10,664,721 62
1873	*a.* 10,606,836 48 *b.* 3,532,122 91 *c.* 135 35 *d.* 154,896 87	14,293,991 61	*a.* 13,607,205 94 *b.* 1,074,659 22	14,681,865 16
1874	*a.* 12,475,850 91 *b.* 141,029 50 *c.* 140 27 *d.* 255,445 65	12,872,446 13	*a.* 14,744,508 75 *b.* 1,143,832 44	15,888,341 19

Charges financières des capitaux effectifs (suite).

EXERCICES.	COMPTABILITÉ D'APRÈS LES FAITS ACCOMPLIS. (Abandonnée en 1878.) CAPITAUX PROVENANT DES EMPRUNTS. — OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.		COMPTABILITÉ REPOSANT SUR DES FICTIONS. (Introduite en 1878 et appliquée rétroactivement à la période de 1835 à 1878.) CAPITAUX PROVENANT DES EMPRUNTS ET DES RESSOURCES ORDINAIRES. — OPÉRATIONS SUPPOSÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.	
	a. Intérêts payés. *b.* Fonds employés à l'amortissement *c.* Frais d'amortissement. *d.* Frais relatifs aux emprunts.	TOTAL des charges financières réelles.	*a.* Intérêts supposés. *b.* Amortissement supposé.	TOTAL des charges financières fictives.
1875	*a.* 10,852,899 01 *b.* 146,016 07 *c.* 145 88 *d.* 319,990 39	11,319,051 35	*a.* 16,444,678 19 *b.* 1,233,870 60	17,678,548 79
1876	*a.* 13,380,326 65 *b.* 301,288 32 *c.* 301 28 *d.* 54,613 98	13,736,530 23	*a.* 17,414,714 63 *b.* 1,308,834 59	18,723,549 22
1877	*a.* 15,679,909 31 *b.* 759,407 01 *c.* 759 39 *d.* 60,948 25	16,501,023 96	*a.* 21,433,249 58 *b.* 1,475,975 99	22,909,225 57
1878	*a.* 17,568,397 30 *b.* 701,093 11 *c.* 588 64 *d.* 143,443 07	18,413,522 12	*a.* 22,896,218 93 *b.* 1,576,582 54	24,472,801 49
Totaux.	*a.* 306,943,752 69 *b.* 88,832,748 36 *c.* 445,023 46 *d.* 4,387,736 76	400,609,261 27	*a.* 347,435,252 83 *b.* 22,334,279 96	369,769,532 79

En moins dans le système des *Formules nouvelles* : fr. 30,839,728 48.

Si nous rapprochons les totaux des différences générales accusées par le tableau des pages 100 et 101, nous constatons :

Résultats généraux des comptes comparés.

Différences du compte nouveau au compte ancien.

Recettes	En plus . . . fr.	2,341,307 68	1,623,403 48	en plus.
	En moins . . .	717,904 20		
Dépenses	En plus	62,964,936 10	1,623,403 48	—
	En moins . . .	61,341,532 62		
Balance générale. . . . fr.			»	

Le *Compte rendu* explique et apprécie dans les termes ci-après la comparaison des deux comptes :

« Deux quantités demeurent constantes : les recettes de l'exploitation et » ses dépenses.

» Seule, l'application faite de l'excédent des recettes diffère.

» D'après le compte ancien, les remboursements de capitaux se chiffrent » comme il suit :

» Annuités acquittées. . . . . fr.	4,097,855 45	
» Avances du Trésor amorties	83,675,812 58	
» Avances du Trésor remboursées en compte courant.	14,406,086 96	
		102,179,754 09
» A déduire les sommes prélevées sur fonds spéciaux. fr.		717,904 20
» Reste. . . . fr.		101,461,849 89

» D'après le compte nouveau, ces données sont celles-ci :

» Annuités acquittées. . . . . fr.	4,097,855 45	
» Avances du Trésor amorties	22,334,279 96	
» Avances du Trésor remboursées en compte courant.	41,308,853 54	
» Avances du Trésor remboursées par le produit de la vente d'immeubles	2,233,104 80	
		69,974,093 75

» De là, pour le compte nouveau, une différence en moins sur les capitaux remboursés de . . . . . fr.		31,487,756 14
que l'on retrouve en plus sur les charges d'emprunts . . . . . fr.	30,501,786 14	31,487,756 14
et sur les frais d'administration centrale .	985,970 »	

» C'est que ces fr. 31,487,756.15 ont été, dans le système nouveau, appli-
» qués à éteindre des charges auxquelles ne prenait point garde l'ancienne
» méthode.

» On rappelle que ces charges nouvellement inscrites proviennent surtout
» de ce que dans le système ancien, le réseau ne servait aucun intérêt du
» chef des capitaux avancés sur les ressources ordinaires.

» En résumé, j'ai cherché à établir la situation financière du réseau de
» l'État d'après les règles suivies dans toutes les entreprises industrielles,
» afin de pouvoir indiquer, dans toute leur vérité, les résultats de l'exploita-
» tion. »

Le décompte ci-dessus appelle les mêmes réserves que les chiffres du tableau dont il est le commentaire. Nous nous bornons à souligner :

1° La somme de fr. 41,308,853.54 mentionnée comme remboursée au Trésor en compte courant;

2° La somme de fr. 30,501,786.14 appliquée, dit l'Administration, à l'extinction des charges auxquelles l'ancienne méthode ne prenait point garde, c'est-à-dire les capitaux de premier établissement provenant des *ressources ordinaires.*

Le fait de considérer comme un remboursement au Trésor l'encaisse de l'exploitation est une innovation qui s'écarte de toutes les règles reçues et des principes élémentaires de la comptabilité. On n'a pu persister dans cette voie. Dès 1881 et 1882, des variantes ont été apportées à la rédaction de ce poste dans les bilans, et en 1883, le *Compte de premier établissement* porte cette note en renvoi sous le titre *Amortissement :* « On renseignait sous cette rubrique, à titre d'amortissement fictif, le solde disponible du chemin de fer, ce qui avait pour conséquence de réduire erronément, à due concurrence, les sommes *restant* à amortir. Ce solde figurera désormais au compte financier. »

Cette reconnaissance, par l'Administration, de l'irrégularité du procédé signalé nous dispense d'insister.

L'application assignée à la somme de fr. 30,501,786.14 n'est pas en harmonie avec les faits. Pour s'en convaincre il suffit de se rapporter au tableau des *Charges financières* inséré aux pages 103 et suivantes.

On remarquera qu'au 31 décembre 1878, le total des charges financières
depuis le début s'élevait à . . . . . fr. 400,609,261 27
et sous le régime des *Formules nouvelles* à 369,769,532 79

Soit en moins sous ce dernier régime. . . . fr. 30,839,728 48

Bien loin d'avoir aggravé les charges financières, les *Formules nouvelles* les ont considérablement réduites, bien qu'elles comportent le paiement d'un intérêt de 4 % aux capitaux provenant des ressources ordinaires.

Quant à l'observation finale de l'extrait que nous venons de citer, il est à peine nécessaire de signaler combien elle est peu fondée. En effet, dans toutes les entreprises industrielles, la comptabilité n'est que l'enregistrement fidèle et méthodique des faits accomplis. Dans la comptabilité inaugurée par l'Administration des chemins de fer en 1878, on substitue au contraire aux faits réellement accomplis des règles purement théoriques, sortes de présomptions, au moins pour ce qui concerne les charges financières. Contrairement à l'affirmation du *Compte rendu* de 1878, la situation financière du réseau de l'Etat n'est donc point établie d'après les règles suivies dans toutes les entreprises industrielles, mais d'après des règles qui en sont exactement le contrepied.

***

Nous venons de reproduire les explications de l'Administration sur l'application des *formules nouvelles*. A en juger par ces explications, notamment par la conclusion qui ressort des *Résultats généraux des comptes comparés*, il semblerait que les différences en plus et en moins du compte nouveau et du compte ancien s'équilibrent. Il serait néanmoins invraisemblable que les modifications radicales introduites par les *formules nouvelles* en ce qui concerne l'établissement du capital, le taux de l'intérêt et le régime de l'amortissement n'eussent entrainé aucun résultat sensible.

Ce résultat n'est pas apparu jusqu'ici parce que, dans ses explications et dans son tableau comparatif (voir ci-dessus pp 100-101), l'Administration n'a point encore parlé du montant du capital restant à amortir au 31 décembre 1878, dans l'un et l'autre système de comptabilité. L'amortissement effectué sous le régime ancien et les amortissements calculés d'après la méthode nouvelle sont bien indiqués, mais le résultat de ces amortissements sur le capital n'est point spécifié.

Ce facteur se dégage de la comparaison des bilans au 31 décembre 1878, dressés l'un selon l'ancienne méthode de comptabilité, l'autre selon la nouvelle.

Le bilan issu des nouvelles formules indique *in globo*, pour toutes les lignes rachetées, le montant des annuités de rachat capitalisées : nous l'avons complété par l'énumération detaillée de ces annuités par société telle qu'elle figure à la page 306 du *Compte rendu*, afin de rendre identiques les termes de la comparaison.

ACTIF. *Bilan arrêté au 31 décem*

	VALEUR CALCULÉE AU COMPTANT DU CHEMIN DE FER ET DE SES DÉPENDANCES.		
	Capitaux effectifs.	Annuités de rachat capitalisées.	Totaux.
***A* — Voie, bâtiments et dépendances des stations.**			
Lignes construites directement par l'État	298,677,012 78	»	347,991,912 78
Lignes construites à forfait pour le compte de l'État	49,314,900 »		
Lignes rachetées par l'État	»	»	»
— Mons à Manage	»	13,235,505 51	400,457,250 11
— Pepinster à Spa	6,727,000 »	55,051 08	
— Dendre et Waes	52,550,000 »	153,069 51	
— Grand-Luxembourg	54,981,619 01	92,726,525 »	
— Bassins Houillers du Hainaut	»	200,028,500 »	
Parachèvement des lignes rachetées et des lignes exploitées par l'État	25,998,780 02	»	25,998,780 02
***B.* — Matériel de traction et de transport.**			
Matériel affecté au service du réseau entier	153,549,826 38	»	167,149,826 38
Matériel racheté à la Compagnie des Bassins Houillers	»	13,600,000 »	
Total . . fr.	621,799,138 19	319,798,631 10	941,597,769 29

	CHARGES DU CHEMIN DE FER.		
	Capitaux effectifs.	Annuités de rachat capitalisées.	Totaux.
Dette du chemin de fer envers des tiers			
Trésor public : ses avances.	554,169,825 02	»	869,738,052 92
Diverses compagnies de chemin de fer	»	315,568,227 90	
Dette du chemin de fer envers lui-même.			
Avances du Trésor amorties	22,334,279 96	»	67,873,556 70
Avances du Trésor remboursées.	41,308,853 54	»	
Annuités amorties	»	4,230,403 20	
Subsides des villes de Bruxelles, Gand, etc.	391,181 88	»	391,181 88
Non-valeurs.			
Vente d'immeubles	2,233,104 80	»	3,594,997 79
Section de Landen à Saint-Trond	1,361,892 99	»	
Total. . . fr	621,799,138 19	319,798,631 10	941,597,769 29

ACTIF. *Compte capital. — Bilan arrêté au 31 décem*

PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Dépenses prélevées sur les fonds des emprunts des ressources ordinaires et des subsides.	Établissement de la route . . . . . fr.		
	Bâtiments et dépendances des stations		470,206,563 61
	Dépenses générales		
	Matériel de traction et de transport. . . .	fr. . . 167,149,826 58	
		moins 13,600,000 »	
		à payer par annuités pour une partie du matériel repris à la Compagnie des Bassins Houillers(voir plus bas)	153,549,826 58
	Dépenses de premier établissement au 31 décembre 1878 . . . . fr.		623,756,389 99
Somme restant disponible sur les crédits législatifs			17,445,737 02
Frais d'exploitation prélevés sur le compte capital, en 1835 et en 1836, avant la formation d'un budget annuel		700,979 38	717,904 20
Sommes restées sans emploi ayant fait retour au Trésor.		16,924 82	
Capital destiné au premier établissement (crédits législatifs votés)			641,920,031 21
Trésor public. Encaisse de l'exploitation.			14,406,086 06
BALANCE . . . . fr.			656,326,117 27

Annuités capitalisées.

Ligne de Mons à Manage (valeur équivalente à l'annuité capitalisée à 5 %)	13,235,505 51
Ligne du Grand-Luxembourg (valeur effective des titres amortissables)	74,399,400 »
Lignes des Bassins Houillers, livrées à l'État antérieurement au 1er janvier 1878 — Capital correspondant à l'annuité de 8,471,857 francs remplaçant la part de la Société dans les recettes brutes	159,146,500 »
Ligne de Pepinster à Spa (valeur correspondant à la partie des annuités payées jusqu'au 1er janvier 1878).	55,031 08
Ligne de Dendre et Waes (valeur correspondant à l'annuité payée jusqu'au 1er mai 1878).	153,069 51
Matériel des sociétés de chemins de fer dont les lignes ont été reprises à la Compagnie des Bassins Houillers (partie inventoriée à payer par annuités).	13,600,000 »
BALANCE . . . . fr.	260,589,506 10

EMPRUNTS RESSOURCES ORDINAIRES, SUBSIDES ET ANNUITÉS.	CAPITAUX AMORTIS.		CAPITAUX RESTANT A AMORTIR.		TOTAUX.
	Valeur nominale.	Valeur au taux d'émission.	Valeur nominale.	Valeur au taux d'émission.	
Emprunts et dettes.					
Emprunt de 1836, 4 °/o	26,886,438 74	24,524,165 74	»	»	
— 1838, 5 °/o	45,860,985 17	52,267,256 39	»	»	
Dette de 1853, 4 1/2 °/o . . .	24,590,650 96	25,912,510 77	97,240,500 15	93,497,637 67	
— 1857, 4 1/2 °/o	180,872 57	181,776 67	1,511,664 74	1,518,225 73	
Emprunt de 1860, 4 1/2 °/o . . .	215,857 54	215,857 54	4,654,142 66	4,654,142 66	
— 1865, 4 1/2 °/o . . .	568,280 »	572,421 07	28,997,595 »	29,327,578 93	457,221,993 14
— 1871, 4 °/o	819,994 25	805,594 55	26,169,801 69	25,646,332 53	
Dette à 4 °/o ajoutée à l'emprunt de 1871.	416,749 04	416,749 04	(1)108,175,150 96	108,175,150 96	
Dette de 1871, 4 1/2 °/o	120 01	125 78	15,791,500 »	16,549,356 53	
— 1873, 5 °/o	1,254,739 99	981,557 45	188,074,950 26	147,097,209 17	
— 1878, 5 °/o	»	»	41,502,075 57	50,976,581 96	
ENSEMBLE. . . fr.	100,594,666 05	85,675,812 58	511,697,180 81	457,221,993 14	
Ressources ordinaires.					
Crédits votés	»	»	89,851,043 61	(2)89,831,043 61	100,651,043 61
Bons du Trésor	»	»	10,800,000 »	10,800,000 »	
TOTAUX. . . fr.	100,594,666 05	85,675,812 58	612,528,224 42	557,853,036 75	
TOTAL du capital (crédits législatifs) restant à amortir. . . . . fr.					557,853,036 75
Subsides : Villes de Bruxelles, de Gand, etc.					391,181 88
ENSEMBLE. . . . . fr.					558,244,218 63
Solde du Doit sur l'Avoir. — Capitaux amortis (emprunts). . . . . fr.				85,675,812 58	
Solde du Doit sur l'Avoir. — Compte du Trésor. — Excédent de recettes . . . . . fr.			12,294,906 84		98,081,898 64
Solde du Doit sur l'Avoir. — Compte du Trésor. — Somme réservée pour les intérêts courus au 31 décembre 1878, sur les parties non amorties des emprunts et payables seulement au 1er mai 1879.			2,111,179 22	14,406,086 06	
BALANCE. . . . . fr.					656,526,117 27
Annuités.					
Ligne de Mons à Manage . . .	»	414,549 24	»	12,820,956 27	
Ligne du Grand-Luxembourg. .	»	1,899,500 »	»	72,499,900 »	
Lignes des Bassins Houillers . .	»	1,054,749 60	»	158,091,750 40	256,736,053 90
Ligne de Pepinster à Spa . .	»	55,051 08	»	»	
Ligne de Dendre à Waes. . . .	»	153,069 51	»	»	
Matériel des Bassins Houillers. .	»	276,552 77	»	13,523,447 23	
TOTAUX . . fr.	»	3,853,452 20	»	256,736,053 90	
Annuités capitalisées restant à amortir. . . . fr.					256,736,053 90
Annuités amorties.					3,853,452 20
BALANCE. . . . . fr.					260,589,506 10

(1) Non compris le coût du rachat du réseau des Flandres : 18,989,500 francs.

(2) En tenant compte de l'encaisse de l'exploitation de fr. 14,406,086.06, le montant des ressources ordinaires se réduit à la somme de fr. 75,424,957.55.

ACTIEF. *Bilan gesloten op 31 De*

	COMPTANT BEREKENDE WAARDE VAN DEN SPOORWEG EN DEZES AFHANKELIJKHEDEN.		
	Wezenlijke kapitalen.	Gekapitaliseerde afkoop-jaarsommen.	Totalen.
A. — **Baan, staliegebouwen en aanhoorigheden.**			
Lijnen door den Staat zelf aangelegd	298,677,012 78		
Lijnen tegen vasten prijs gemaakt voor rekening van den Staat.	49,314,900 »	»	547,991,912 78
Lijnen door den Staat overgenomen	»	»	»
— Bergen op Manage	»	15,235,505 51	
— Pepinster op Spa	6,727,000 »	55,031 08	
— Dender en Waas	52,550,000 »	153,069 51	400,457,250 11
— van 't Groothertogdom.	54,981,619 01	92,726,525 »	
— Bassins Houillers du Hainaut	»	200,028,500 »	
Voltooiing der afgekochte lijnen en der lijnen door den Staat beheerd.	25,998,780 02	»	25,998,780 02
B. — **Materiëel van den trek- en vervoerdienst.**			
Materiëel gebruikt tot den dienst van het gansche net. . . .	153,549,826 38	»	
Materiëel overgenomen van de Compagnie des Bassins Houillers.	»	13,600,000 »	167,149,826 38
Totaal. . .fr.	621,799,158 19	319,798,651 10	941,597,769 29

	LASTEN VAN DEN SPOORWEG.		
	Wezenlijke kapitalen.	Gekapitaliseerde afkoop-jaarsommen.	Totalen.
Schuld van den spoorweg jegens anderen.			
Staatsschatkist : hare verschotten	554,169,825 02	»	869,738,052 92
Onderscheidene spoorwegmaatschappijen	»	315,568,227 90	
Schuld van den spoorweg jegens zich-zelven.			
Uitgedelgde verschotten der Schatkist	22,554,279 96	»	67,873,536 70
Uitgekeerde verschotten der Schatkist	41,308,855 54	»	
Uitgedelgde jaarsommen	»	4,250,403 20	
Toelagen der steden Brussel, Gent, enz.	391,181 88	»	391,181 88
Onwaarden.			
Verkoop van onroerend goed	2,233,104 80	»	3,594,997 79
Baanvak Landen op Sint-Truiden	1,361,892 99	»	
Totaal. . . fr.	621,799,138 19	319,798,631 10	941,597,769 29

EERSTE INRICHTING.			
Uitgaven betaald met de fondsen der leeningen, der gewone geldmiddelen en der toelagen.	Aanleggen van de lijn . . . . . fr.		
	Statiegebouwen en afhankelijkheden		470,206,563 61
	Algemeene uitgaven		
	Materiëel van den trek- en vervoerdienst . .	fr. . . 167,149,826 58 min . . 13,600,000 »	153,549,826 38
		bij jaarsommen te betalen voor een gedeelte van het materiëel overgenomen van de Compagnie des Bassins Houillers (zie hieronder)	
	Uitgaven van eerste inrichting op 31 December 1878 . . . . . fr.		623,756,389 99
Beschikbaar gebleven som op de kredieten door de Kamers gestemd			17,445,737 02
Exploitatie-onkosten betaald op de kapitaal-rekening, in 1835 en in 1836, vóór het tot stand komen van eene jaarlijksche begrooting		700,979 38	717,904 20
Niet gebezigde sommen die terug in de Schatkist kwamen		16,924 82	
Kapitaal bestemd voor de eerste inrichting (kredieten door de Kamers toegestaan) .			641,920,031 21
Staats Schatkist Inkas der exploitatie			14,406,086 06
BALANS . . . . fr			656,326,117 27
Gekapitaliseerde jaarsommen.			
Lijn van Bergen op Manage (waarde overeenkomende met de jaarsom gekapitaliseerd tegen 5 %) . .			13,235,505 51
Lijn van 't Groothertogdom Luxemburg (wezenlijke waarde der uitdelgbare titels)			74,399,400 »
Lijn der Bassins Houillers, aan den Staat overgeleverd vóór 1 Januari 1878 — Kapitaal overeenkomende met de jaarsom van 8,471,837 frank ter vervanging van het aandeel der Maatschappij in de bruto-ontvangsten.			159,146,500 »
Lijn van Pepinster op Spa (waarde overeenkomende met het gedeelte der jaarsommen tot op 1 Januari 1878 betaald)			55,031 08
Lijn van Dender en Waas (waarde overeenkomende met de jaarsom tot op 1 Mei 1878 betaald) . . .			153,069 51
Materiëel der spoorwegmaatschappijen wier lijnen werden overgenomen van de Compagnie der Bassins Houillers (bij inventaris opgemaakt gedeelte per jaarsommen te betalen)			13,600,000 »
BALANS . . . . fr			260,589,506 10

LEENINGEN GEWONE GELDMIDDELEN, TOELAGEN EN JAARGELDEN.	UITGEDELGDE KAPITALEN. Nominale waarde.	UITGEDELGDE KAPITALEN. Waarde naar 't bedrag der uitgifte.	NOG UIT TE DELGEN KAPITALEN. Nominale waarde.	NOG UIT TE DELGEN KAPITALEN. Waarde naar 't bedrag der uitgifte	TOTALEN.
Leeningen en schulden.					
Leeningen van 1836, 4 °/o . . .	26,886,438 74	24,524,165 74	»	»	
— 1838, 5 °/o . . .	45,860,983 17	32,267,256 59	»	»	
Schuld van 1853, 4 ½ °/o . . .	24,390,650 96	23,912,510 77	97,240,500 15	93,497,637 67	
— 1857, 4 ½ °/o . . .	180,872 57	181,776 67	1,311,664 74	1,318,225 75	
Leening van 1860, 4 ½ °/o. . .	215,857 34	215,857 34	4,634,142 66	4,634,142 66	
— 1865, 4 ½ °/o. . .	368,280 »	372,421 07	28,997,595 »	29,327,578 93	457,221,993 14
— 1871, 4 °/o. . . .	819,994 25	805,594 35	26,169,801 69	25,646,332 55	
Schuld tegen 4 °/o gevoegd bij de leening van 1871.	416,749 04	416,749 04	(1)108,175,150 96	108,175,150 96	
Schuld van 1871, 4 ½ °/o . . .	120 01	125 78	15,791,500 »	16,549,336 55	
— 1873, 5 °/o	1,254,739 99	981,557 45	188,074,950 26	147,097,209 17	
— 1878, 5 °/o	»	»	41,302,075 37	30,976,381 96	
TE ZAMEN. . . fr.	100,594,666 05	83,675,812 58	511,697,180 81	457,221,993 14	
Gewone ontvangsten.					
Gestemde kredieten	»	»	89,851,043 61	(2)89,851,043 61	100,651,043 61
Schatkist-bons	»	»	10,800,000 »	10,800,000 »	
TOTALEN. . . fr.	100,594,666 05	83,675,812 58	612,328,224 42	557,853,036 75	

Algeheel nog uit te delgen kapitaal (kredieten door de kamers toegekend). . . . .fr.				557,853,036 75
Toelagen : Stad Brussel, Gent, enz.				391,181 88
TE ZAMEN. . . . .fr.				558,244,218 63
Saldo van het Debet op het Credit. — Uitgedelgde kapitalen (leeningen). . . . . .fr.		83,675,812 58		98,081,898 64
Saldo van het Debet op het Credit. — Rekening der Schatkist. — Overschietende ontvangsten . . . . . fr.	12,294,906 84			
Saldo van het Debet op het Credit. — Rekening der Schatkist. — Som voorbehouden voor de op 31 December 1878 vervallen interesten op de niet uitgedelgde gedeelten der leeningen doch eerst op 1 Mei 1879 te betalen	2,111,179 22	14,406,086 06		
BALANS. . . . .fr.				656,326,117 27

Jaarsommen.					
Lijn van Bergen op Manage . .	»	414,549 24	»	12,820,956 27	
Lijn van het Groothertogdom . .	»	1,899,500 »	»	72,499,900 »	
Lijnen der Bassins Houillers . .	»	1,054,749 60	»	158,091,750 40	256,736,053 90
Lijn van Pepinster op Spa . . .	»	55,051 08	»	»	
Lijn Dender en Waas	»	153,069 51	»	»	
Materiëel der Bassins Houillers .	»	276,552 77	»	13,323,447 23	
TOTALEN. . . fr.	»	3,853,452 20	»	256.736,053 90	

Nog uit te delgen gekapitaliseerde jaarsommen . . . .fr.	256,736,053 90
Uitgedelgde jaargelden.	3,853,452 20
BALANS. . . . .fr.	260,589,506 10

(1) Niet inbegrepen den prijs van den afkoop van het spoorwegnet van Vlaanderen : 18,989,500 frank.

(2) Rekening houdende met het inkas der exploitatie, zijnde fr. 14,406,086.06, valt het bedrag der gewone geldmiddelen tot de som van fr. 75,424,957.55.

Le rapprochement de ces deux bilans fait ressortir la discordance des postes relatifs au capital de premier établissement, lequel est représenté à l'*actif* :

a) Par les capitaux effectifs;
b) Par les annuités capitalisées.

	Capitaux effectifs	Annuités capitalisées
Dans le bilan dressé d'après l'ancienne méthode, ces sommes s'élèvent à . fr.	656,326,117 27	260,589,506 10
Dans le bilan, selon les formules nouvelles, les mêmes sommes s'élèvent à .	621,799,138 19	319,798,631 10
Différence de la nouvelle méthode à l'ancienne . . . fr.	—34,526,979 08	+59,209,125 »

La différence en moins sur les *capitaux effectifs* se justifie comme suit :

1° La nouvelle méthode ne porte en compte que les capitaux réellement dépensés pour le premier établissement. En conséquence disparaissent du bilan :

a) La somme restant disponible sur les crédits législatifs. fr.	17,445,737 02
b) Les frais d'exploitation prélevés sur le capital et les sommes restées sans emploi, ensemble	717,904 20
2° Une note insérée au bas de la page 62 du *Compte rendu* de 1878 nous apprend que, dans le système nouveau, la somme de fr. 1,957,251.80, représentant le crédit alloué par la loi du 7 mai 1876 pour couvrir le déficit de l'exploitation du Grand-Luxembourg, en 1873, doit être prélevée sur les produits de l'exploitation et, par conséquent, retranchée du capital	1,957,251 80
TOTAL. . . . fr.	20,120,893 02
Si à cette somme nous ajoutons l'encaisse de l'exploitation.	14,406,086 06
nous obtenons. . . . . fr.	34,526,979 08

somme égale à la différence signalée ci-dessus pour les capitaux effectifs.

	Grand-Luxembourg.	Bassins Houillers.
La différence en plus sur les *annuités capitalisées* provient de ce que, dans le bilan suivant, l'ancienne méthode ne porte que . . . . . fr.	74,399,400 »	159,146,500 »
et dans le bilan suivant les *formules nouvelles*.	92,726,525 »	200,028,500 »
d'où les différences . . . . . fr.	+18,327,125 »	+40,882,000 »

TOTAL ÉGAL à la différence signalée ci-dessus pour les annuités capitalisées. fr. 59,209,125 »

A quoi tiennent ces différences. Le *Compte rendu* de 1878 ne le dit point.

Bien que le tableau des *Résultats généraux des comptes comparés* dise que l'amortissement des annuités est le même dans les deux systèmes de comptabilité, nous constatons que, dans le bilan de l'ancien système, l'amortissement des annuités s'élève à fr. 3,853,452.20 au 31 décembre 1878 et dans le bilan du nouveau système à fr. 4,230,403.20.

Aucun de ces chiffres ne correspond au total de fr. 4,097,855.45 que le tableau des *Résultats généraux des comptes comparés* donne pour le même poste.

Quoi qu'il en soit de ces différences dans les annuités capitalisées et dans l'amortissement qui s'y rapporte, un fait demeure certain, c'est que sous le régime des *formules nouvelles* comme sous le régime antérieur, le chemin de fer prenait à sa charge les annuités telles que les payait la Dette publique.

La comparaison des bilans révèle des particularités assez bizarres quant au montant réel des capitaux restant à amortir dans l'un ou l'autre système.

Sous l'ancien mode de comptabilité, on avait amorti au 31 décembre 1878	fr.	83,675,812 58
et il restait à amortir		539,689,393 53

défalcation faite de la somme disponible sur les crédits législatifs, des frais d'exploitation prélevés sur le compte capital en 1835 et 1836, des sommes restées sans emploi ayant fait retour au Trésor et des subsides des villes.

Le nouveau mode de comptabilité supposait, au 31 décembre 1878, un amortissement de.	fr.	22,334,279 96
soit fr. 61,341,532.62 en moins que précédemment, et il ne restait néanmoins à amortir, d'après le bilan, que		554,169,825 02

soit seulement fr. 14,480,429.49 de plus que sous l'ancien régime.

On est arrivé à ce résultat :

1° En réduisant le capital :

a) Du crédit voté pour couvrir le déficit du Grand-Luxembourg en 1873.	fr.	1,957,251 80
b) Du produit des ventes d'immeubles.		2,233,104 80
c) Du coût de la section de Landen à Saint-Trond. . .		1,361,892 99
TOTAL. . . .	fr.	5,552,249 59
2° En considérant comme remboursement au Trésor l'encaisse de l'exploitation		41,308,853 54
Si nous ajoutons à ces deux sommes l'amortissement calculé fictivement		22,334,279 96
nous obtenons.	fr.	69,195,383 09

C'est-à-dire le total des amortissements inscrits ou compris dans le bilan dressé d'après les formules nouvelles, et si nous rapprochons ce total du montant des amortissements réalisés sous l'ancien régime . . . . . fr. 83,675,812 58

l'opération nous donne une différence de. . . . . fr. 14,480,429 49

égale à celle que nous avons constatée plus haut.

En résumé, au 31 décembre 1878, le compte ancien comportait un amortissement de . . . . . fr. 83,675,812 58

A la même date, le compte dressé d'après les *Formules nouvelles* présentait un amortissement de. 69,193,383 09

alors que l'amortissement résultant du terme de nonante ans combiné avec l'intérêt de 4 % n'était que de 22,334,279 96

Pour obtenir le chiffre de fr. 69,193,383.09, on avait ajouté :

1° Une somme de . . . . . fr. 5,552,249 59
justifiée par des réductions de capital susceptibles d'être opérées dans l'ancien compte aussi bien que dans le nouveau, donc indépendantes du système;

2° Le solde de 41,308,853 54
ce qui a eu pour conséquence, a reconnu plus tard l'Administration, de « réduire erronément à due concurrence les sommes à amortir ». D'où il suit que le capital effectif restant à amortir au 31 décembre 1878, d'après les *Formules nouvelles*, n'était pas, comme le porte le bilan, de. . 554,169,825 02

mais bien de cette somme majorée de 41,308,853 54

Soit. . . . fr. 595,478,678 56

Nous avons signalé plus haut que le système de comptabilité inauguré en 1878 était illégal et en contradiction manifeste avec les règles suivies dans les entreprises industrielles. On voit ici que le premier bilan, sorti de cette comptabilité, était entaché d'une grave irrégularité.

L'erreur commise en considérant comme amortissement l'excédent des recettes sur les dépenses fut reconnue par l'Administration en 1883.

Comment avait elle procédé dans l'entre-temps, c'est-à-dire de 1879 à 1882?

Les bilans de 1879 et 1880 sont dressés exactement comme le bilan de 1878. L'excédent des recettes sur les dépenses est retranché du capital restant à amortir.

A la fin de 1879, cet excédent est descendu à fr. 39,370,775.76; au 31 décembre 1880, il se réduit à fr. 39,058,176.40.

Il faut remarquer qu'il ne s'agit pas ici de l'excédent *de l'exercice*, mais du solde total *de tous les exercices* depuis 1835, tel qu'il résulte de l'application des *formules nouvelles*.

Au 31 décembre 1881, le solde est descendu à fr. 32,345,533.01. On ne le porte plus sous le titre : « *Avances du Trésor remboursées*, » comme cela s'était fait en 1879 et 1880; on le qualifie : « *Encaisse de l'exploitation* ». Mais c'est là une modification de pure forme, car on retranche cet *Encaisse* du capital restant à amortir comme on en avait retranché les *Avances du Trésor remboursées* en 1879 et en 1880.

En 1882, le bilan prend la dénomination de *Situation générale*. Le solde en question est encore descendu. Il n'est plus que de fr. 24,234,738.35. Cette

fois, on le qualifie : *Encaisse de l'exploitation due par le Trésor*, mais on continue à le retrancher du capital restant à amortir.

Par conséquent, à part des variantes dans la forme, le système suivi de 1879 à 1882 est le même qui fut appliqué pour la première fois en 1878.

En 1883, une modification importante se produit. Dans le *Compte rendu*, le *bilan* des années antérieures à 1882 et la *Situation générale* de 1882 sont remplacés par un *Compte de premier établissement*. Ce *Compte de premier établissement* est accompagné, sous le titre : *Amortissement*, de ce renvoi que nous avons déjà reproduit :

« On renseignait sous cette rubrique, à titre d'amortissement fictif, le solde disponible du chemin de fer, ce qui avait pour conséquence de réduire erronément à due concurrence les sommes *restant* à amortir. Ce solde figurera désormais au compte financier. »

A la fin de 1883, le solde avait subi une nouvelle dépression, cet exercice se clôturant en déficit. Mais on trouva le moyen d'atténuer cette dépression et de préparer pour l'avenir le relèvement de la situation qui s'aggravait chaque année.

Voici comment le *Compte rendu* de 1883 (page 8) expose ce moyen :

« Compte financier. — *Charges et ressources*. — Avant d'aborder l'exposé » de la situation financière de 1883, il semble opportun de rappeler que, » antérieurement à 1878, les comptes du chemin de fer reflétaient exclusive- » ment les opérations de la Trésorerie générale. Ainsi, comme il a été expli- » qué au *Compte rendu* de 1878, le chemin de fer prenait à sa charge toutes » les sommes que le Trésor affectait annuellement soit à l'intérêt et à l'amor- » tissement prévus par les lois d'emprunts, soit au remboursement anticipatif » de ses dettes; le compte financier subissait, par suite, l'influence d'éléments » essentiellement variables, qui faussaient les résultats de l'exercice consi- » déré. En effet, non seulement les dotations d'amortissement des divers » emprunts n'étaient pas fixées au même taux, mais elles ne recevaient pas » toujours leur destination, ce qui imposait à certains exercices des charges » très lourdes, alors que d'autres en étaient pour ainsi dire affranchis. On » comprendra ce qu'une pareille situation a d'anormal, lorsque l'objectif » principal consiste à apprécier le *degré de productivité réelle de l'exploitation* » *eu égard aux charges annuelles*. Aussi, pour obvier à ces inconvénients, » paraît-il rationnel de placer les chemins de fer de l'État, vis-à-vis du » Trésor, dans une situation analogue à celle d'une compagnie vis-à-vis d'un » banquier qui lui fournirait, à des taux d'intérêt et d'amortissement fixes, » les capitaux nécessaires au premier établissement des lignes et à leur » armement, qui serait en même temps chargé de l'office de caissier tant » pour les recettes que pour les dépenses moyennant compte réciproque » d'intérêts.

» A cette occasion fut aussi soulevée la question des avances faites par le » Trésor au chemin de fer de l'État pendant la période de 1852 à 1878, à » concurrence de fr. 89,831,043.61, avances prélevées sur les bonis annuels » du budget général de l'État. Bien que l'on eût jusque-là considéré l'affran- » chissement du loyer de ce capital comme une compensation des services

» gratuits ou à prix réduits, ainsi que des dépenses considérables imposées » au chemin de fer dans l'intérêt public, etc., il fut admis, en 1878, qu'on » tiendrait compte au Trésor de ses avances. A cette fin, tout en reproduisant la situation financière de 1878 comme précédemment, on établit un » parallèle entre cette situation et les résultats auxquels aboutissait le mode » de comptabilité basé sur deux principes nouveaux :

» Introduction dans les comptes antérieurs, à partir de 1852, des charges » correspondant à l'avance précitée de 89,000,000 de francs;

» Application, depuis l'origine, pour toutes les sommes dues au Trésor, » d'un intérêt uniforme de 4 °/₀ et d'une dotation fixe d'amortissement de » fr. 0,^{120775} °/₀ pendant quatre-vingt-dix ans.

» Toutefois, en redressant les charges du passé d'après ces taux uniformes, » on perdit de vue :

» 1° Que le Trésor, agissant désormais vis-à-vis du chemin de fer à titre » de banquier, lui doit compte des intérêts des sommes qu'il encaisse et » détient, tout comme le chemin de fer doit, à son tour, servir les intérêts des » paiements opérés par le Trésor;

» 2° Qu'il y a lieu de bonifier au chemin de fer les intérêts composés du » solde au lieu des intérêts simples;

» 3° Qu'on ne peut le débiter des intérêts et de l'amortissement *pour* » *l'année entière* lorsqu'il s'agit de sommes liquidées successivement dans le » courant de l'exercice;

» 4° Que, pour les lignes en cours de construction, l'intérêt des sommes » dépensées doit être à charge du capital jusqu'au jour de la mise en » exploitation de ces lignes (¹). Il en est d'ailleurs ainsi pour toutes les » entreprises analogues :

» Certains redressements s'imposent donc immédiatement et le compte » financier renseignera désormais.

» *En recettes* : Les soldes accumulés des exercices antérieurs, ainsi que les » intérêts correspondants; le produit net de l'exercice considéré et l'intérêt » moyen y relatif; les intérêts bonifiés par les sociétés de construction du » chef d'avances sur les acquisitions de terrains, sur les matériaux réunis à » pied d'œuvre, etc., enfin la quote-part d'annuités due par les Bassins » Houillers ou leurs ayants droit en exécution de l'article 37 de la convention-loi des 1ᵉʳ et 26 juin 1877.

» *En dépenses* : Les charges totales d'intérêt et d'amortissement incombant aux chemins de fer de l'État du chef des capitaux consacrés à leur » construction, à l'achat du matériel, etc.; les annuités à servir du chef du » rachat de certaines lignes; les redevances variables et fixes dues pour les » lignes concédées qui sont exploitées par l'État, ainsi que les intérêts pour

---

(¹) Exemple : Le chemin de fer de ceinture de Liége a coûté de construction, en treize années, fr. 9,625,516.10, et imposé aux comptes d'exploitation une charge extraordinaire d'intérêts et amortissement de fr. 2,472,861.06, qui incombait au capital. La même règle erronée a été suivie pour tous les travaux de premier établissement.

» les échéances acquittées par le Trésor. Toutefois, les charges qui se placent » au cours de l'exercice ne sont susceptibles d'intérêts que pour les lignes » reprises, au sujet desquelles il a été stipulé, dans les conventions de rachat, » des dates de paiement autres que le terme annuel. Hors ce cas, le chemin » de fer n'est tenu à servir annuellement qu'un intérêt à 4 °/₀ pour les sommes » acquittées par le Trésor à sa décharge ; rien de plus, rien de moins. Cette » obligation n'est exigible qu'à la fin de l'exercice, car s'il en était autrement » l'intérêt dépasserait 4 °/₀. Peu importe donc dans quels termes ou délais » le Trésor se libère vis-à-vis de ses propres créanciers Ces conditions par- » ticulières doivent être sans influence sur les spéculations convenues avec » le chemin de fer.

» Du compte financier arrêté d'après ces principes, il résulte que le total » des ressources au 31 décembre 1883 s'élevait à . . . fr. 75,589,068 94

» et le passif à. 55,137,960 48

» ce qui réduit le solde disponible à . . . . . fr. 20,451,108 46

» non compris le redressement des intérêts pour la période antérieure à 1883, » ce redressement n'ayant été opéré que pour l'exercice courant. »

Ces nouvelles mesures constituent une extension des *formules* de 1878. Nous allons examiner successivement les quatre règles adoptées par l'Administration en 1883.

Première règle. — *Le Trésor, agissant désormais comme banquier du chemin de fer, lui doit compte des intérêts des sommes qu'il encaisse et détient, tout comme le chemin de fer doit compte au Trésor des intérêts des payements opérés par le Trésor.*

Cette idée n'est pas nouvelle. Elle avait déjà été exprimée par M. Dumon, Ministre des Travaux publics, dans son rapport du 30 septembre 1837 (p. 10), mais il avait conclu que pareil décompte est impossible à établir.

L'Administration a cru pouvoir l'établir depuis 1883, et dans la réponse qui figure au rapport de la Section centrale sur le Budget des chemins de fer, postes et télégraphes pour 1900, elle a exposé les règles suivant lesquelles ce compte est établi. De cette réponse, il résulte que ces calculs d'intérêts sont basés sur des moyennes purement arbitraires et tout à fait inexactes. Nous croyons inutile de revenir sur l'argumentation développée à cet égard par la Section centrale de 1900. (Voir Rapport 1901, pages 169 à 174.) Il importe de faire remarquer cependant que le chemin de fer, en partant de cette fiction que le Trésor serait désormais considéré comme son banquier, a réglé unilatéralement les conditions qui régiraient leurs relations. Il a paru rationnel, dit l'Administration, de placer le chemin de fer de l'État vis-à-vis du Trésor dans une situation analogue à celle d'une compagnie vis-à-vis d'un banquier. Or, il est évident que la situation actuelle du chemin de fer vis-à-vis du Trésor est très différent. Le banquier n'accepterait certes pas de ne recevoir de son client qu'un intérêt égal à celui qu'il lui bonifiera lui-même. Les conditions particulières subies par le banquier vis-à-vis de ses propres créanciers,

loin d'être sans influence sur les stipulations à l'égard de son client, les affecteraient directement. Nulle part une compagnie ne trouverait de banquier qui consentirait à lui servir *gratuitement* de caissier, comme le Trésor le fait pour le chemin de fer. Pour apprécier le degré de *productivité du chemin de fer par rapport aux charges annuelles*, il fallait non seulement tenir compte d'intérêts réciproques, mais prendre en considération les services que le Trésor rend au chemin de fer en lui servant de caissier. Recevoir les recettes de tous les comptables du chemin de fer, les centraliser, opérer les paiements, tenir toutes les écritures que comportent ces diverses et multiples opérations représente une somme considérable de prestations. Dans l'hypothèse où se place le chemin de fer, — une compagnie vis-à-vis d'un banquier, — ces prestations entraîneraient à charge de la compagnie et au profit du banquier une rétribution élevée. Le chemin de fer néglige ce facteur, et ainsi l'application de cette première règle ne peut donner de résultats exacts.

Deuxième règle. — *Il y a lieu de bonifier au chemin de fer les intérêts composés du solde au lieu des intérêts simples.*

C'est créer une fiction qui dépasse toutes les autres. Elle ne répond pas à l'hypothèse placée par le chemin de fer à la base de ses relations avec le Trésor : celle d'une compagnie vis-à-vis d'un banquier. Les compagnies distribuent leur bénéfices et ne les accumulent pas. L'État absorbe les bénéfices du chemin de fer. Calculer des intérêts composés sur des capitaux consommés sous prétexte de déterminer la productivité réelle du chemin de fer par rapport à ses charges, c'est faire œuvre inexacte, car tous ces jeux de chiffres ne correspondent à aucun fait réel ni seulement possible.

Cette deuxième règle, imaginée en 1883, doit donc être écartée.

Troisième règle. — *On ne peut débiter le chemin de fer des intérêts et de l'amortissement pour l'année entière lorsqu'il s'agit de sommes liquidées successivement dans le courant de l'exercice.*

Cette règle est vraie, — sous réserve que ce que nous avons dit plus haut; — mais en 1878, en pratiquant la règle contraire, l'Administration se flattait d'indiquer dans toute leur vérité les résultats de l'exploitation.

Quatrième règle. — *Pour les lignes en cours de construction, l'intérêt des sommes dépensées doit-être à charge du capital jusqu'au jour de la mise en exploitation de ces lignes.*

Cela est juste encore, mais contraire à la pratique suivie en vertu des lois de 1834 et de 1835, sanctionnée en 1857 par les départements des Travaux publics et des Finances et par la Cour des Comptes, et respectée même en 1878 par les *formules nouvelles.*

En résumé, les différentes règles inaugurées en 1883 semblent avoir été inspirées par le désir d'atténuer encores les charges financières du chemin de fer, déjà réduites par les *formules nouvelles* de 1878.

Voici ce que l'on peut lire, en effet, dans le *Compte rendu* de 1884, page 21 :

« D'après le compte financier arrêté à la fin de l'exercice 1883, le solde » actif pour balance ne s'élevait qu'à fr. 20,451,108.46. Mais l'on ne doit pas » perdre de vue que les intérêts réciproques entre le chemin de fer et son » banquier, représenté par le Trésor, du chef des recettes et des dépenses, » ainsi que des soldes actifs et passifs accumulés, n'ont été appliqués en 1883 » qu'aux seuls résultats de cet exercice. Or le redressement de ces » mêmes comptes pour le passé démontre que la réserve s'élevait en réalité

» à	fr.	64,121,802 10
» ce qui, déduction faite de l'insuffisance des ressources » constatée en 1884, soit		3,348,234 40
» réduit la réserve à fin de cet exercice à.	fr.	60,773,567 70

» abstraction faite d'autres rectifications restant à opérer. »

Il résulte de ce passage du *Compte rendu* de 1884 que, pour la période antérieure à 1883, les règles introduites pendant cet exercice ont fait remonter le solde actif de . . . . . fr. 20,451,108 46
à 64,121,802 10

Soit de . . . . . fr. 43,670,693 64

Les résultats de ces règles pour l'exercice 1883 ne sont pas indiqués dans le *Compte rendu*. Pour autant qu'on puisse en juger par le compte financier, ces résultats se chiffrent par une somme minimum de. 1,840,628 84

TOTAL. . . . fr. 45,511,322 50

Cette somme de fr. 45,511,322.50 représente, au 31 décembre 1883, l'augmentation de la réserve produite exclusivement par l'application des règles nouvelles de 1883 et principalement par la deuxième règle relative aux intérêts composés.

Le *Compte rendu* de 1884 annonce une autre modification :

« Par continuation des errements du passé, on a capitalisé les charges » d'annuités à des taux d'intérêt et à des termes différents, alors qu'il aurait » fallu, conformément à la règle admise à partir de 1878, capitaliser au taux » de 4,^{120775} % correspondant au terme uniforme de quatre-vingt-dix ans. » Le capital représentatif d'annuités sera donc rectifié en même temps que » l'on redressera le capital argent, qui doit être majoré des intérêts pendant » la durée des travaux. »

Cette modification allait nécessairement entraîner la suppression, dans les comptes du chemin de fer, des annuités de rachat telles que les supporte le Budget de la Dette publique. Dorénavant, les capitaux représentatifs de ces annuités seront confondus avec les capitaux effectifs. Ils ne seront plus cal-

culés d'après le taux et la durée des diverses annuités, mais d'après les bases fictives de 1878. Et le terme d'amortissement de ces annuités ira se prolongeant avec le terme d'amortissement de l'ensemble du capital de premier établissement, sans cesse et nécessairement grandissant, dans lequel elles sont confondues. Ainsi disparaîtra de la comptabilité le dernier poste qui avait échappé jusqu'ici à l'application des *formules nouvelles* de 1878.

Le *Compte rendu* de 1885, page 7, dit :

« Les rapports précédents ont exposé les redressements d'écritures opérés » depuis 1878 et signalé ceux restant à effectuer comme conséquence des » nouvelles règles de comptabilité.

» Les derniers redressements à réaliser ont pour objectif principal de » dégager le compte capital des dépenses liquidées annuellement du chef de » travaux *en cours d'exécution*, et cela dans le but d'arrêter au montant réel » les sommes engagées, pendant chaque exercice, dans les lignes *livrées à* » *l'exploitation.*

» Cette distinction s'impose, surtout si l'on considère qu'il s'agit d'établir, » aussi exactement que possible, le degré de productivité du réseau national » eu égard aux charges financières qui lui incombent.

» Or, à l'encontre de ce qui est généralement pratiqué par les sociétés con- » cessionnaires, dont le compte capital supporte les intérêts de toutes les » dépenses de premier établissement jusqu'au jour où l'objet de ces dépenses » entre dans le domaine de l'exploitation, les comptes financiers du Chemin » de fer de l'État ont prématurément assumé ces intérêts et même l'amor- » tissement pour toutes les liquidations afférentes aux travaux en cours » d'exécution. Il en est résulté, comme cela a déjà été signalé, que le compte » capital n'a pas reflété le coût effectif des lignes *en exploitation* et que les » charges financières annuelles ont été exagérées.

» Pour déterminer le capital utile au point de vue du compte exploita- » tion, il a fallu opérer le dépouillement par section, station, etc., de toutes » les dépenses liquidées à titre de premier établissement depuis 1834 » jusqu'en 1885 inclus. »

La conséquence de ce travail a été de réduire les charges financières du Chemin de fer et de porter à fr. 96,063,852.42 le solde au 31 décembre 1885.

* * *

Récapitulant à présent les mouvements que les modifications successives des bases de la comptabilité ont imprimés, depuis 1878, au solde actif, nous voyons :

1° Qu'en 1878, les *Formules nouvelles* ont porté ce solde de fr. 12,294,906.84 (1) à fr. 41,308,853.54;

---

(1) Déduction faite de la somme réservée, dans l'ancien système de comptabilité, pour les intérêts au 31 décembre 1878, mais payables seulement au 1er mai 1879.

2° Qu'en 1883, les règles nouvelles adoptées par l'Administration le relèvent de fr 20,451,108.46 à fr. 65,962,430.94;

3° Qu'en 1885, le remaniement des comptes depuis 1835 l'a fait monter à fr. 96,063,852.42.

Il faut noter par ailleurs que de 1878 à 1885 tous les exercices se sont clôturés en déficit :

1878 par. . . .	fr.	3,870,777 59	d'après la comptabilité nouvelle.
1879		2,757,726 72	
1880		1,541,418 10	
1881		7,853,677 59	
1882		7,208,532 20	
1883		5,202,360 20	
1884		6,559,766 »	
1885		6,316,310 75	

* * *

De l'exposé qui précède, il résulte qu'en résumé l'Administration des chemins de fer a employé successivement trois systèmes de comptabilité.

Le premier système était conforme aux lois de 1834 et de 1835. Il basait la comptabilité sur les faits accomplis. C'est le système exposé par M. A. Dumon, Ministre des Travaux publics, dans son rapport du 30 septembre 1857 et appliqué strictement jusqu'en 1872.

Le deuxième système fut introduit en 1878. Il repose en partie sur des fictions, en partie sur des faits accomplis (prise en charge des annuités de rachat payées par le Budget de la Dette publique).

Enfin, le troisième système appliqué depuis 1885 a accentué le côté fictif de la comptabilité de 1878 et comporte notamment un compte d'intérêts intercalaires à charge du capital et un compte d'intérêts réciproques entre le Trésor et le Chemin de fer que nous avons appréciés plus haut.

Nous avons précisé l'influence exercée sur le *solde actif* par les fictions successivement admises depuis 1878 et par les comptes d'intérêts intercalaires et d'intérêts réciproques.

Il n'est pas moins utile de montrer dans quelle mesure les charges financières ont été affectées par ces innovations. Le tableau suivant donne globalement pour la période de 1835 à 1855, annuellement pour les exercices 1856 a 1878 inclus, le détail des charges financières dérivant de chacun des trois systèmes de comptabilité.

Charges financières de tous les capitaux.

EXERCICES.	COMPTABILITÉ D'APRÈS LES FAITS ACCOMPLIS. (Abandonnée en 1878.) — OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.			COMPTABILITÉ REPOSANT EN PARTIE SUR DES FICTIONS, EN PARTIE SUR DES RÉALITÉS. (Introduite en 1878 et appliquée rétroactivement à la période de 1835 à 1878.) — OPÉRATIONS SUPPOSÉES ET OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.			AUTRE COMPTABILITÉ REPOSANT EXCLUSIVEMENT SUR DES FICTIONS. (Introduite en 1885 et appliquée rétroactivement à la période de 1835 à 1885.) — OPÉRATIONS SUPPOSÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.	
	a. Intérêts payés sur emprunts. *b.* Intérêts payés par annuités, *c.* Fonds employés à l'amortissement des emprunts. *d.* Frais relatifs à ces amortissements et aux emprunts. *e.* Amortissements par annuités.	*a.* Totaux des intérêts payés *b.* Totaux des fonds employés à l'amortissement.	TOTAL des charges financières.	*a.* Intérêts supposés des capitaux dépensés. *b.* Intérêts payés par annuités. *c.* Amortissements supposés des capitaux dépensés. *d.* Amortissements réalisés par annuités	*a.* Totaux des intérêts supposés et des intérêts payés *b.* Totaux des amortissements supposés et des amortissements réalisés	TOTAL des charges financières.	*a.* Intérêts supposés des capitaux dépensés et des capitaux représentatifs d'annuités. *b.* Amortissements supposés des capitaux dépensés et des capitaux représentatifs d'annuités.	TOTAL des charges financières.
1835 à 1855	*a.* 115,787,426 04 *b.* » *c* 33,801,093 46 *d* 2,716,725 57 *e.* »	115,787,426 04 36,517,819 03	152,505,245 97	*a.* 111,722,756 43 *b* » *c.* 4,256,951 18 *d* »	111,722,756 43 4,256,951 18	115,979,687 61	*a.* 94,186,597 24 *b.* 3,808,540 16	97,995,137 40
1856	*a.* 6,706,709 09 *b.* » *c.* 2,143,001 98 *d* 30,984 52 *e.* »	6,706,709 09 2,173,986 50	8,880,695 59	*a.* 7,386,186 86 *b.* » *c.* 387,184 19 *d.* »	7,386,186 86 387,184 19	7,773,371 05	*a.* 7,199,685 03 *b.* 374,326 92	7,574,011 95

Charges financières de tous les capitaux (suite).

EXERCICES	COMPTABILITÉ D'APRÈS LES FAITS ACCOMPLIS (*Abandonnée en 1878*)			COMPTABILITÉ REPOSANT EN PARTIE SUR DES FICTIONS, EN PARTIE SUR DES RÉALITÉS (Introduite en 1878 et appliquée rétroactivement à la période de 1835 à 1875)			AUTRE COMPTABILITÉ REPOSANT EXCLUSIVEMENT SUR DES FICTIONS (Introduite en 1885 et appliquée rétroactivement à la période de 1850 à 1884)	
	OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE			OPÉRATIONS SUPPOSÉES ET OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE			OPÉRATIONS SUPPOSÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE	
	a Intérêts payés sur emprunts *b* Intérêts payés par annuités *c* Fonds employés à l'amortissement des emprunts *d* Frais relatifs à ces amortissements et aux emprunts *e* Amortissements par annuités	*a* Totaux des intérêts payés *b* Totaux des fonds employés à l'amortissement	TOTAL des charges financières	*a* Intérêts supposés des capitaux dépensés *b* Intérêts payés par annuités *c* Amortissements supposés des capitaux dépensés *d* Amortissements réalisés par annuités	*a* Totaux des intérêts supposés et des intérêts payés *b* Totaux des amortissements supposés et des amortissements réalisés	TOTAL des charges financières	*a* Intérêts supposés des capitaux dépensés et des capitaux représentatifs d'annuités *b* Amortissements supposés des capitaux dépensés et des capitaux représentatifs d'annuités	TOTAL des charges financières
1857	*a* 6,064,344 49 *b* 661,643 34 *c* 2,330,615 03 *d* 28,700 41 *e.* 10,686 66	6,725,987 85 2,370,002 10	9,095,989 93	*a* 7,474,412 76 *b.* 661,643 34 *c.* 407,842 52 *d* 10,686 66	8,136,056 10 418 529 18	8,554,585 28	*a.* 7,972,108 49 *b.* 412,407 82	8,384,516 31
1858	*a.* 6,408 788 43 *b.* 661,102 33 *c.* 2,313 247 49 *d* 29,676 79 *e.* 11,227 67	7,069,890 76 2,354,151 95	9,424,042 71	*a.* 7,490,443 80 *b* 661,102 53 *c.* 427,896 09 *d.* 11,227 67	8,151,546 13 439,123 76	8,590,669 89	*a.* 7,986,487 » *b* 430,503 02	8,416,990 02
1859	*a.* 6,769,061 56 *b* 660,555 93 *c.* 2,590,629 59 *d.* 22,743 19 *e.* 11,796 07	7,429,595 40 2,625,168 05	10,054,764 14	*a.* 7,571,704 41 *b* 660,555 93 *c.* 445,926 56 *d.* 11,796 07	8,032,238 34 457,722 43	8,489,960 77	*a* 8,044,561 01 *b.* 449,996 48	8,494,557 49

1860	a	6,270,585 "	6,030,319 75	9,480,504 08	a.	7,245,755 53	7,005,072 28	8,584,485 57	a. 8,044,748 50 / b. 468,545 46 = 8,513,293 96
	b.	659,956 75			b.	659,956 75			
	c.	2,466,402 49	2,550,184 93		c.	466,419 84	478,813 09		
	d	77,589 19			d.	12,393 25			
	e	12,393 25							
1861	a.	7,184,817 10	7,844,120 45	10,703,201 60	a.	7,111,221 55	7,770,530 68	8,274,353 09	a. 8,157,551 79 / b. 490,054 26 = 8,098,186 05
	b.	659,300 35			b.	659,309 35			
	c.	2,708,084 50	2,859,075 17		c.	490 801 74	503,822 41		
	d.	77,070 20			d	13,020 67			
	e	13,020 67							
1862	a.	6,077,708 67	6,730,446 84	9,695,183 77	a	7,004,317 59	7,732,967 09	8,254,368 00	a. 8,304,849 " / b. 515,924 94 = 8,820,773 94
	b	658,650 17			b.	658,650 17			
	c.	2,911,507 59	2,958,734 03		c.	517,721 44	531,401 27		
	d.	35,457 71			d.	13,679 83			
	e.	13,679 85							
1863	a.	5,912,078 09	6,570,635 64	9,431,041 13	a.	7,003,174 26	7,721,151 88	8,281,555 02	a. 8,569,450 92 / b. 545,175 69 = 9,114,610 61
	b.	657,957 62			b.	657,957 62			
	c.	2,818,525 24	2,861,005 49		c.	540,051 56	560,425 74		
	d	28,107 87			d.	14,372 58			
	e.	14,372 58							
1864	a.	5,852,592 14	6,500,822 16	9,547,266 86	a	6,986 829 80	7,044,050 82	8,255,347 42	a. 8,731,218 59 / b. 562,524 15 = 9,293,742 54
	b.	657,230 02			b.	657,230 02			
	c	2,904,218 28	5,037,444 70		c.	574,187 62	580,287 60		
	d	28,126 44			d	15,099 98			
	e.	15,000 08							

Charges financières de tous les capitaux (suite).

EXERCICES.	COMPTABILITÉ D'APRÈS LES FAITS ACCOMPLIS. (Abandonnée en 1878.) — OPERATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE			COMPTABILITÉ REPOSANT EN PARTIE SUR DES FICTIONS, EN PARTIE SUR DES RÉALITÉS. (Introduite en 1878 et appliquée rétroactivement à la période de 1835 à 1878.) — OPÉRATIONS SUPPOSÉES ET OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE			AUTRE COMPTABILITÉ REPOSANT EXCLUSIVEMENT SUR DES FICTIONS. (Introduite en 1835 et appliquée rétroactivement a la période de 1835 à 1883.) — OPÉRATIONS SUPPOSÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.	
	a Intérêts payés sur emprunts. *b* Intérêts payés par annuités. *c.* Fonds employés à l'amortissement des emprunts. *d.* Frais relatifs à ces amortissements et aux emprunts. *e.* Amortissements par annuités.	*a.* Totaux des intérêts payés. *b.* Totaux des fonds employés à l'amortissement.	TOTAL des charges financières.	*a.* Intérêts supposés des capitaux dépensés. *b.* Intérêts payés par annuités. *c.* Amortissements supposés des capitaux dépensés. *d.* Amortissements réalisés par annuités.	*a.* Totaux des intérêts supposés et des intérêts payés. *b.* Totaux des amortissements supposés et des amortissements réalisés.	TOTAL des charges financières.	*a.* Intérêts supposés des capitaux dépensés et des capitaux représentatifs d'annuités. *b.* Amortissements supposés des capitaux dépensés et des capitaux représentatifs d'annuités.	TOTAL des charges financières.
1865	*a* 6,420,890 37 *b.* 656,465 59 *c.* 3,648,724 84 *d.* 284,699 88 *e* 15,864 41	7,083,355 96 3,949,289 13	11,032,645 09	*a.* 7,059,728 18 *b.* 656,465 59 *c.* 608,046 69 *d.* 15,864 41	7,716,193 77 623,911 10	8,340,104 87	*a.* 8,919,414 50 *b.* 599,326 53	9,518,741 03
1866	*a.* 6,888,003 25 *b.* 655,662 45 *c.* 2,846,444 73 *d.* 71,024 18 *e.* 16,667 55	7,543,667 70 2,934,136 46	10,477,804 16	*a.* 7,488,796 46 *b.* 655,662 45 *c.* 649,051 71 *d* 16,667 55	8,144,458 91 666,599 26	8,811,058 17	*a.* 9,166,665 92 *b.* 631,488 85	9,798,154 77
1867	*a* 6,765,226 70 *b.* 654,818 65 *c.* 4,183,718 41 *d.* 44,200 08 *e.* 17,511 35	7,418,045 55 4,245,429 84	11,663,475 19	*a.* 7,745,902 46 *b.* 654,818 65 *c.* 685,868 01 *d.* 17,511 35	8,398,721 11 703,379 36	9,102,100 47	*a.* 9,806,630 76 *b.* 676,825 94	10,483,456 70

1868	a.	6,632,258 05	7,280,190 80	9,200,173 65	a. 7,780,162 02	8,454,094 77	9,170,865 54	a 9,916,579 72 / b. 708,044 17 — 10,624,625 89
	b.	651,932 15			b. 655,932 15			
	c.	1,884,510 98			c 718,772 92			
	d.	11,028 »	1,913,982 85		d. 18,597 85	736,770 77		
	e.	18,397 85						
1869	a.	6,414,551 08	7,067,551 84	15,644,075 91	a. 7,750,535 98	8,405,536 74	9,176,016 08	a 9,919,144 54 / b. 737,519 15 — 10,656,463 67
	b.	653,000 76			b. 655,000 76			
	c.	8,529,900 67			c 732,950 10			
	d	27,914 16	8,577,144 07		d. 19,529 24	772,270 34		
	e	19,529 24						
1870	a	6,903,481 92	6,855,503 45	8,601,841 45	a 7,891,498 81	8,545,121 02	9,357,495 71	a. 9,974,919 02 / b. 769,566 26 — 10,744,285 28
	b.	652,022 21			b. 652,022 21			
	c.	1,701,702 42			c. 794,066 90			
	d	24,527 79	1,746,358 00		d. 20,307 79	814,374 69		
	e.	20,307 79						
1871	a.	6,904,047 86	7,405,208 31	9,271,424 20	a. 8,551,042 48	9,750,802 93	10,657,805 87	a. 11,444,590 » / b. 845,445 05 — 12,290,035 05
	b.	1,190,100 45			b. 1,199,100 45			
	c	1,652,510 55			c. 857,851 39			
	d	186,729 81	1,868,215 80		d. 49,169 55	907,000 94		
	e.	49,169 55						
1872	a.	7,812,512 46	9,038,616 92	10,954,649 88	a. 9,752,247 10	11,018,351 56	12,002,501 62	a. 12,168,512 51 / b 902,142 15 — 13,070,654 64
	b.	1,280,104 46			b. 1,280,104 46			
	c.	1,088,112 01			c. 952,474 52			
	d.	118,445 41	1,956,032 96		d. 51,475 54	983,950 06		
	e.	51,475 54						

Charges financières de tous les capitaux (suite).

EXERCICES.	COMPTABILITÉ D'APRÈS LES FAITS ACCOMPLIS (Abandonnée en 1878). — OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.			COMPTABILITÉ REPOSANT EN PARTIE SUR DES FICTIONS, EN PARTIE SUR DES RÉALITÉS (Introduite en 1878 et appliquée rétroactivement à la période de 1833 à 1878) — OPÉRATIONS SUPPOSÉES ET OPÉRATIONS RÉALISÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE.			AUTRE COMPTABILITÉ REPOSANT EXCLUSIVEMENT SUR DES FICTIONS (Introduite en 1885 et appliquée rétroactivement à la période de 1833 à 1883) — OPÉRATIONS SUPPOSÉES DANS LE COURS DE CHAQUE EXERCICE	
	a. Intérêts payés sur emprunts. *b.* Intérêts payés par annuités *c* Fonds employés à l'amortissement des emprunts *d* Frais relatifs à ces amortissements et aux emprunts *e.* Amortissements par annuités.	*a* Totaux des intérêts payés. *b.* Totaux des fonds employés à l'amortissement.	TOTAL des charges financières	*a.* Intérêts supposés des capitaux dépensés *b.* Intérêts payés par annuités, *c.* Amortissements supposés des capitaux dépensés *d* Amortissements réalisés par annuités	*a* Totaux des intérêts supposés et des intérêts payés *b* Totaux des amortissements supposés et des amortissements réalisés	TOTAL des charges financières	*a* Intérêts supposés des capitaux dépensés et des capitaux représentatifs d'annuités *b* Amortissements supposés des capitaux dépensés et des capitaux représentatifs d'annuités	TOTAL des charges financières
Totaux au 31 décembre 1872.	a *226,379,553 03* b *11,687,530 21* c. *83,251,791 64* d *3,841,351 20* e *310,999 79*	*238,067,083 24* *87,404,142 63*	*325,471,225 87*	a *240,894,676 81* b *11,687,530 21* c. *14,520,524 58* d. *310,999 79*	*252,582,207 02* *14 831,524 37*	*267,413,731 39*	a *248,493,680 34* b. *13,928,554 96*	*262,422,235 30*
1873	*a.* 10,606,836 48 *b.* 5,241,107 41 *c* 5,532,122 01 *d.* 155,032 22 *e* 426,567 59	15,847,943 89 4,113,722 72	**19,961,666 61**	*a.* 13,607,205 94 *b.* 5,241,107 41 *c* . 1,074,659 22 *d.* 426,567 59	18,848,313 35 1,501,226 81	20,349,540 16	*a* 19,298,408 30 *b.* 1,154,595 56	**20,453,003 86**
1874	*a* . 12,475,830 91 *b.* 5,225,650 36 *c* 141,029 50 *d* 255 585 02 *e.* 444,184 64	17,699,481 27 840,799 86	18,540,281 13	*a* 14,744,508 75 *b.* 5,225,650 36 *c* 1,145,852 44 *d.* 444,184 64	19,968,159 11 1,588,017 08	21,556,176 19	*a* 21,308,246 05 *b.* 1,262,858 45	22,571,104 50

1875	a. 10,852,899 01 b. 5,205,531 17 c 146,016 07 d. 520,136 27 e. 402,708 83	16,058,230 18 928,861 17	16,987,091 35	a. 16,444,678 19 b. 5,205,531 17 c. 1,253,870 60 d. 402,708 83	21,650,009 36 1,696,579 43	23,346,588 79	a. 22,562,118 91 b. 1,299,453 29	23,861,572 20
1876	a. 13,380,326 65 b. 6,622,254 04 c. 301,288 52 d. 54,915 26 e. 634,662 62	20,002,580 69 990,866 20	20,993,446 89	a. 17,414,714 63 b 6,622,254 04 c. 1,508,854 59 d. 634,662 62	24,056,968 67 1,945,497 21	25,980,465 88	a. 24,563,931 44 b 1,470,608 78	26,034,540 22
1877	a. 15,679,900 51 b. 13,671,460 25 c. 759,407 01 d. 61,707 04 e. 956,418 09	29,351,360 56 1,777,532 74	31,128,902 30	a. 21,433,249 58 b 13,671,460 25 c. 1,475,975 99 d 956,418 09	35,104,709 85 2,452,394 08	37,557,103 91	a. 34,218,570 04 b. 1,818,867 81	36,037,437 85
1878	a. 17,568,597 30 b. 12,854,924 26 c. 701,093 11 d. 144,031 71 e. 994,861 64	30,423,521 56 1,839,986 46	32,263,308 02	a. 22,896,218 95 b. 12,854,924 26 c. 1,576,582 54 d. 994,861 64	35,751,143 19 2,571,444 18	38,322,587 37	a. 35,958,616 89 b. 2,008,434 27	37,967,051 15
Totaux au 31 décembre 1878.	a. 306,943,752 69 b. 60,506,257 70 c. 88,832,748 56 d. 4,832,760 22 e. 4,230,403 20	367,450,010 59 97,895,911 78	465,345,922 17	a. 347,435,252 83 b. 60,506,257 70 c. 22,334,279 96 d. 4,230,403 20	407,941,510 53 26,564,683 16	434,506,193 69	a. 406,403,571 94 b. 22,943,373 12	429,346,945 06

Ce tableau peut se résumer dans les résultats au 31 décembre 1855 et au 31 décembre 1878. Voici ces résultats :

Premier système.	Deuxième système.	Troisième système.
Au 31 décembre 1855.		
Intérêts payés. 115,787,426 94	Intérêts supposés et intérêts payés. 111,723,736 45	Intérêts supposés. 94,186,597 24
Fonds employés à l'amortissement. 36,517,819 03	Amortissement supposé et amortissement réalisé 4,256,951 18	Amortissement supposé. 3,808,540 16
Total des charges financières. 153,305,245 97	115,979,687 61	97,995,137 40
Au 31 décembre 1878.		
Intérêts payés. 367,450,010 59	Intérêts supposés et intérêts payés. 407,941,510 55	Intérêts supposés. 406,403,571 94
Fonds employés à l'amortissement. 97,895,911 78	Amortissement supposé et amortissement réalisé. 26,564,683 16	Amortissement supposé. 22,943,373 12
Total des charges financières. 465,345,922 17	434,506,193 69	429,346,945 06

Les totaux de chacune de ces périodes donnent la mesure exacte des réductions de charges financières que les deuxième et troisième systèmes de comptabilité ont permis de réaliser — artificiellement — sur le premier système, c'est-à-dire sur celui qui reflétait les opérations de la Trésorerie. Or, les opérations de la Trésorerie représentent exactement les charges que l'État supportait du chef des chemins de fer.

En examinant de plus près les chiffres du petit tableau comparatif qu'on vient de lire, on se rend mieux compte du vice des systèmes de comptabilité actuellement en vigueur.

On y voit, en effet, qu'au 31 décembre 1855, les fonds consacrés à l'amortissement s'élèvent :

Dans le premier système à. . . . . fr. 36,517,819 03 (1)
— deuxième — 4,256,951 18
— troisième — 3,808,540 16

Puisque l'amortissement a été plus fort dans le premier système, le total des sommes dues pour intérêts devrait être moindre. Ces intérêts sont, en effet,

(1) Correspondant à un amortissement effectif de fr. 33,801,093.46.

proportionnels au capital dû et, en conséquence, ils ont dû diminuer progressivement au fur et à mesure des amortissements.

Il n'en a pas été ainsi, et c'est même le contraire qui s'est produit ; car les intérêts payés au 31 décembre 1855 s'élèvent :

Dans le premier système à.	fr.	115,787,426 94
— deuxième —		111,722,736 43
— troisième —		94,186,597 24

Ainsi moindre était l'amortissement, moindres aussi les intérêts supportés pour le capital restant à amortir. On expliquera cette anomalie par la différence entre le taux de 4 °/₀, supposé en 1878 et appliqué rétroactivement à la période 1835-1855, et le taux réel plus élevé payé pendant cette période. Mais l'explication même condamne le système, puisqu'elle prouve que la comptabilité qui l'applique donne des résultats contraires aux faits acquis.

***

En 1887, le taux de l'intérêt fut abaissé. Cette mesure est justifiée comme suit dans le *Compte rendu* de 1887, page A/8 : « Quand on recherche de » quelles ressources dispose le chemin de fer pour faire face aux charges des » capitaux appliqués à titre de premier établissement, il doit être tenu » compte des intérêts dont sont productifs le solde actif du chemin de fer » ainsi que les sommes versées ou acquittées en compte courant entre » l'Administration et son banquier : le Trésor public.

» Jusqu'ici, ces intérêts ont été calculés au taux uniforme de 4 °/₀. » Mais si l'on considère que la dette totale de l'État, s'élevant en 1887 » à 1,915,846,574 francs, n'a nécessité qu'une charge d'intérêt de » 62,596,026 francs, on constate que le taux moyen servi par le Trésor » n'est que de 3.267 °/₀.

» Si de la dette préindiquée on retranche la partie non amortissable, » soit fr. 219,959,631.74, qui au taux de 2 ½ °/₀ nécessite une dotation » annuelle de fr. 5,579,588.92, il reste capital amortissable fr. 1,693,886,942.17, » et la charge d'intérêt y correspondant s'élève à fr. 57,097,034.98; ce qui » fait ressortir l'intérêt moyen à servir par l'État à 3.37 °/₀. Donc en attri- » buant 3 ½ °/₀ au banquier, le chemin de fer le désintéresse largement.

» C'est ce taux qui sera appliqué, à partir de 1887, aux comptes d'exploita- » tion et financiers pour apprécier le degré de productivité du chemin de » fer de l'Etat. »

A la suite de cette modification apportée au taux de l'intérêt, l'Administration établit une table d'amortissement et l'explique dans les termes que voici :

« Au point de vue des charges financières de l'exploitation, il reste à établir » la part *chiffrée* de dotation annuelle qui amortit intégralement les capitaux » *engagés antérieurement* à 1887, part qui, s'élevant au montant des intérêts » à servir, subit nécessairement l'influence de tout changement apporté à ce

» montant. On sait, en effet, que l'amortissement d'un emprunt réglé par une » annuité uniforme pendant toute la durée de la dette doit être calculé » d'après un coefficient qui comprend, depuis la première échéance jusqu'à » la dernière, les mêmes quotités, tant pour l'intérêt que pour l'amortisse- » ment. Toutefois, comme la somme des intérêts décroît en proportion des » titres remboursés successivement, la partie des intérêts restant ainsi dis- » ponible est appliquée chaque année à l'amortissement.

» Comme il s'agit d'une opération équivalente à une conversion de la dette » du chemin de fer de 4 en 3 ½ %, il est indispensable, pour déterminer la » nouvelle annuité acquittant la dette du passé, de ramener tous les capitaux » restant à amortir fin 1886 à une même échéance finale.

» Or les échéances restant à couvrir pour éteindre les dettes, échéances qui » varient de 59 à 89 ans, ont été ramenées à une *durée moyenne unique* » de 74 ans 8 mois.

» C'est en partant de ce terme final qu'a été calculée l'annuité de la dette » unifiée ( ) restant à servir.

» Quant aux capitaux appliqués annuellement, à partir de 1887, pour des » travaux de premier établissement et à l'extension du matériel, ils seront » amortis, comme par le passé, en quatre-vingt-dix ans au moyen d'une » dotation comprenant, d'après les tables de Pereire, 3,665,781 francs pour » intérêts et amortissement. »

La comptabilité du chemin de fer s'enfonce ici de plus en plus dans les invraisemblances. N'oublions pas que la fiction fondamentale imaginée en 1878 est celle-ci : Les relations du chemin de fer et du Trésor sont assimilées à celles d'une compagnie de chemin de fer avec son banquier. Or l'hypothèse de l'*unification de la dette* par le banquier, sans aucun frais, est d'une invraisemblance évidente.

La faculté de se procurer ensuite chez ce banquier bénévole des capitaux complémentaires partiels au taux uniforme de 3.665,781 %, amortissement compris, est une deuxième invraisemblance. Et enfin, comme le rapport de la Section centrale de 1901 l'a établi, l'allocation par le banquier d'un intérêt à 3 ½ % sur les sommes déposées à vue chez lui est une hypothèse tout à fait contraire à la réalité pratique.

Fatalement, avec pareil système, l'Administration elle-même devait aboutir à des contradictions.

Nous avons vu qu'en 1883, le *Compte rendu* annuel affirme la nécessité d'établir entre le chemin de fer et le Trésor un compte d'intérêts composés en compte courant, et que le compte financier de cet exercice fut établi en conséquence, et le solde général au 31 décembre 1883 corrigé l'année suivante par l'addition des résultats qu'avait donné le redressement des comptes antérieurs.

Le *Compte rendu* de 1887 affirmait de nouveau la même règle dans les

---

(1) L'annuité calculée sur la dette restant due fin 1886, soit fr. 1,215,349,182.25, est de fr. 46,067,565.26; elle comprend pour l'amortissement une quotité initiale, déterminée par le coefficient de 0.2904798 pour 100 francs.

termes suivants : « Quand on recherche de quelles ressources dispose le » chemin de fer pour faire face aux charges des capitaux appliqués à titre de » premier établissement, il doit être tenu compte des intérêts dont sont pro- » ductifs le solde actif du chemin de fer ainsi que les sommes versées ou » acquittées en comptes courants entre l'Administration et son banquier : le » Trésor public ».

Mais le *Compte rendu* de 1894, page A/3, s'exprimait comme suit : « Le » bilan résume la gestion financière des chemins de fer de l'État depuis leur » origine jusque fin 1894. Comme précédemment, il renseigne les intérêts » réciproques, un compte courant avec le Trésor à seule fin de placer, théo- » riquement, l'exploitation par l'État dans une situation analogue à celle des » sociétés concessionnaires qui ne laissent aucunes sommes improductives » d'intérêt et de pouvoir aussi établir certaines comparaisons au point de vue » de sa productivité annuelle, par rapport à celle des grandes exploitations, » en tenant compte toutefois de la différence des barèmes de tarification des » transports, du parcours moyen des unités de trafic, etc., circonstances qui, » nécessairement, influent tant sur le produit moyen par unité que sur la » dépense y afférente. »

Ainsi, les intérêts réciproques considérés comme réels depuis 1883 sont désormais considérés comme purement *théoriques*. En les calculant largement à son profit, comme elle l'a fait, l'Administration n'avait en vue que de rendre possibles certaines comparaisons entre elle et de grandes exploitations similaires.

Jusqu'à la publication du *Compte rendu* de 1894, rien ne permettait de soupçonner que telle fut la raison d'être des intérêts réciproques, car, depuis 1883, le produit de ces intérêts avait été régulièrement classé *dans les ressources dérivant de l'exploitation, destinées à faire face à toutes les charges.* Confondus avec le solde de l'exploitation proprement dite jusqu'en 1886, dernier exercice de la période de déficit 1873-1886, ils avaient figuré au compte financier sous le titre : *Solde des comptes d'exploitation.* C'est seulement à partir de 1887 que cette mention du compte est remplacée par la suivante :

Soldes au 31 décembre { de l'encaisse de l'exploitation . fr. . . . . / des intérêts en compte courant. . . . . }

Il faut observer aussi que l'Administration se trompe lorsqu'elle affirme, dans le *Compte rendu* de 1894, que ces évaluations d'intérêt en compte courant l'ont placée au point de vue financier dans une situation semblable à celle des grandes exploitations similaires.

Car ces grandes exploitations possèdent toutes une organisation coûteuse pour le service de leurs titres et de leurs fonds. Aucune d'elles n'obtient de ses banquiers les conditions que le chemin de fer suppose pour ses relations avec le Trésor public; aucune d'elles n'accumule ses soldes entiers et les intérêts de ceux-ci; aucune d'elles, possédant de tels soldes accumulés, ne recourrait à l'emprunt pour constituer ses nouveaux capitaux d'établissement.

Enfin, l'histoire des entreprises industrielles d'un pays quelconque four-

nit-elle l'exemple d'une administration qui, ayant, pendant plus de quarante ans, payé des intérêts et réalisé des amortissements, selon des règles bien arrêtées, en arrive un jour à considérer ces opérations comme non avenues et à les remplacer par des fictions?

Sous le rapport financier, aucune comparaison n'est possible entre le chemin de fer de l'État et n'importe quelle compagnie.

*
* *

Au bilan de 1894, nous trouvons un poste qui n'existait pas dans les bilans antérieurs. Le voici : « *Pensions servies depuis l'origine aux anciens* » *fonctionnaires et employés du chemin de fer et imputées sur le Budget de la* » *Dette publique* :

» Au 31 décembre 1893	fr.	6,908,925 »
» Pour l'exercice 1894.		561,209 »
TOTAL. . .	fr.	7,470,134 »

Les pensions sont payées sur le Budget de la Dette publique par suite de la confusion des recettes et dépenses des chemins de fer dans le budget général. Mais les pensions payées aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer n'en sont pas moins une charge du chemin de fer, et il est juste qu'il en tienne compte dans sa situation financière.

Cependant le poste *Pensions* disparaît en 1897. Le bilan (*Compte rendu* 1897, pp. A/102 et A/103) porte en renvoi la mention suivante : « Il » a paru rationnel de ne plus mentionner les pensions distinctement au » passif, parce qu'il s'agit de dépenses liquidées à charge du Budget de la » Dette publique et n'affectant par conséquent pas le bilan qui est basé sur » les recettes nettes, défalcation faite des dépenses d'exploitation, afin de » faire ressortir le bénéfice réel. »

Il n'est cependant pas sérieusement contestable que les pensions constituent une charge de l'exploitation. Leur liquidation par le Budget de la Dette publique n'est qu'une question de forme. Les annuités de rachat sont également liquidées sur le Budget de la Dette publique. L'Administration n'en a jamais conclu que les annuités « n'affectaient pas le bilan ».

*
* *

En 1898, le taux de l'intérêt fut de nouveau abaissé. Le *Compte rendu* de 1898 justifie cette mesure de la manière suivante :

« Il reste à démontrer l'opportunité, sinon la nécessité, de réviser la der-
» nière table d'amortissement qui remonte à 1887. Antérieurement, les
» intérêts des capitaux utiles, ayant été réglés au taux excessif de 4 %; il a
» été jugé nécessaire de réduire ce taux à 3 $^1/_2$ % (voir page 10 et les
» annexes VII et VIII du *Compte rendu* de 1887), à partir de 1887, dans le
» but de refléter plus exactement la situation financière du réseau de l'État.

» Cette revision a eu pour point de départ le montant des capitaux *restant* » à amortir fin 1886 et le temps moyen restant à courir pour atteindre le » terme de quatre-vingt-dix ans, dans le but de n'avoir qu'une *annuité inva-* » *riable* jusqu'à l'échéance finale.

» Quant aux capitaux successivement engagés après 1886 — pour des » rachats de lignes concédées, des travaux de premier établissement, l'exten- » sion du matériel, etc., — et qui sont également amortissables *chacun* en » quatre-vingt-dix ans, ils ont nécessité, pour chaque exercice, des *annuités* » *distinctes* Ce mode de procéder, qui s'imposait, ne pouvant toutefois se » perpétuer, il fut entendu que, tous les dix ans, les capitaux *restant à* » *amortir* seraient ramenés à une *durée moyenne* servant de base à une nou- » velle *annuité invariable* pour toute la période antérieure.

» Étant donné que toutes les dépenses budgétaires et les charges finan- » cières ont été assumées par les bilans, lesquels n'ont pas cessé, depuis 1887, » de se clôturer par des encaisses importantes, la revision au taux de 3 ¼ % » se justifie pleinement, ainsi qu'il peut être constaté par l'annexe IX résu- » mant les résultats financiers depuis 1855.

» Au surplus, ce taux est largement rémunérateur, si l'on considère que » les engagements du Budget de la Dette publique ne comprennent que des » obligations à 2 ½ % et 3 % et que le Trésor bénéficie, en outre, d'une » partie des intérêts dont sont productives les recettes versées journellement » par les stations à la Banque Nationale, faisant l'office de caissier général de » l'Etat. »

* * *

L'Administration estime donc *excessif* le taux de 4 % appliqué avant 1887. Nous croyons avoir démontré, au contraire, que ce taux était au-dessous de la réalité des faits acquis (p. 129).

Il fut entendu, dit encore le passage que nous venons de citer, que tous les dix ans les capitaux *restant à amortir* seraient ramenés à une *durée moyenne* servant de base à une *nouvelle annuité invariable* pour toute la période antérieure.

La Section centrale a demandé, l'an dernier (voir Rapport de 1901, p. 145), avec qui et quand pareille entente avait été conclue. Il lui fut répondu que *l'on* s'était décidé à cette mesure dans un but de simplification. Cette mesure a donc été prise par l'Administration, de sa seule autorité.

Quant à l'abaissement du taux à 3 ¼ %, le *Compte rendu* de 1898 le justifie, en ordre principal, *par les encaisses importantes qui ont clôturé tous les bilans depuis 1887*, et en ordre subsidiaire par deux considérations : la première, que les engagements de la Dette publique ne comprennent plus que des obligations à 2 ½ % et à 3 %; la seconde, que le Trésor bénéficie des intérêts dont sont productives les recettes versées quotidiennement par les stations à la Banque Nationale, caissier général de l'État.

S'il était vrai que l'existence d'encaisses importantes puissent déterminer l'abaissement de l'intérêt du capital d'amortissement, il faudrait admettre la réciproque. Et dès lors on devrait se demander comment on a pu

réduire une première fois l'intérêt à 4 °/₀ en 1878, qui était la sixième année d'une période de déficits, et le réduire de nouveau à 3 ½ °/₀ en 1887, alors que 1886 était la dernière année d'une période de quatorze ans de déficits.

Les raisons subsidiaires invoquées en 1898 pour ramener l'intérêt à 3 ¼ °/₀ ne sont pas plus heureuses La Dette publique à 2 ½ °/₀ remonte à la constitution du pays en nation indépendante. Elle nous fut imposée par les traités qui réglèrent les bases de la séparation de la Belgique et de la Hollande. Cette dette est donc complètement étrangère au capital du chemin de fer. Les capitaux absorbés par le chemin de fer proviennent en partie des ressources (fr. 89.831,043-61), en partie des emprunts contractés depuis 1836 à des taux divers, et que des conversions successives ont ramenés au type unique de 3 °/₀ (1). Cela étant, et réserve faite quant aux frais de trésorerie, l'intérêt à porter en compte au chemin de fer devrait être calculé à 3 °/₀ sur les capitaux nominaux consacrés à la construction, aux rachats payés comptant, aux parachèvements, à l'armement, et il faudrait y ajouter les intérêts compris dans les annuités de rachat. En aucun cas, le taux de 3 ¼ °/₀ sur les sommes dépensées et les capitaux représentatifs d'annuités ne se justifie.

Quant aux intérêts dont sont productives les recettes versées à la Banque nationale, nous renvoyons à ce que avons dit plus haut, page 117.

Il est à remarquer, enfin, que l'intérêt à 3 ¼ °/₀, quoique admis seulement en 1898, a eté appliqué rétroactivement à l'exercice 1897, dont les charges financières, fixées d'abord à fr. 58,497,991.77 (voir *Compte rendu* 1897, p. A/116), ont été ramenées à fr. 52,945,684.78 (voir *Compte rendu* 1898, p. A/114 et A/115).

* * *

De 1887 à 1899, tous les exercices se sont clôturés par des bonis. En 1900, au contraire, il y a déficit. Et voici comment le *Compte rendu* s'en explique page A/4 :

« Il semble aussi utile de faire remarquer : 1° que l'on se borne à faire » état du montant des *soldes actifs accumulés* sans faire état des intérêts » réciproques en banque; 2° que, par suite de l'introduction, en 1878, des » nouvelles règles de comptabilité d'après lesquelles est établie la situation » financière, le capital du chemin de fer a été augmenté d'une somme » de 89,830,000 francs que le Trésor ne lui avait pas porté en compte, » parce que cette somme avait été prélevée sur des ressources ordinaires, » c'est-à-dire sans recourir à l'emprunt; 3° qu'en outre le Département des » Finances avait fait figurer dans la situation du Trésor, à *titre d'amortisse-* » *ment* du capital affecté au chemin de fer, la somme de 85,676,000 francs, » tandis que lors de l'adoption des règles susdites, attribuant, pour l'intérêt

---

(1) V. G. Van Cutsem, directeur général de la Trésorerie et de la Dette publique de Belgique, *La Dette publique de Belgique*, page 3.

» et l'amortissement, des annuités invariables qui affectent le compte finan-
» cier, le montant précité a été ramené à 22,334,000 francs (Voir *Compte*
» *rendu* de 1878, pp. 66 et 67); 4° que l'on a compris dans le capital, à titre
» d'intérêts intercalaires, au delà de 22 millions, ce qui ne se faisait pas sous
» le régime de l'ancienne comptabilité. »

Nous croyons devoir faire remarquer que ces observations du *Compte rendu* de 1900 sont très discutables et contredisent d'ailleurs certaines observations des *Comptes rendus* antérieurs :

1° Si l'on tient compte des intérêts réciproques (voir le tableau pp. 60-61, col. 13), le mali effectif de 1900 se transforme en effet en boni. Mais nous croyons avoir démontré que les intérêts réciproques ne correspondent à aucun profit effectif, qu'au point de vue de la raison et de la pratique ils n'ont point de raison d'être. Et nous venons de voir que suivant l'Administration elle-même (*Compte rendu* de 1894, p. A/5), les intérêts réciproques sont purement théoriques, ne sont calculés qu'en vue de permettre d'établir correctement certaines comparaisons et qu'il faut les écarter quand il s'agit d'établir la situation comptable réelle. Aujourd'hui, l'Administration semble revenir à la thèse contraire.

2° Il était parfaitement correct d'ajouter au capital de premier établissement du Chemin de fer la somme de 89,850,000 francs que le Trésor avait prélevée au profit du Chemin de fer sur les ressources ordinaires. Toutes les sommes employées à l'établissement du chemin de fer doivent rentrer dans le capital de premier établissement de celui-ci, quelle que soit leur origine. Il est à remarquer d'ailleurs que l'augmentation du capital à concurrence de cette somme n'a pas aggravé les charges financières, puisqu'en même temps on a réduit le taux de l'intérêt et prolongé le terme de l'amortissement.

3° C'est d'accord avec l'Administration et non contre son gré, comme le *Compte rendu* de 1900 semble le donner à entendre, que l'amortissement figurait pour 83,676,000 francs dans la situation du Trésor, que cet amortissement était véritable, réel, légal, puisqu'il résultait de l'application des lois de 1834 et de 1835 et correspondait à des faits acquis. L'adoption des formules de 1878 a eu pour effet non d'aggraver mais d'alléger les charges financières telles qu'elles résultaient de la pratique antérieure. La réduction à 22,334,000 francs de l'amortissement de 83,676,000 francs le prouve à l'évidence.

4° Les intérêts intercalaires ont été introduits dans le même but, du moins ont-ils eu le même effet, puisqu'ils retardaient le terme initial de l'amortissement. L'Administration l'a déclaré du reste dans le *Compte rendu* de 1885 : « ... Or, à l'encontre de ce qui est généralement pratiqué par les sociétés » concessionnaires dont le compte capital supporte les intérêts de toutes » les dépenses de premier établissement jusqu'au jour où l'objet de ces » dépenses entre dans le domaine de l'exploitation, les comptes financiers » du Chemin de fer de l'état ont PRÉMATURÉMENT assumé ces intérêts et même » l'amortissement pour toutes les liquidations afférentes aux travaux en » cours d'exécution. Il en est résulté, comme cela a déjà été signalé, que le

» compte capital n'a pas reflété le coût effectif des lignes en exploitation et » que les CHARGES FINANCIÈRES ANNUELLES ONT ÉTÉ EXAGÉRÉES. »

Aucune des raisons alléguées par le *Compte rendu* de 1900 pour expliquer la situation actuelle n'est donc probante. Elles ne paraissent avoir d'autre but que d'affirmer la tendance persistante de l'Administration à proclamer, comme elle le faisait déjà en 1898 (*Compte rendu* p. A/8), que la situation financière de notre exploitation des chemins de fer n'a pas à redouter de comparaison.

§ 3. — *Conclusions.*

L'historique de la comptabilité de chemin de fer, que nous venons d'exposer, d'après les *Comptes rendus* annuels, démontre que le système de comptabilité, adopté depuis 1878, ne peut être conservé plus longtemps. Il n'est pas conforme aux lois de 1834 et de 1835 qui n'ont point été abrogées jusqu'ici. Les *fictions*, sur lesquelles il repose, sont contraires à la notion même de la comptabilité qui ne peut être en définitive qu'une relation de *faits accomplis*. Le système est enfin inacceptable, parce que les *formules nouvelles* de 1878, comme les règles qui les ont modifiées dans la suite, ont toutes été inspirées par le désir de présenter les résultats de l'exploitation sous l'aspect le plus favorable possible.

Cette situation devrait être modifiée. Comment? Pour résoudre cette question délicate et très importante, il faut examiner de plus près les raisons principales à l'aide desquelles l'Administration tentait de justifier, en 1878, les formules nouvelles de comptabilité.

D'après l'Administration, il importait d'éliminer l'élément essentiellement variable qu'on avait introduit dans le compte d'exploitation en mettant à la charge du chemin de fer toutes les sommes que le Trésor consacrait annuellement à l'amortissement ou au remboursement de la dette du railway. C'était le premier motif de la réforme qu'elle proposait.

Et le deuxième motif était que pour constater la productivité vraie du chemin de fer, il importait moins de faire supporter au Trésor et au chemin de fer des charges identiques du chef des emprunts, que de trouver une commune mesure d'appreciation dont il put être fait un usage constant.

Le premier de ces deux motifs avait une valeur apparente. Car on introduisait évidemment dans le compte d'exploitation un élément très variable en y comprenant la part du chemin de fer dans les sommes que le Trésor consacrait annuellement au remboursement ou à l'amortissement de ses emprunts, et l'on rendait ainsi plus difficile l'appréciation des résultats de l'exploitation.

Mais pour parer à cet inconvénient, il n'était pas indispensable de recourir à des *fictions* compliquées. Il suffisait de ne plus porter au compte d'exploitation les sommes affectées au paiement des intérêts et de l'amortissement du capital ou à des remboursements. En procédant ainsi, on réduisait le compte d'exploitation aux recettes et aux dépenses qui lui étaient propres, et le solde de ce compte donnait le bénéfice brut de l'exploitation, c'est-à-dire le boni,

abstraction faite des charges financières. C'est le système suivi par les compagnies des chemins de fer et par l'Administration des chemins de fer de l'État elle-même depuis 1878.

En outre, à partir de 1878, l'Administration dresse pour chaque exercice un *compte financier* dans lequel figurent, avec des variantes de pure forme :

A l'actif, les intérêts fictifs et les amortissements fictifs tels qu'ils résultent des *formules nouvelles*.

Au passif, le produit net de l'exploitation.

Depuis 1883, on y a joint à l'*actif* et au *passif* les intérêts réciproques en *compte courant* entre le chemin de fer et le Trésor.

Si, au lieu d'établir ce compte à l'aide de *fictions*, l'Administration s'était bornée à y inscrire tout simplement les intérêts soldés par le Trésor et les sommes consacrées réellement à l'amortissement, elle eût respecté les lois de 1834 et de 1855 et les bilans eussent reflété la productivité vraie du chemin de fer.

Nous rencontrons ici le deuxième motif indiqué pour justifier les *formules nouvelles*. L'Administration dit, en effet, que pour constater la productivité vraie du chemin de fer, pour établir la valeur relative des résultats de l'exploitation, il importe moins de faire supporter au Trésor et au chemin de fer identiquement les mêmes charges du chef des emprunts que de trouver une mesure commune d'appréciation dont il puisse être fait constamment usage.

Ceci est assez malaisé à comprendre. Car la productivité *vraie* d'un chemin de fer ne peut être constatée qu'à l'aide d'éléments *vrais* et non pas à l'aide de *fictions*. La *mesure commune d'appréciation*, dont parle l'Administration, peut, si on l'établit avec un grand souci d'exactitude, servir de point de départ dans une discussion, mais jamais elle ne pourrait être admise comme base d'une comptabilité.

La comptabilité ne peut être autre chose que la relation scrupuleusement exacte des faits accomplis. Son exactitude est essentielle à la marche régulière de toute industrie, car on ne peut en connaître que par elle les résultats réels. Le compte financier du chemin de fer reposant sur des fictions, il est impossible de savoir actuellement quelle est sa productivité vraie. A cette heure nous ignorons la situation exacte. Seule une revision soigneuse des faits accomplis pourrait nous l'apprendre avec certitude.

Ainsi aucune des deux raisons invoquées par l'Administration à l'appui de la réforme de 1878 ne paraît valable.

Faut-il en conclure que la solution doive consister à écarter les *formules* de 1878 et à revenir purement et simplement aux errements antérieurs?

Nous ne le pensons point.

Nous inclinons à croire que la modification du système de comptabilité de 1857 s'imposait au contraire bien avant 1878.

L'histoire de nos chemins de fer considérée sous le rapport du capital de premier établissement et par conséquent des charges financières peut se diviser en deux périodes.

La première comprend la construction et l'exploitation des lignes décrétées

par les lois du 1er mai 1834 et du 26 mai 1837 (1) (et leurs compléments) ; savoir :

	Kilom.
Malines à Anvers	25.5
Malines à Termonde, Gand, Bruges et Ostende (avec embranchement de Gand à Deynze, Courtrai, Mouscron (frontière française) et Tournai	202.5
Malines et Louvain, Tirlemont, Landen (avec embranchement sur Saint-Trond, Liége, Verviers et Welkenraedt (frontière prussienne).	147.5
Malines à Bruxelles, Hal, Braine-le-Comte, Mons et Quiévrain (frontière française) avec embranchement de Braine-le-Comte à Charleroi et Namur	186
TOTAL. . . .	561.5

La seconde période commence en 1870. En 1867, après l'ouverture de la ligne de Braine-le-Comte à Gand, le *Compte rendu* annonçait que le réseau de l'État était à peu près complet et ne devait guère recevoir à l'avenir d'autre développement que celui qui résulterait de l'établissement de la ligne de Bruxelles à Luttre.

Les dispositions des lois de 1834 et de 1835 relatives à l'amortissement du capital et au service des intérêts étaient connexes à la création du réseau primitif qui était limité. Dès l'instant où l'on procédait à une extension non limitée de ce réseau, il était logique de modifier aussi les dispositions légales sur le service financier, mais on ne pouvait les modifier qu'à l'intervention de la Législature.

On n'a point procédé ainsi. Jusqu'en 1878, on a continué les errements anciens, pour y substituer alors des *formules nouvelles* sans l'intervention, d'après nous indispensable, de la Législature, et de la seule autorité de l'Administration.

Nous sommes ainsi en présence d'un système ancien suranné et de *formules nouvelles* d'une valeur très discutable, nous croyons l'avoir établi. Il appartient au Gouvernement seul de régulariser la situation en saisissant les Chambres d'un projet de loi. Il ne paraît pas inopportun cependant d'examiner brièvement ici dans quelles conditions pareil projet devrait être conçu pour répondre à son but.

Nous avons à considérer d'abord, que, dans le régime budgétaire actuel, la comptabilité vraie du chemin de fer est distribuée entre les budgets des Voies et Moyens, de la Dette publique, des Finances, des Recettes et Dépenses extraordinaires, des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Il suit de là que la situation financière du chemin de fer ne peut aujourd'hui s'établir avec exactitude et correction qu'en extrayant de ces divers budgets, pour les rassembler ensuite, toutes les sommes qui concernent le chemin de fer.

C'est un état de choses qui ne doit pas être maintenu. Plusieurs fois, la Section centrale a exprimé cette idée, en demandant la création d'un budget

(1) En même temps que l'exploitation de ses lignes propres, l'État a assumé à partir de 1847, moyennant 50 % de la recette brute, l'exploitation de certaines lignes concédées à des Compagnies, telle que Tournai-Jurbise et Dendre-Waes.

spécial des chemins de fer, qui contiendrait *toutes* les recettes et *toutes* les dépenses, ordinaires et extraordinaires, qui concernent les chemins de fer. C'est le budget *industriel,* recommandé par l'honorable M. Hubert, dans son rapport sur le Budget de 1899.

Le progrès ainsi réalisé serait déjà notable, bien que de pure forme.

Pour que la réforme fût complète, adéquate à son objet, il faudrait que la dette du chemin de fer fût distraite de l'ensemble de la dette nationale, que son amortissement fût calculé pour un terme ne dépassant pas 1960, et que cet amortissement se réalisât effectivement, et indépendamment de l'amortissement de l'autre partie de la dette nationale.

Il n'est pas inutile de le rappeler encore : dans l'état actuel des choses, l'amortissement du capital du chemin de fer, fût-il calculé correctement, ne se fait que dans les écritures. En dehors du paiement des annuités de rachat, il n'y a point d'amortissement effectif.

Réaliser la réforme que nous indiquons ici, serait rendre au pays un service de premier ordre.

Un court historique des résultats de l'exploitation de nos chemins de fer le démontrera.

De 1835 à 1853, lit-on dans le *Compte rendu* de 1871, page VII, le chemin de fer ne parvenait pas à couvrir ses dépenses annuelles (exploitation et service des emprunts, amortissement compris) au moyen de ses recettes; le Trésor fit de ce chef au railway des avances qui montèrent successivement jusqu'à 59 millions de francs. Mais, à partir de 1854, la situation se modifia et les produits réalisés atteignirent chaque année un chiffre suffisant pour que cette dette s'effaçât peu à peu. Les résultats favorables se maintinrent jusqu'en 1872.

Les *situations du Trésor public envers le chemin de fer,* publiées aux pages 87 à 92, ont montré comment le solde *créditeur* du Trésor, qui était de fr. 54,584,446.48 au 31 décembre 1855, s'était transformé au 31 décembre 1872 en un solde *débiteur* de fr. 17,772,259.74.

Si l'on fait le même rapprochement entre les comptes d'exploitation de ces deux époques, on constate que la situation, toutes charges payées, se soldait :

Au 31 décembre 1855, par un *déficit* de.	fr.	22,441,178 45
Au 31 décembre 1872, par un *boni* de		15,744,996 08

ce boni s'établissant comme suit :

Fr.	17,772,259 74	
—	2,027,263 66	intérêts courus, mais payables en février et mai 1873 et divers.
Fr.	15,744,996 08	(voir p. 55, *Compte rendu* de 1872.)

* * *

En 1873 s'ouvre une nouvelle période de déficits qui se prolonge jusqu'en 1885.

Les nouvelles *formules* de comptabilité furent introduites pendant cette période. Elles eurent pour effet d'atténuer les déficits.

En 1887, les bonis reparaissent et se maintiennent jusqu'en 1899. En 1900

et 1901, les bonis font de nouveau place aux déficits, malgré les *formules nouvelles* et malgré la réduction du taux de l'intérêt à 3 $^1/_2$ °/₀ d'abord, puis à 3 $^1/_4$ dans le calcul des charges financières.

A quoi faut-il attribuer ces variations des résultats financiers de l'exploitation? Les *Comptes rendus* sont en général très sobres de renseignements sur ce point. On peut lire cependant, à la page A/3 du *Compte rendu* de 1900, les observations suivantes :

« La différence s'explique en grande partie, pour 1900, par le renchérisse-
» ment des matières et des objets de consommation les plus importants.
» En effet, à ne considérer que le combustible, la dépense, qui était
» de 14,183,291 francs en 1899, s'est élevée, en 1900, à 25,983,643 francs,
» soit une augmentation de 11,800,352 francs.

» On ne doit pas perdre de vue que le prix du charbon joue un très grand
» rôle dans la plupart des branches de l'industrie et qu'il influe, par consé-
» quent, sur le coût des objets fabriqués.

» Le renforcement des approvisionnements, l'accroissement du trafic et les
» augmentations de traitement et de salaire accordées au personnel des lignes
» reprises, afin de mettre sa situation en rapport avec celle des agents de
» l'ancien réseau, ont également contribué à l'augmentation des dépenses.

» Enfin, on ne peut se dissimuler que la reprise des lignes concédées
» entraînera pendant plusieurs exercices à des dépenses assez importantes
» pour mettre leurs moyens d'exploitation successivement dans des condi-
» tions analogues à ceux des anciennes lignes de l'État. Le passé le démontre
» à l'évidence, car si, lors du rachat des lignes des Bassins Houillers (en
» 1871, pendant la guerre franco-allemande), le solde actif a été très favo-
» rable (fr. 10,429,049.89), ce résultat doit être attribué entre autres à l'in-
» tensité extraordinaire du trafic, à l'ajournement de tous travaux n'ayant
» pas un caractère d'urgence au point de vue de la sécurité du service, etc.
» Mais dès 1872, le boni s'est abaissé à fr. 4,003,173.07, et à partir de 1873,
» le compte financier accuse un mali de fr. 8,867,743.24; les malis ont
» persisté jusqu'en 1886 (*voir* annexe VIII). »

Toutes ces causes ont déjà été indiquées en 1900 par l'Administration dans sa réponse à la quarante-septième question de la Section centrale chargée d'examiner le Budget de cet exercice et elles ont été discutées alors (voir Rapport 1900, pp. 121 et suivantes). Il est surprenant de trouver parmi elles *l'accroissement du trafic*. L'accroissement du trafic est bien une cause de dépenses supplémentaires, mais elle doit avoir normalement pour corollaire un accroissement supérieur de recettes.

Une seule des causes auxquelles l'Administration attribue le déficit est spécifiée dans le *Compte rendu* de 1900 : c'est le renchérissement des objets de consommation et notamment du combustible.

Or, en 1901, cette cause de dépenses perd de son importance.

Nous voyons à l'article 21 du Budget, page 4 du présent Rapport, que la dépense de ce chef, qui s'élevait en 1900 à . . . . . fr. 25,658,346 »
descend en 1901 à . . . . . 23,913,841 »

DIFFÉRENCE EN MOINS. . . . fr. 1,744,505 »

Néanmoins, le coefficient réel d'exploitation passe de 67.93 en 1900 à 68.38 en 1901, et le déficit, qui s'élevait en 1900 à 3,338,749 francs, monte, d'après les chiffres approximatifs de 1901, à 6,161,108 francs (voir tableau, pages 28-29 du présent Rapport)

Le renchérissement du prix du charbon n'est donc pas la cause principale de la situation.

La cause réelle doit être cherchée dans l'incorporation au réseau de l'État des lignes reprises.

En effet, la période de construction et d'organisation du réseau qui renferme les lignes principales se termine vers 1850. Peu après la fin de cette période, nous voyons les résultats de l'exploitation s'améliorer normalement, les bonis apparaître et persister jusqu'en 1872.

En 1873, par le rachat des lignes des Bassins Houillers, du Grand-Luxembourg et de Pepinster à Spa, le réseau fut doublé, 938 kilomètres venant s'ajouter à 933 kilomètres exploités par l'État. Au lendemain de ce rachat, la situation se modifie. L'ère des déficits se rouvre et continue jusqu'en 1886.

En 1887, la situation se relève sous l'action de trois facteurs :

a) L'augmentation des recettes (1);

b) La compression des dépenses (2);

c) L'abaissement successif du taux de l'intérêt de 4 à 3 1/2 °/₀, puis de 3 1/2 à 3 1/4 °/₀.

En 1900, au lendemain du rachat des lignes d'Anvers-Gand, de Gand-Eecloo, du Liégeois-Limbourgeois, du Grand Central Belge et de Liége-Maestricht, en tout 632 kilomètres, venant s'ajouter aux 3,407 kilomètres déjà exploités par l'État, le même phénomène se reproduit que nous avons observé en 1873. Les exercices de 1900 et 1901 se clôturent par les déficits que nous avons signalés.

L'Administration, en déclarant, dans le dernier *Compte rendu* (1900), que la reprise des lignes concédées entraînera, pendant plusieurs exercices, à des dépenses assez importantes, laisse entendre qu'à son avis la situation se relèvera après cette période transitoire.

Mais le rapprochement des résultats de l'exploitation de l'exercice 1886, qui précède immédiatement la dernière période de bonis, des résultats de l'exercice 1899, qui la clôture, donne :

	1886.	1899.	Augmentation.
Recette brute par kilomètre	36,418 »	49,814 »	36.8 °/₀
Dépense d'exploitation par kilomètre	20,707 »	29,534 »	42.6 °/₀

La progression des dépenses a donc dépassé la progression des recettes.

	1884.	1885.	1886.	1887.
(1) Recette brute par kilomètre . fr.	38,412 »	37,746 »	36,418 »	38,593 »
(2) Dépense d'exploitation par kilom.	22,945 »	22,121 »	20,707 »	20,843 »

Si nous établissons la même comparaison sur des périodes quinquennales depuis 1886, nous obtenons :

	Moyennes de 1886 à 1890.	Moyennes de 1891 à 1895.	Augmentations.	Moyennes de 1896 à 1900.	Augmentations.
Recette brute par kilomètre	40,519 »	44,874 »	11.3 %	48,569 »	8.2 %
Dépenses d'exploitation par kilomètre . .	22,519 »	26,035 »	15.6 %	29,282 »	12.5 %

Ici encore la progression des dépenses dépasse la progression des recettes.

Si à cet indice fâcheux nous ajoutons cette circonstance qu'un notable abaissement de l'intérêt, actuellement fixé à 3.25 %, n'est plus possible, que d'autre part le développement accentué et inévitable de nos installations entraînera une augmentation corrélative des charges ordinaires de l'exploitation, nous sommes obligés de conclure que l'avenir est loin de s'annoncer rassurant.

Abstraction faite des questions d'exploitation, dont nous ne nous sommes point préoccupés dans cette étude, il est indispensable d'établir la situation financière du chemin de fer d'après des éléments certains et conformément aux faits accomplis et d'arrêter un nouveau système de comptabilité qui écarte toute *fiction* pour s'en tenir aux réalités. Ce premier travail achevé, le moment sera venu d'inaugurer le budget *industriel,* contenant toutes les recettes et dépenses, ordinaires et extraordinaires, relatives au chemin de fer, et supprimant la confusion qui s'est établie, tout au moins partiellement, sous le régime actuel, entre les recettes et dépenses des divers services de l'État et les recettes et les dépenses du chemin de fer. Alors se posera nécessairement et d'une manière concrète la question de l'amortissement de la dette du chemin de fer, dont le rapport de la Section centrale de 1901 a démontré l'absolue nécessité. On peut dire, sans exagération, que l'avenir financier et économique du pays est lié à l'avenir de nos chemins de fer. Nous avons donc à envisager toutes les questions qui s'y rapportent avec fermeté et prévoyance, et à les résoudre d'après l'enseignement des faits, sans nous laisser égarer par des illusions ou par des théories. Il importe avant tout de se bien pénétrer de cette vérité économique élémentaire, que l'État exploitant des chemins de fer est soumis à des charges financières de même nature que les sociétés concessionnaires, que ses ressources ne sont pas illimitées, que de même qu'il est tenu, en tant que débiteur, de payer les intérêts du capital qu'il a emprunté pour l'établissement de ses lignes, il est tenu, comme exploitant, de l'amortir en un délai qui ne soit pas trop prolongé. Le danger de toutes les régies est ou bien d'exagérer les charges du capital au bénéfice du compte d'exploitation — et nous ne disons pas que ce soit ici le cas — ou d'en ralentir l'amortissement.

L'examen attentif de la situation présente ne fait que confirmer cette appréciation du rapport de la Section centrale de 1901, que nous avons vécu sous l'empire d'une illusion en imaginant que le chemin de fer était pour l'État une source de larges revenus.

CHAPITRE III.

Postes, Télégraphes et Téléphones.

Section 1re. — Recettes et dépenses

A. Le total des recettes des postes, télégraphes et téléphones pour l'exercice 1901 s'est élevé approximativement à . . . . . fr. 35,493,425 »
se décomposant comme suit :

Postes . . . . . fr.	25,964,425 »	
Télégraphes et téléphones	9,529,000 »	
Total égal. . . . fr.	35,493,425 »	

Les recettes de 1900 s'élèvent au total de . . . . . fr. 34,557,923 29
se décomposant comme suit :

Postes . . . . . fr	25,248,482 95	
Télégraphes et téléphones	9,309,440 34	
Total égal. . . . fr.	34,557,923 29	

D'où il résulte pour 1901 sur 1900 une augmentation de recettes de . . . . . fr. 935,501 71

dont, pour les postes . . . . . fr.	715,942 05	
— les télégraphes et téléphones .	219,559 66	
Total égal. . . . fr.	935,501 71	

Les recettes de 1899 s'élevaient au total de . . . . fr. 32,779,014 33
se décomposant comme suit :

Postes . . . . . fr.	23,995,997 49	
Télégraphes et téléphones	8,783.016 84	
Total égal. . . . fr.	32,779,014 33	

D'où il résulte pour l'exercice 1900 sur l'exercice 1899 une augmentation de recettes de . . . . . fr. 1,778,908 96

dont, pour les postes . . . . . fr.	1,252,485 46	
— les télégraphes et téléphones. .	526,423 50	
Total égal. . . . fr.	1,778,908 96	

B. L'ensemble des dépenses approximatives pour 1901 s'est élevé à . . . . . fr. 21,063,500 »
se décomposant comme suit :

Postes (y compris leur part dans les frais généraux d'administration). . . . . fr.	14,112,308 »	
Télégraphes et téléphones (y compris leur part dans les frais généraux d'administration)	6,951,192 »	
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	21,063,500 »	

L'ensemble des dépenses de 1900 s'élève à . . . . fr. 20,166,201 80
se décomposant comme suit :

Postes . . . . . fr.	13,498,196 »	
Télégraphes et téléphones	6,668,005 80	
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	20,166,201 80	

D'où il résulte pour 1901 sur 1900 une augmentation de dépenses de. . . . . fr. 897,298 20

dont, pour les postes . . . . . fr.	614,112 »	
— les télégraphes et téléphones .	283,186 20	
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	897,298 20	

L'ensemble des dépenses de 1899 s'est élevé à . . . fr. 19,179,909 16
se décomposant comme suit :

Postes . . . . . fr.	12,806,977 71	
Télégraphes et téléphones.	6,372,931 45	
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	19,179,909 16	

D'où il résulte pour 1900 sur 1899 une augmentation de dépenses de . . . . . fr. 986,292 64

dont, pour les postes . . . . . fr.	691,218 29	
— les télégraphes et téléphones. .	295,074 35	
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	986,292 64	

C. La comparaison des recettes et des dépenses donne lieu aux constatations suivantes :

1° La progression des recettes des postes, télégraphes et téléphones de 1899 à 1900 (chiffres rectifiés) a dépassé la progression des dépenses de	fr.	792,616 32
2° La progression des recettes de 1900 (chiffres définitifs) à 1901 (chiffres approximatifs) sur les dépenses est de . .		38,203 51

D. Pour les postes, le rapport de la recette à la dépense est:

En 1899, de	53.37 %
En 1900, de	53.46 %
En 1901, de (approximation)	54.35 %

E. Le projet de budget pour 1902 comprend des augmentations à concurrence de 729,850 francs, se décomposant comme suit :

Services communs.	fr.	26,300 »
Postes.		462,172 »
Télégraphes et téléphones		240,578 »
TOTAL. . . .	fr.	729,050 »

Les pricipales augmentations portent sur les articles suivants :

Art. 35. — Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés de la poste	fr.	214,327 »
Art. 36. — Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes		234,900 »
Art. 37. — Transport de dépêches, etc.		45,685 »
Art. 40. — Matériel, etc.		33,200 »
Art. 42. — Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés des télégraphes et téléphones		108,230 »
Art. 43. — Salaires		16,550 »
Art. 44. — Entretien des lignes, etc.		131,000 »

SECTION 2. — QUESTIONS DIVERSES.

A. — *Postes.*

I. — Bureaux auxiliaires.

L'Administration a inauguré cette année à Bruxelles les bureaux auxiliaires des postes ouverts chez les particuliers. La Section centrale a posé, à ce sujet, la question suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quels sont les résultats de l'ouverture de bureaux auxiliaires des postes chez des	L'Administration des postes n'est pas encore fixée sur les résultats de l'expé-

particuliers, dans l'agglomération bruxelloise?

N'y aurait-il pas lieu d'étendre cette mesure dans les campagnes où l'on manque de sous-perceptions?

rience commencée à Bruxelles, quant à l'établissement d'agences.

On procède en ce moment à un examen approfondi de la question, examen qui permettra de se prononcer au sujet de l'opportunité de la création de bureaux de l'espèce dans d'autres localités.

Toutefois, les agences dont les attributions très limitées ne comprennent que les opérations les plus usuelles de la poste, sont réservées aux villes et aux localités les plus importantes possédant déjà un bureau de poste à service complet. Ce sont, en quelque sorte, des guichets supplémentaires ouverts pour la facilité du public et à la décharge des bureaux principaux, dans les centres où le trafic postal est particulièrement important.

Pour les communes rurales, il existe des catégories de bureaux beaucoup mieux appropriés à ces localités que les agences, rendant des services plus complets aux habitants, ce sont les sous-perceptions, les dépôts et les dépôts-relais.

Or, depuis le commencement de l'année 1897, il a été créé :

97 sous-perceptions ;
91 dépôts-relais et
24 dépôts simples,

soit 212 bureaux nouveaux, ce qui représente une augmentation de 67 % pour une période de cinq ans.

Il a donc été satisfait aux besoins les plus urgents.

En vue de poursuivre la création des bureaux secondaires, il est prévu chaque année au budget un certain crédit à affecter spécialement à cet objet.

Il se comprend difficilement que l'Administration ne soit pas encore fixée sur les résultats de l'expérience. Ces résultats se ramènent à deux catégories : résultats pour le public et résultats pour l'Administration.

Pour ce qui concerne le public, aucun doute n'est possible : plus il y aura de bureaux auxiliaires et plus il sera satisfait.

Toute la question est de savoir si les commodités plus grandes données ainsi au public se concilient avec l'intérêt général que représente ici l'Administration des postes. Or, après un an d'essai, l'opinion de l'Administration n'est point faite, bien que le résultat à apprécier se limite à ces deux points :

1° L'ouverture de bureaux auxiliaires a-t-il sensiblement diminué le travail des bureaux principaux?

2° Les règlements de compte que ces derniers doivent faire avec les bureaux auxiliaires ne leur créent-ils pas un surcroît de travail supérieur à l'allégement produit par l'ouverture de ces bureaux?

La réponse de l'Administration à la deuxième partie de la question de la Section centrale est beaucoup plus satisfaisante.

II. — Réception et surveillance du matériel et des approvisionnements.

QUESTION.

Le rapprochement des développements des articles 32, 33 et 34 du Budget (services communs aux postes, télégraphes et téléphones) conduit à cette constatation :

Réception et surveillance du matériel et des approvisionnements. — Dépôt :

Art. 32. — Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	fr.	54,985 »
Art. 33. — Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .		73,180 »
TOTAL. . .	fr.	128,165 »

Art. 34. — Matériel, machines, outils, approvisionnements de papiers, etc. :

Imprimés, fournitures de bureau, reliures	fr.	8,200 »
Loyers.		100 »
Éclairage et chauffage . .		60,000 »
Entretien des locaux et du mobilier		66,000 »
Entretien du matériel et de l'outillage.		5,000 »
Papiers, encres et approvisionnements divers pour la fabrication des valeurs postales et télégraphiques. . .		167,000 »
Approvisionnements divers, menues dépenses		23,700 »
TOTAL. . .	fr.	330,000 »

Une dépense en principal de 330,000 fr. entrainerait donc, d'après le libellé des articles en question, une dépense en personnel de 128,165 francs. Cela est-il exact?

La Section Centrale demande des explications à cet égard.

RÉPONSE.

Les crédits inscrits au littera C de l'article 32 et au littera C de l'article 33 du projet de Budget de l'exercice 1902 doivent servir également au paiement des traitements et des salaires des fonctionnaires et des agents qui sont chargés de la réception, de la surveillance et de l'emmagasinage dans les dépôts :

a) Du mobilier, du matériel et des approvisionnements de la poste, du télégraphe et du téléphone dont les frais d'acquisition sont imputés sur les articles 40 et 44 du Budget;

b) Du mobilier et du matériel télégraphique et téléphonique payés au moyen des crédits inscrits aux articles 49*a* et 49*b* du tableau annexé à la loi contenant le budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1901, ainsi que du crédit extraordinaire qui sera alloué en 1902.

Les traitements et les salaires dont il est question ci-dessus sont mis à charge de la section « Services communs » du Budget, parce que les opérations de réception, de surveillance et d'emmagasinage se font simultanément pour la poste, pour le télégraphe et pour le téléphone et qu'il serait impossible de répartir exactement les dépenses de l'espèce entre les différents services.

Ces explications ne donnent pas la justification du chiffre de 128,165 francs prévu pour la réception et la surveillance du matériel et des approvisionnements. Elles ont appelé l'attention de la Section centrale sur le libellé ci-après du littera c de l'article 40 du Buget :

Entretien et appropriation de locaux; achat et entretien du mobilier et du matériel; menues dépenses; armement des facteurs ruraux; indemnités à accorder éventuellement à des veuves, enfants ou familles d'agents qui ont été victimes d'accidents survenus en service . . . . . fr. 260,430 »

Il ne paraît pas rationnel de liquider sur le même article du Budget des frais d'entretien de locaux et d'achat de mobilier en même temps que des indemnités à accorder aux familles d'agents victimes d'accidents survenus en service.

En règle générale et absolue, toutes les dépenses relatives au personnel devraient être distinguées des autres dépenses.

III. — Hôtel central des postes de Bruxelles — Chauffage et éclairage.

QUESTION.	RÉPONSE.
Le paragraphe des développements de l'article 33 prévoit *en salaires* une dépense de 30,075 francs pour le chauffage et l'éclairage de l'hôtel central des postes, télégraphes et téléphones. La Section centrale demande aussi des explications sur cette dépense, qui lui paraît excessive.	Les chiffres suivants relatifs à la composition du personnel qui fonctionne à l'hôtel central des postes et télégraphes permettront d'apprécier l'importance des services installés dans cet hôtel et donneront une idée des installations que nécessitent le chauffage et l'éclairage : 180 fonctionnaires et employés des postes; 480 fonctionnaires et employés des télégraphes; 500 facteurs des postes; Une centaine d'ouvriers et environ 250 porteurs de télégrammes; Les installations dont il s'agit comprennent : 1° *Dans la salle des machines :* 2 machines à vapeur de 70 chevaux actionnant 2 dynamos de 110 volts 350 ampères; Des moteurs électriques actionnant des pompes qui refoulent l'eau dans les chaudières et dans les réservoirs situés au troisième étage de l'hôtel; Des pompes d'alimentation Worthington; Un turbo-moteur Parsons de 50 chevaux attaquant directement une dynamo.

Dans cette salle se trouve le tableau de distribution commandant l'éclairage électrique des différentes parties de l'hôtel.

2° *Dans un local annexé à la salle des machines :*

2 machines à vapeur actionnant chacune une pompe à air comprimé et une pompe à vide;

1 moteur électrique actionnant une pompe à vide pour le fonctionnement des tubes pneumatiques servant au transport souterrain des télégrammes et des exprès postaux de Bruxelles-Central à Bruxelles-Nord;

Idem à Bruxelles-Bourse;

Idem à Bruxelles-Midi et pour ceux de Bruxelles-Central du rez-de-chaussée au deuxième étage.

Ce service fonctionne chaque jour de 7 à 22 heures;

Enfin, une pompe triplex commandée par la transmission.

3° Dans les sous-sols se trouvent encore :

1 batterie de 90 accumulateurs d'une capacité de 1,300 ampère-heures pour l'éclairage des nombreux locaux de l'hôtel occupés par les services des postes et télégraphes;

6 batteries d'accumulateurs fournissant le courant aux appareils télégraphiques du bureau central et qui sont chargées par le courant engendré par les dynamos;

1 moteur électrique actionnant des presses autographiques.

4° Au rez-de-chaussée se trouvent :

La chambre de chauffe, qui comprend quatre chaudières de 120 mètres carrés de surface de chauffe chacune; ces chaudières forment deux groupes de deux chaudières chacun, dont l'un est en nettoyage pendant que l'autre est en fonctionnement;

1 élévateur-traineur à charbon actionné par un moteur électrique.

* * *

Les installations de la poste (salle de triage) et celles du télégraphe (salle des appareils, salle de distribution, salle d'ac-

ceptation — cette dernière accessible au public) servent en permanence, jour et nuit, et nécessitent, par conséquent, un fonctionnement continu des installations de chauffage et d'éclairage.

Le personnel attaché au servive des machines et des chaudières se compose actuellement de 6 mécaniciens et de 15 chauffeurs, soit en tout 21 agents répartis en trois brigades sous la surveillance d'un contremaître, qui a également dans ses attributions la surveillance de l'installation de l'hôtel des téléphones de la rue de la Paille.

Ce personnel n'est pas seulement utilisé à la marche régulière des installations de chauffage, d'éclairage, etc.; il assure l'entretien des machines et des appareils d'éclairage électrique (63 lampes à arc et 1,391 lampes à incandescence), et, au besoin, effectue les modifications et les réparations.

De plus, ce personnel coopère aux installations d'éclairage électrique dans certains bureaux de poste et de télégraphe de l'agglomération bruxelloise et même de la province. Il s'occupe, enfin, de l'entretien des batteries d'accumulateurs.

Les chiffres relatifs à la composition du personnel qui fonctionne à l'hôtel central des postes ne peuvent donner qu'une idée très imparfaite des dépenses en salaires que nécessiterait le chauffage et l'éclairage de cet immeuble.

En matière de chauffage et d'éclairage, le nombre de locaux et leur superficie sont surtout à considérer bien plus que l'effectif du personnel qui les occupe. A cet égard, la réponse ne donne pas de renseignements.

Il eût été intéressant de comparer la *dépense en salaires* faite pour chauffer et éclairer l'hôtel des chemins de fer, autrement vaste que l'hôtel des postes. La Section centrale ne possède pas de données qui lui permettent d'établir cette comparaison.

IV. — Indemnités à payer aux concessionnaires de lignes régulières de navigation transatlantique. (Art. 38 du Budget.)

QUESTION.	RÉPONSE.
On demande le détail de la dépense prévue à l'article 38 (Indemnités à payer aux concessionnaires ou entrepreneurs de lignes régulières de navigation transatlantique, etc.) et communication des conven-	Sur le crédit non limitatif de 120,000 francs prévu à l'article 38 (Postes) du projet de Budget du Département pour l'exercice 1902 sont imputées : 1° La subvention annuelle de 80,000

tions et arrangements en vertu desquels ces indemnités sont payées.

francs prévue par l'article 2 de la Convention conclue le 1er mai 1886 entre le Gouvernement belge et la Compagnie « Norddeutscher Lloyd », de Brême, et par laquelle cette Compagnie s'est engagée à faire faire escale à Anvers par tous les paquebots se rendant de Bremerhaven : *a*) vers l'Asie orientale; *b*) vers l'Australie et vice versa.

Cette convention a été approuvée par la loi du 21 mai 1886.

2° La subvention de 1,500 francs par traversée attribuée à la « Deutsch-Australische-Dampfschiffs-Gesellschaft, de Hambourg, en vertu de la Convention du 24 juin 1889 approuvée par la loi du 5 août 1889.

La Compagnie, par application de cette Convention, doit effectuer un voyage tous les vingt-huit jours d'Anvers sur l'Australie, soit treize par an; au retour d'Australie sur Anvers les voyages doivent être au minimum de six et ne peuvent excéder treize.

Le subside à cette ligne représente donc annuellement au minimum 28,500 francs et au maximum 39,000 francs.

Sur cet article 38 sont également imputées les taxes de pilotage à restituer lorsque les navires du « Norddeutscher Lloyd » font usage de pilotes néerlandais.

A la présente sont annexées les deux conventions visées ci-dessus.

Cette réponse satisfait à la demande de la Section centrale. Nous insérons aux annexes les conventions communiquées (annexe V).

V. — Service de l'abonnement des journaux quotidiens.

QUESTION.	RÉPONSE.
Ne serait-il pas possible de réduire le prix moyennant lequel la poste se charge du service de l'abonnement des journaux quotidiens?	La commission moyennant laquelle la poste se charge du service de l'abonnement aux journaux *de toute périodicité* est de 2 ½ % du prix des journaux, défalcation faite du port d'affranchissement. Cette commission ne peut dépasser 20 centimes pour un abonnement n'excédant pas trois mois, 40 centimes pour un abonnement de plus de trois mois jusqu'à six mois inclusivement

et 75 centimes pour un abonnement de plus de six mois jusqu'à un an inclusivement.

C'est en 1892 que la taxe, qui jusque-là était de 5 °/₀, fut réduite dans les limites indiquées ci-dessus.

L'abolition de la taxe de 5 °/₀ avait été den andée; le Gouvernement, après discussion en commission, offrit de transiger sur le pied d'une réduction de taxe de 50 °/₀ et sous réserve que la nouvelle taxe serait exonérée de la retenue de 41 °/₀ attribuée au fonds communal sur les recettes postales.

On conservait ainsi de quoi couvrir sinon l'entièreté, du moins une bonne partie des frais d'exploitation du service des abonnements qui, d'après des calculs d'une exactitude rigoureuse, s'étaient élevées, pour l'exercice 1886, à plus de 59,000 francs pour 275,046 abonnements.

Le projet du Gouvernement fut sanctionné par une loi du 28 décembre 1892 et par un arrêté royal du 15 même mois, mis à exécution le 1er janvier 1893.

De 86,303 francs qu'elle était en 1892, pour 290,865 abonnements, la taxe, pendant la première année de réduction, est tombée à 38,091 francs pour 291,570 abonnements.

En 1900, elle fut de 61,414 francs pour 304,962 abonnements.

Ces quelques chiffres démontrent que la taxe actuelle n'est pas susceptible de réduction, attendu qu'elle ne couvre plus les frais d'exploitation du service; une réduction s'expliquerait encore moins en tant qu'appliquée aux journaux quotidiens qui sont plus nombreux et qui donnent le plus de travail à la poste par suite de la surveillance journalière dont ils sont l'objet.

A remarquer encore que la plupart de nos grands quotidiens viennent de diminuer sensiblement leurs prix d'abonnement, ce qui causera au service des postes, un préjudice notable, les prestations restant les mêmes.

La Section centrale se rallie à l'avis de l'Administration.

Une taxe, qui ne couvre pas les frais d'exploitation, n'est susceptible d'aucune réduction.

B. — *Téléphones.*

I. — Prix d'abonnement au téléphone.

Depuis plusieurs années, on demande de divers côtés la réduction de la taxe d'abonnement au téléphone. Le Gouvernement a opposé à cette demande diverses raisons, que l'on trouvera résumées ci-après. La Section centrale a cru le moment venu de rechercher les moyens d'aboutir à une solution. Elle a posé au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.

C'est un avis unanime que les prix d'abonnement au téléphone sont trop élevés. Aux multiples réclamations qui se sont élevées à ce sujet, le Gouvernement a répondu, en dernier lieu :

1° Que les prix actuels ainsi que les divergences qui existent tiennent aux reprises du réseau, lesquelles ont imposé à l'État des charges considérables.

2° Que les mesures définitives ne pourront être prises, quant à l'abonnement, avant que la transformation des installations du réseau, déjà réalisée à Bruxelles, ne soit également réalisée à Anvers, Gand et Liége.

La Section centrale demande le détail :

a) Des charges occasionnées par les reprises du réseau;

b) Le coût dans chaque ville de la transformation des installations (faite ou à faire);

c) Éventuellement, les dépenses autres de premier établissement.

La Section centrale demande, en outre, quand le Gouvernement espère avoir terminé les derniers travaux de transformation dans les villes précitées, quels sont les réseaux téléphoniques qu'il projette d'établir alors et quelles sont les modifications qu'il compte apporter aux prix d'abonnement?

Ne serait-il pas possible de substituer aux taux actuels un prix uniforme pour tous les abonnés du pays, plus une taxe par communication, cette taxe variant selon une échelle de distance ou un nombre de relais?

Quel est le système appliqué en Suisse?

RÉPONSE.

Sauf obstacles imprévus, le Gouvernement compte avoir terminé, à la fin de l'année 1903, les travaux de la transformation des réseaux de Liége et de Gand, et ceux d'Anvers à la fin de l'année 1904.

Cela fait, le Gouvernement cherchera à procurer les avantages de la correspondance téléphonique aux petites localités qui n'auront pu obtenir la création d'un bureau central chez elles ou dans le voisinage. Cette extension sera la plus onéreuse de toutes.

Le Gouvernement n'est pas en mesure d'indiquer actuellement les nouvelles taxes d'abonnement. Il a l'intention d'offrir au public le choix entre deux systèmes : le forfait annuel, comportant un nombre illimité de conversations, et le tarif proportionnel avec une redevance fixe pour couvrir les charges des raccordements individuels et le service du bureau central quel que soit le nombre des conversations réclamées par l'abonné (voir *Annales parlementaires*, page 174, séance du Sénat du 14 mai 1901).

Le système de la taxe uniforme pour tous les abonnés du pays est essentiellement injuste, puisqu'il doit être établi sur un prix de revient moyen, prix qui est beaucoup plus élevé dans les grands réseaux que dans les petits : on avantagerait donc les premiers au détriment des autres, où précisément il importe d'offrir les plus bas tarifs si l'on veut y rallier des adhérents.

La taxe variable avec la distance introduirait des complications incompatibles avec la célérité que l'on doit réclamer des opérations des bureaux centraux; elle donnerait lieu à une forte augmentation des dépenses d'exploitation.

Un pareil système est en vigueur en Suisse, où chaque réseau est limité aux lignes qui aboutissent à un même bureau central; après avoir acquitté la redevance fixe, les abonnés de ces réseaux ont le droit de correspondre entre eux moyennant le paiement d'une taxe de 5 centimes par conversation. Pour converser avec d'autres réseaux, ils ont à payer, selon la distance, 30, 50 ou 75 centimes par trois minutes. Il en résulte que dans les petits réseaux, où les rapports entre abonnés sont nuls ou insignifiants, la taxe fixe, quelle que soit sa modération, est encore trop élevée pour les services qu'en retirent les abonnés, et si, comme c'est le cas à peu près général, les rapports de la petite localité ont surtout lieu avec les grands centres, chaque conversation coûte au moins 30 centimes à l'abonné. Ainsi, dans le système de la Suisse, toute conversation de Hal ou de Braine-l'Alleud avec Bruxelles serait taxée à 30 centimes.

Ci-dessous l'exposé sommaire de la tarification suisse avec quelques cas d'application :

I. — Pour correspondre exclusivement avec les abonnés d'un même réseau, c'est-à-dire avec ceux qui sont reliés au même bureau central, l'abonnement est fixé comme il suit, jusqu'à deux kilomètres du bureau central :

1re année	fr.	100 »
2e —		70 »
3e — et suivantes .		40 »

au delà de 2 kilomètres, on ajoute 3 francs ou fr. 4.50 par 100 mètres ou moins, selon que le reliement est à simple fil ou double fil. Pour les reliements dans les montagnes, conditions spéciales plus onéreuses suivant les circonstances.

En outre, chaque conversation dans le réseau local acquitte une taxe de 5 centimes.

La durée de l'engagement est de deux ans jusqu'à 2 kilomètres et de quatre ans pour plus de 2 kilomètres jusqu'à 5. Elle est de dix ans au moins quand les lignes ont plus de 5 kilomètres de longueur.

II. — Tout télégramme dicté par la voie téléphonique et qui a emprunté ou doit emprunter le réseau télégraphique est soumis à un droit fixe de 10 centimes (ce service est gratuit en Belgique).

III. — Le public en général, abonnés compris, obtient, à partir de bureaux spécialement aménagés, une communication téléphonique dans les limites du réseau local au prix de 10 centimes par 3 minutes ou moins de conversation (ce service est gratuit en Belgique pour les abonnés).

IV. — Toute communication d'un réseau avec un autre est assujettie à une taxe spéciale de 30 centimes par 3 minutes, jusqu'à 30 kilomètres de longueur effective de la ligne de liaison (en Belgique, aucune surtaxe n'est perçue dans les limites d'un groupe téléphonique, par exemple de Heyst-sur-Mer à Furnes, d'Andenne à Visé, de Messancy à Bastogne ou à Florenville, etc.).

Si la distance de correspondance entre réseaux dépasse 30 kilomètres, la taxe de conversation est de fr. 0.30. Elle est de fr. 0.75 pour les distances plus grandes.

Ci-après quelques cas d'application :

1° Dans le premier rayon de 2 kilomètres, avec un reliement à fil double en n'envisageant que la troisième année et les suivantes (en Belgique tous les réseaux seront à double fil dans un avenir prochain).

Taxe fixe	fr.	40 »
Trois conversations par jour en service local		54 75
	Fr.	94 75
Un télégramme quotidien transmis ou reçu par téléphone. . .		36 50
	Fr.	131 25
Une conversation par jour avec un réseau voisin jusqu'à 30 kilomètres		109 50
TOTAL PAR AN. . .	fr.	240 75

Si le poste de l'abonné se trouve à 3 kilomètres, la dépense s'élève à fr. 285.75.

2° Si l'abonné a plus de rapports avec le réseau voisin qu'avec son réseau propre, il paie, dans le rayon de 2 kilomètres :

Taxe fixe	fr.	40 »
Une conversation par jour en service local		18 25
	Fr.	58 25
Trois conversations par jour jusqu'à 50 kilomètres		328 50
	Fr.	386 75
Un télégramme quotidien transmis ou reçu par téléphone. . .		36 50
TOTAL PAR AN. . .	fr.	423 25

Si le poste de l'abonné est à 3 kilomètres, la dépense devient fr. 468.25.

3° Dans le cas où l'abonné a beaucoup de rapports avec son réseau propre, fait un usage restreint du télégraphe et a peu de relations avec les réseaux voisins :

Taxe fixe	fr.	40 »
Sept conversations par jour en service local		127 75
	Fr.	167 75
Un télégramme par semaine .		5 20
	Fr.	172 95
Trois conversations par semaine avec le réseau voisin jusqu'à 50 kilomètres		46 80
TOTAL PAR AN. . .	fr.	219 75

Pour un reliement de 3 kilomètres, fr. 264 75.

4° Un abonné à grandes affaires :

Taxe fixe	fr.	40 »
Vingt conversations par jour en service local		365 »
Cinq télégrammes quotidiens .		182 50
Trois conversations par jour avec le réseau voisin jusqu'à 50 kilomètres		328 50
TOTAL PAR AN. . .	fr.	916 »

Si le reliement est à 3 kilomètres, 960 francs.

L'exploitation téléphonique en Suisse se solde en déficit.

La réponse est incomplète. Le Gouvernement ne fait connaître ni les charges occasionnées par les reprises du réseau, ni le coût dans chaque ville de la transformation des installations (faite ou à faire), ni les autres dépenses éventuelles de premier établissement. La Section centrale se trouve donc placée dans l'impossibilité de vérifier si les divergences qui existent tiennent aux reprises du réseau et quelle est la charge réelle qu'elles ont imposée à l'Etat. Il est regrettable que le Gouvernement ait cru pouvoir passer sous silence des points expressément visés par la question de la Section centrale sans indiquer les motifs qui l'ont déterminé à ne pas répondre.

* * *

En ce qui concerne les délais qu'exigeront les travaux de transformation des réseaux de Liége, Gand et Anvers, le Gouvernement compte, sauf obstacles imprévus, les avoir terminés pour la fin de 1904. Ces travaux achevés, le Gouvernement « cherchera à procurer les avantages de la correspondance téléphonique aux petites localités qui n'auraient pu obtenir la création d'un bureau central chez elles ou dans le voisinage ». C'est une bonne nouvelle que la Section centrale enregistre avec plaisir et qui sera certainement bien accueillie de la population des localités secondaires, certainement intéressée à se voir assurer l'usage du téléphone.

* * *

Le Gouvernement ne peut indiquer actuellement les nouvelles taxes d'abonnement. Il compte offrir au public le choix entre le forfait annuel et le tarif proportionnel avec redevance fixe. La fin de la question posée au Gouvernement reflétait exactement la discussion qui a eu lieu sur ce point à la Section centrale. Les membres se sont montrés généralement peu satisfaits du régime actuel et inclinaient pour le deuxième système dont parle la réponse du Gouvernement : tarif proportionnel avec redevance fixe. Certains membres pensaient de plus que le système suisse offrirait de très sérieux avantages. Le système suisse, exposé dans la réponse, paraît très compliqué, et il n'est pas certain que sous le rapport du prix, il doive être avantageux aux abonnés. L'augmentation des dépenses d'exploitation est un obstacle grave à l'établissement de taxes variables avec la distance.

On peut conclure de la réponse que le Gouvernement s'inspirera à la fois d'un sentiment d'équité à l'égard de tous les réseaux du pays et du désir de réduire, dans la limite du possible, le prix d'abonnement. On ne peut, croyons-nous, demander davantage.

II. — Utilisation des installations téléphoniques des chemins de fer vicinaux pour les services administratifs de la gendarmerie.

QUESTION.	RÉPONSE.
On demande aussi pourquoi l'on ne peut se servir des installations téléphoniques des	Le mode de constitution des circuits téléphoniques affectés au service des chemin-

chemins de fer vicinaux pour les services administratifs, gendarmerie, etc.?

de fer vicinaux met obstacle à l'utilisation de ces lignes à la transmission des correspondances autres que celles du service de ces voies et à la mise en relation du réseau téléphonique des chemins de fer vicinaux avec celui de l'État.

Les postes téléphoniques des lignes vicinales sont installés en série, c'est-à-dire que la ligne traverse successivement chacun des appareils placés sur son parcours. Cette disposition a été adoptée en vue de faciliter l'échange des communications entre les postes et de simplifier les manœuvres à exécuter par les agents de la Société Nationale; mais il en résulte une augmentation considérable de la résistance électrique du circuit, ce qui, dans le cas des correspondances à grande distance devant emprunter à la fois le réseau vicinal et des lignes du réseau général de l'État, rendrait le plus souvent les communications impraticables. D'autre part, par le fait de la disposition des postes en série, il n'est pas possible d'assurer le secret des correspondances sur les lignes téléphoniques envisagées : les communications échangées entre deux postes peuvent être entendues par toutes les stations de la même ligne. Cet inconvénient est d'autant plus grave que la plupart des postes téléphoniques des chemins de fer vicinaux sont établis dans des établissements publics et facilement accessibles au premier venu.

Enfin, au point de vue du service de ces chemins de fer, l'utilisation des installations téléphoniques dont il s'agit, à des communications étrangères au service du railway entraînerait de graves dangers, car l'échange d'une conversation entre deux postes quelconques d'une ligne empêche momentanément toute autre correspondance sur cette ligne.

Cette réponse est catégorique. Il n'y aurait d'autre solution à cette question, posée par plusieurs sections que de négocier avec les intéressés l'emprunt de leurs poteaux pour le placement de fils destinés au service de la gendarmerie.

CHAPITRE IV.

Marine.

SECTION PREMIÈRE. — RECETTES ET DÉPENSES.

A. — Le total des recettes de la Marine pour 1901 s'est élevé approximativement à . . . . . fr. 4,878,457 »
se décomposant comme suit :

Paquebots Ostende-Douvres . . . . fr.	1,253,500 »	
Autres services	3,624,957 »	
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	4,878,457 »	

Les recettes de 1900 s'élevaient à. . . . . fr. 4,654,336 82
se décomposant comme suit :

Paquebots Ostende-Douvres. . . . fr.	1,159,394 25	
Autres services	3,494,942 57	
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	4,654,336 82	

D'où il résulte pour 1901 sur 1900 une augmentation de. fr. 224,120 18

dont pour le service d'Ostende à Douvres fr.	94,105 75	
et pour les autres services	130,014 43	
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	224,120 18	

Les recettes de 1899 s'étaient élevées à. . . . . fr. 4,748,369 08
se décomposant comme suit :

Paquebots Ostende-Douvres, . . . fr.	1,212,481 51	
Autres services	3,535,887 57	
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	4,748,369 08	

D'où il résultait, pour l'exercice 1900, par rapport à l'exercice 1899, une diminution de. . . . . fr. 94,032 26

dont pour les paquebots Ostende-Douvres . . . . . fr.	53,087 26	
et pour les autres services	40,945 »	
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	94,032 26	

B. — L'ensemble des dépenses approximatives de 1901 s'est élevé à . . . . . fr. 7,209,342 »
se décomposant comme suit :

Crédits budgétaires. . . . . fr.	6,735,042	»
Crédits supplémentaires	157,000	»
Dépenses exceptionnelles.	317,300	»
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	7,209,342	»

L'ensemble des dépenses de 1900 s'est élevé à . . . fr. 7,608,542 »
se décomposant comme suit :

Credits budgétaires . . . . . fr.	5,971,042	»
Crédits supplémentaires	1,177,500	»
Dépenses exceptionnelles.	460,000	»
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	7,608,542	»

D'où il résulte, pour 1901, une diminution de dépenses de. . . . . fr. 399,200 »
Cette diminution de dépenses est due uniquement à la baisse du prix des combustibles.
Les autres crédits n'ont guère subi de modifications en 1901.

L'ensemble des dépenses de 1899 s'est élevé à . . . fr. 6,589,042 »
se décomposant comme suit :

Crédits budgétaires . . . . . fr.	5,786,042	»
Crédits supplémentaires	784,500	»
Dépenses exceptionnelles.	18,500	»
TOTAL ÉGAL. . . . fr.	6,589,042	»

D'où il résultait pour 1900 sur 1899 une augmentation de dépenses de . . . . . fr. 1,019,500 »

Cette augmentation était due à la hausse des combustibles. etc, et aux dépenses exceptionnelles pour travaux d'entretien et d'amélioration du matériel.

C. — La comparaison des recettes et des dépenses de la marine pendant les trois derniers exercices donne lieu aux constatations suivantes :

1° En 1901. les recettes ont augmenté de . fr.	224,120	»
— les dépenses ont diminué de	399,200	»
Soit au profit des recettes un avantage de. . . . fr	623,320	»

2° En 1900, au contraire, les recettes avaient diminué de . . . . . fr. 94,032 26

En 1900, les dépenses avaient augmenté de . . . . . 1,019,500 »

Soit au profit des dépenses un avantage de. . . . . fr. 1,113,532 26

Voici le résumé des recettes et des dépenses pour les trois derniers exercices :

	Dépenses.	Recettes.	Déficit.
1899 . . . . . fr.	6,589,042 »	4,748,369 08	1,840,672 92
1900	7,608,542 »	4,654,336 82	2,954,205 18
1901 (approximation).	7,209,342 »	4,878,457 »	2,330,885 »

Ces résultats, dressés d'après les chiffres des Budgets et des lois de crédits supplémentaires, ne sont pas rigoureusement exacts. Il résulte, en effet, des tableaux n° II, page D/13 du *Compte rendu* de 1899, et n° II, page D/12 du *Compte rendu* de 1900, que les dépenses de la Marine ont été, en réalité, en 1899, de fr. 7,188,568.98, chiffre de fr. 599,526.98 supérieur au total indiqué ci-dessus; en 1900, de fr. 8,200,103.28, chiffre de fr. 990,761.28 supérieur au total indiqué ci-dessus.

Il est probable que dans le prochain *Compte rendu annuel*, le total des dépenses de la Marine pour 1901 tel qu'il est révélé par les Budgets et les crédits supplémentaires subira une augmentation proportionnelle.

Il résulte des explications de l'Administration que ces différences proviennent de l'article 50 « Remises », qui est un crédit *non limitatif*. Les sommes dépensées en sus des allocations budgétaires ne font pas l'objet d'un crédit supplémentaire ordinaire. C'est pourquoi elles ne figurent pas à la page 11 du présent rapport. Elles sont régularisées lors du règlement définitif des Budgets auxquels elles se rapportent (art. 5 de l'arrêté royal du 19 février 1868).

* * *

D'après les chiffres des tableaux n° II (*Compte rendu* de 1900, page D/12), les résultats du service des paquebots-postes entre Ostende et Douvres se résument comme suit :

	1899.	1900.	Différence entre 1899 et 1900.	1901 (approximation).	Différence entre 1901 et 1900.
Recettes	1,212,481 51	1,159,394 25	— 53,087 26	1,253,500 »	+ 94,105 75
Dépenses	3,270,433 63	4,305,184 76	+ 1,034,751 13	»	»
Déficit	2,057,952 12	3,145,790 51	1,087,838 39	»	»

* * *

Les crédits budgétaires sollicités pour 1902 s'élèvent à 6,920,474 francs.

Les seuls articles qui aient subi une modification sensible sont :

a. L'article 50 (Remises, *crédit non limitatif*), porté de 1,922,000 francs à 2,322,000 francs.

Il s'agit de mettre le crédit en rapport avec la réalité des faits constatés.

b. L'article 52 (Traction et matériel), ramené, par suite de la baisse des combustibles, de 3,095,376 francs à 2,508,376 francs, soit une diminution de 587,000 francs.

Section 2. — Marine marchande. — École de navigation.

Dans son rapport sur le Budget de 1901, la Section centrale a insisté sur les mesures à prendre pour la formation du personnel indispensable à la marine marchande belge, dont la nécessité a été maintes fois reconnue. En attendant la nomination d'une commission chargée d'étudier les moyens de développer notre marine marchande, la Section centrale signale l'utilité de la création d'un navire-école de l'État pour la formation des jeunes gens qui embrassent la carrière de marin, et par marin il faut entendre toutes les spécialités utilisées à bord des navires, manœuvriers, pilotes, mécaniciens, chauffeurs, cuisiniers, etc.

Le commerce allemand a pris lui-même l'initiative en cette matière.

Le *Norddeutscher Lloyd,* entre autres, a construit un navire-école. Il n'est guère possible à notre commerce d'imiter cet exemple, car nos lignes de navigation ne sont pas assez puissantes pour cela. Les Allemands ont, en outre, eu l'avantage de pouvoir prendre leurs instructeurs parmi les anciens marins militaires, tandis que chez nous il faudrait former des instructeurs. La marine de l'État elle-même éprouve quelque difficulté à recruter son cadre de sous-officiers. Le Gouvernement est donc seul en mesure d'armer un navire-école.

Le navire-école embarquerait des novices de 17 à 18 ans pour en faire des matelots, des élèves mécaniciens et même des élèves officiers pour le long cours. Ces élèves officiers seraient astreints à faire une campagne de dix mois sur le bateau-école, et cette campagne serait comprise dans les septante-deux mois de mer exigés pour être admis à l'examen de capitaine au long cours. Ils devraient subir un examen pratique à la fin de la campagne, et il ne leur serait délivré de brevet d'officier ou de capitaine que s'ils justifiaient avoir subi avec succès cette épreuve pratique.

Il y a lieu de remarquer qu'on ne doit pas songer à faire beaucoup de capitaines au long cours : le nombre de navires diminue en effet malgré l'augmentation du tonnage, les unités étant plus grandes. Il y a vingt ans, trois ou quatre navires étaient nécessaires pour transporter le nombre de tonnes qu'un seul navire embarque aisément aujourd'hui. Il fallait donc aussi trois ou quatre états-majors là où un seul suffit à présent. Avec la diminution

de la marine à voiles, ce mouvement s'accentuera dans l'avenir. Le personnel mécanicien, électricien ou chauffeur bénéficiera seul de cette situation.

Le bâtiment-école doit être mixte, c'est-à-dire à voiles et à vapeur. On ne forme de bons marins que sur des voiliers. Cela résulte de la pratique de toutes les grandes marines qui entretiennent à grands frais des navires-écoles à voiles : sans ces navires, elles éprouveraient de grandes difficultés pour le recrutement de leur personnel de manœuvre. D'après les règlements de l'avancement, on ne peut devenir gradé dans le personnel de la manœuvre que si l'on a été embarqué un certain nombre de mois sur un navire portant des voiles carrées.

En résumé, nos écoles de marine devraient comprendre :

a. Une école de mousses, qui existe déjà à Ostende et qui serait une sorte d'école préparatoire pour les jeunes gens qui se destinent à la carrière ;

b. Une école de novices, qui est à créer;

c. Un bateau-école, sorte d'école navigante, qui achèverait la formation des jeunes gens en les initiant complètement à la pratique du voilier.

Les gardes-pêche pourraient embarquer comme actuellement des contingents de mousses et de novices.

Par ces mesures, on assurerait la formation du personnel sans lequel la création d'une marine marchande est impossible. Nous devons nous borner ici à ces considérations générales. L'étude complète de cette question essentielle incombera à la commission qui devrait être chargée d'étudier les moyens de développer notre marine marchande.

Examen en sections.

Toutes les sections ont adopté le Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Examen en Section centrale.

La Section centrale a voté le Budget par six voix et une abstention. Elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
J. RENKIN.

Le Président,
W. HEYNEN.

ERRATUM.

Page 93, ligne 7 : au lieu de « toutes charges déduites » il faut lire « amortissement compris ».

ANNEXES

ANNEXE I.

Tableau des insuffisances et des excédents constatés sur certaines allocations du Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1901.

Numéro des articles.	SERVICES ET LIBELLÉS DES CRÉDITS.	INSUFFISANCES par articles.	EXCÉDENTS par articles.	INSUFFISANCES par sections.	EXCÉDENTS par sections.	INSUFFISANCES par chapitres.
	PREMIÈRE SECTION. — DÉPENSES ORDINAIRES.					
	CHAPITRE II. — Chemins de fer.					
	SECTION 1re. — *Services communs.*					
8	Salaires des agréés et des ouvriers	3,940 »	»			
11	Subside à la Caisse de retraite des ouvriers	465 »	»			
	Totaux de la 1re section. . . .	4,405 »	»	4,405 »	»	
	SECTION 2. — *Voies et travaux.*					
15	Salaires des agréés, etc.	25,000 »	»			
17	Outils, travaux d'entretien, etc.	390,000 »	»			
	Totaux de la 2e section. . . .	415,000 »	»	415,000 »	»	
	SECTION 3. — *Traction et matériel.*					
19	Salaires des agréés, etc.	772,250 »	»			
20	Primes d'économie	93,232 »	»			
21	Combustible, etc., pour la traction des convois.	950,000 »	»			
22	Entretien, réparation, etc., du matériel roulant.	»	61,400 »			
	Totaux de la 3e section. . . .	1,815,482 »	61,400 »	1,754,082 »	»	
	SECTION 4. — *Transports. Direction commerciale et surveillance des chemins de fer concédés.*					
24	Salaires des agréés, etc.	179,000 »	»			
25	Primes (marche régulière des convois)	20,402 »	»			
28	Pertes et avaries	1,581,200 »	»			
	Totaux de la 4e section. . . .	1,780,602 »	»	1,780,602 »	»	

	SECTION 5. — *Perception des recettes et contrôles.*					
31	Salaires.	»	6,160 »	»	6,160 »	
	TOTAUX DU CHAPITRE II.	. . . . .	. . . . .	3,954,089 »	6,160 »	3,947,929 »
	CHAPITRE III. — **Postes, télégraphes et téléphones.**					
	SECTION 1re — *Services communs.*					
34	Matériel, etc.	»	20,000 »	»	20,000 »	
	SECTION 2. *Postes.*					
36	Traitements des facteurs, etc.	35,500 »	»			
37	Transport des dépêches	1,200 »	»			
40	Matériel, etc.	26,000 »	»			
	Totaux de la 2e section. . . .	62,700 »	»	62,700 »	»	
	SECTION 3 — *Télégraphes et téléphones.*					
44	Matériel, etc	20,000 »	»	20,000 »	»	
	TOTAUX DU CHAPITRE III.	. . . . .	. . . . .	82,700 »	20,000 »	62,700 »
	CHAPITRE IV. — Marine.					
51	Traction et matériel.	157,000 »		157,000 »	»	157,000 »
	CHAPITRE IX. — **Dépenses imprévues.**					
56	Dépenses imprévues.	2,000 »	»	2,000 »	»	2,000 »
	DEUXIÈME SECTION. — DÉPENSES EXCEPTIONNELLES.					
	CHAPITRE X.					
57	Marine. — Traction et matériel	17,300 »	»	17,300 »	»	17,300 »
				INSUFFISANCE TOTALE . . . . . fr.		4,186,929 »

ANNEXE II. *Longueur en kilomètres, par année, de 1847 à 1900 inclus, des lignes*

ANNÉES.	Tournai à Jurbise.	Landen à Hasselt.	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	Dendre et Waes.	Braine à Gand.	Jonction belge-prussienne.
1847.	47.5	17.3	»	»	»	»
1848.	47.5	17.3	»	»	»	»
1849.	47.5	17.3	»	»	»	»
1850.	47.5	17.3	»	»	»	»
1851.	47.5	17.3	»	»	»	»
1852.	47.5	17.3	»	»	»	»
1853.	47.5	17.3	»	9.0	»	»
1854.	47.5	17.3	»	9.0	»	»
1855.	47.5	17.3	»	60.1	»	»
1856.	47.5	» (1)	»	109.5	»	»
1857.	47.5	»	»	109.5	»	»
1858.	47.5	»	»	109.5	»	»
1859.	47.5	»	»	109.5	»	»
1860.	47.5	»	»	109.5	»	»
1861.	47.5	»	»	109.5	»	»
1862.	47.5	»	»	109.5	»	»
1863.	47.5	»	»	109.5	»	»
1864.	47.5	»	»	109.5	»	»
1865.	47.5	»	6.6	109.5	»	»
1866.	47.5	»	44 4	109.5	»	»
1867.	47.5	»	44.4	109.5	55.0	»
1868.	47.5	»	44.4	109.5	55.0	»
1869.	47.5	»	44.4	109.5	55.0	»
1870.	47.0	»	44.4	104.5	55.0	»
1871.	47.0	»	44.4	105.8	55.0	»
1872.	47.0	»	44.4	105.8	55.0	17.5
1873.	47.0	»	45.6	101.8	55.8	17.5

appartenant à des Compagnies et exploitées par l'État moyennant parts de recettes.

Plateaux de Herve.	Hesbaye-Condroz.	Spa à la frontière Grand-Ducale.	Eecloo à Bruges.	Bassins Houillers.	ANNÉES.	*Observations.*
»	»	»	»	»	1847	
»	»	»	»	»	1848	
»	»	»	»	»	1849	
»	»	»	»	»	1850	
»	»	»	»	»	1851	
»	»	»	»	»	1852	
»	»	»	»	»	1853	
»	»	»	»	»	1854	
»	»	»	»	»	1855	
»	»	»	»	»	1856	(1) L'État cesse l'exploitation de Saint-Trond à Hasselt.
»	»	»	»	»	1857	
»	»	»	»	»	1858	
»	»	»	»	»	1859	
»	»	»	»	»	1860	
»	»	»	»	»	1861	
»	»	»	»	»	1862	
»	»	»	»	»	1863	
»	»	»	»	»	1864	
»	»	»	»	»	1865	
»	»	»	»	»	1866	
»	»	»	»	»	1867	
»	»	»	»	»	1868	
»	»	»	»	»	1869	
»	»	»	»	»	1870	
»	»	»	»	546.7	1871	
14.2	»	54.8	»	562.6	1872	
19.0	»	54.8	»	580.2	1873	

Longueur en kilomètres, par année, de 1847 à 1900 inclus, des lignes appartenant

ANNÉES.	Tournai à Jurbise.	Landen à Hasselt.	Hal à Ath. et Tournai à la frontière.	Dendre et Waes.	Braine à Gand.	Jonction belge-prussienne.
1874.	47.9	»	45.6	101.9	55.8	19.0
1875.	47.6	»	45.6	101.9	55.8	18.5
1876.	47.9	»	45.6	101.9	55.8	18.5
1877.	47.9	»	45.6	» (*)	55.8	18.6
1878.	47.9	»	45.6	»	55.8	18.6
1879.	47.9	»	45.6	»	55.8	18.6
1880.	42.1	»	45.6	»	55 8	18 6
1881.	42.1	»	45.6	»	55.8	18.6
1882.	42.1	»	45.6	»	55.8	18.6
1883.	42.1	»	45.7	»	55.8	18.6
1884.	42.1	»	45.7	»	55.8	18.6
1885.	42.1	»	45.7	»	55.8	18.6
1886.	42.1	»	45.7	»	55.8	18.6
1887.	42.1	»	45.7	»	55.8	18.6
1888.	42.1	»	45.7	»	55.8	18.6
1889.	42.1	»	45 7	»	55.8	18.6
1890.	42.1	»	45.7	»	55.8	18.6
1891.	42.1	»	45.7	»	55.8	18.6
1892.	42.1	»	45 7	»	55.8	18.6
1893.	42.1	»	45.7	»	55.8	18.6
1894.	42.1	»	45.7	»	56.4	18.6
1895.	42.1	»	45.7	»	56.4	18.6
1896.	42.1	»	45.7	»	56.4	18.6
1897.	42.1	28.0	45.7	»	56.4	18 6
1898.	42.1	28.1	45.7	»	56.4	18.6
1899.	44.1	28.1	44.9	»	55.8	18.6
1900.	44.1	» (*)	44.9	»	55.4	18.6

à des Compagnies et exploitées par l'État moyennant parts de recettes (suite).

Plateaux de Herve.	Hesbaye-Condroz.	Spa à la frontière Grand-Ducale.	Eecloo à Bruges.	Bassins Houillers.	ANNÉES.	*Observations.*
19.0	»	54.8	»	602.8	1874	
21.9	45.7	54.8	»	628.3	1875	
21.4	45.7	54.8	»	687.0	1876	(3) Racheté par l'État le 1er mai 1877.
23.7	74.3	54.7	»	» (5)	1877	(5) Part de recettes remplacée par une annuité.
23.7	74.3	54.7	»	»	1878	
34.2	74.3	54.7	»	»	1879	
34.0	74.4	54.7	»	»	1880	
34.0	74.4	54.7	»	»	1881	
34.0	74.4	54.7	»	»	1882	
34.0	74.4	54.8	»	»	1883	
34.0	74.4	54.8	»	»	1884	
34.0	74.4	54.7	»	»	1885	
34.0	74.4	54.7	»	»	1886	
34.0	74.4	54.7	»	»	1887	
34.1	74.4	54.7	»	»	1888	
34.1	74.4	54.7	»	»	1889	
34.1	74.4	54.7	»	»	1890	
34.1	74.4	54.7	»	»	1891	
34.1	74.4	54.7	»	»	1892	
34.1	74.4	54.7	»	»	1893	
34.1	74.4	54.7	»	»	1894	
34.1	74.4	54 8	»	»	1895	
34.5	74.4	54.8	»	»	1896	
» (4)	74.4	54.8	26.5	»	1897	(4) Racheté par l'État le 7 septembre 1897.
»	74.4	54.8	26.5	»	1898	
»	74.2	54.8	26.5	»	1899	
»	» (6)	54.8	26.6	»	1900	(5) Repris par l'État le 1er juillet 1900. (6) Repris par l'État le 1er janvier 1900.

ANNEXE III. *Redevances variables et redevance fixe payées aux Compagnies, par année,*

ANNÉES.	REDEVANCES						
	VARIABLES ATTRIBUÉES AUX LIGNES EXPLOITÉES.						
	Tournai-Jurbise et Landen-Hasselt	Dendre et Waes	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	Braine-le-Comte à Gand.	Jonction belge-prussienne.	Bassins Houillers.	Plateaux de Herve.
1847	(1) 46,368 52	»	»	»	»	»	»
1848	(1) 149,890 58	»	»	»	»	»	»
1849	305,510 87	»	»	»	»	»	»
1850	388,155 61	»	»	»	»	»	»
1851	402,976 40	»	»	»	»	»	»
1852	424,031 15	»	»	»	»	»	»
1853	467,406 81	140,553 83	»	»	»	»	»
1854	503,598 41	596,255 23	»	»	»	»	»
1855	551,041 56	650,396 39	»	»	»	»	»
1856	(2) 570,554 23	854,089 67	»	»	»	»	»
1857	485,885 61	1,025,195 10	»	»	»	»	»
1858	551,861 75	1,131,144 33	»	»	»	»	»
1859	585,079 36	1,183,673 41	»	»	»	»	»
1860	621,336 41	1,179,058 27	»	»	»	»	»
1861	602,869 17	1,297,646 98	»	»	»	»	»
1862	677,914 26	1,323,026 84	»	»	»	»	»
1863	742,721 02	1,404,450 20	»	»	»	»	»
1864	801,613 01	1,555,858 17	»	»	»	»	»
1865	824,826 45	1,649,972 76	5,609 15	»	»	»	»
1866	926,147 19	1,823,071 01	331,201 91	»	»	»	»
1867	917,438 55	1,619,722 45	418,105 15	417,040 93	»	»	»
1868	900,039 65	1,726,992 15	476,428 68	568,851 22	»	»	»
1869	824,853 49	1,706,905 99	526,533 79	(3) 458,218 29	»	»	»
1870	607,689 52	1,816,252 68	501,825 38	(4) 546,241 16	1,126 25	»	»
1871	601,535 61	1,912,605 91	659,911 50	(5) 828,619 30	37,086 49	4,028,130 95	»
1872	659,989 »	1,954,095 81	641,526 09	859,777 57	68,887 29	5,843,646 42	21,081 13
1873	686,512 36	2,115,605 15	712,928 97	884,627 74	194,562 81	6,258,788 30	102,302 20
1874	681,716 46	2,098,082 26	748,628 40	958,702 86	218,754 04	6,105,951 45	150,473 17
1875	695,637 75	2,248,581 78	758,571 42	877,595 90	275,072 01	6,191,234 07	164,610 36
1876	747,204 99	(6) 700,256 62	747,872 58	905,776 28	291,197 22	6,146,066 55	166,805 97
1877	758,154 35	»	750,577 58	886,257 70	509,252 08	(7)	165,475 98
1878	749,569 09 *777,936 48*	53,491,270 95	856 869 81 *757,653 62*	984,294 97 *1,027,828 48*	517,334 72 *317,334 72*	35,451,817 74	179,964 77 *179,964 77*
1879	795,905 08 *796,108 21*	»	786,681 44 *802,095 45*	1,057,076 55 *1,088,648 26*	321,071 95 *321,071 95*	»	209,927 78 *209,927 78*

depuis la reprise de l'exploitation de leurs lignes par l'État jusqu'au 31 décembre 1900.

Hesbaye-Condroz.	Ensemble.	FIXE pour la ligne de SPA à la frontière GRAND-DUCALE	TOTAL.	ANNÉES.	*Observations*
»	46,368 52	»	46,368 52	1847	(1) La recette des années 1847 et 1848 a été versée entre les mains des concessionnaires, qui ont payé aux actionnaires un intérêt de 4 % sur les versements effectués jusqu'au 31 décembre 1848.
	149,890 58	»	149,890 58	1848	
»	305,510 87	»	305,510 87	1849	
»	388,155 61	»	388,155 61	1850	
»	402,976 40		402,976 40	1851	
»	424,031 15	»	424,031 15	1852	
»	607,760 64	»	607,760 64	1853	
»	899,853 64	»	899,853 64	1854	
»	1,201,457 75	»	1,201,457 75	1855	
»	1,424,425 90	»	1,424,425 90	1856	(2) L'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt ayant été remise, par l'État, à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht le 1er octobre 1856, la somme de fr. 570,334.23 ne comprend pas la recette de cette ligne du 1er octobre au 31 décembre.
»	1,509,080 71	»	1,509,080 71	1857	
»	1,683,006 08	»	1,683,006 08	1858	
»	1,767,652 77	»	1,767,652 77	1859	
»	1,800,374 68	»	1,800,374 68	1860	
»	1,990,516 15	»	1,990,516 15	1861	
»	2,000,941 10	»	2,000,941 10	1862	
»	2,147,171 22	»	2,147,171 22	1863	
»	2,357,471 18	»	2,357,471 18	1864	
»	2,480,408 34	»	2,480,408 34	1865	
»	3,080,420 11	»	3,080,420 11	1866	
»	3,372,306 88	»	3,372,306 88	1867	
»	3,671,291 68	»	3,671,291 68	1868	
»	3,516,511 56	»	3,516,511 56	1869	(3) Non compris fr. 150,212.18 ; (4) Non compris fr. 105,470.44 ; (5) Non compris 40,000 francs — retenus à titre d'acompte du minimum de recette garanti à l'État par l'article 8 de la Convention du 9 mars 1871
»	3,473,132 97	»	3,473,132 97	1870	
»	8,947,687 76	»	8,947,687 76	1871	
»	9,988,803 51	146,538 83	10,135,342 14	1872	
»	10,933,325 51	500,000 »	11,433,325 51	1873	
»	10,960,398 64	500,000 »	11,460,398 64	1874	
29,407 »	11,240,308 29	500,000 »	11,740,308 29	1875	
331,605 54	10,034,785 75	500,000 »	10,534,785 75	1876	(6) Racheté par l'État à partir du 1er mai 1876. (Loi du 17 mai 1872.)
392,027 61	3,261,685 10	500,000 »	3,761,685 10	1877	(7) La part de la Compagnie dans les recettes brutes a été remplacée par des annuités à payer par l'État jusqu'à l'expiration des concessions. (Loi du 26 juin 1877.)
396,450 27	3,464,485 65	500,000 »	3,964,485 65	1878	
402,525 84	*3,463,243 91*	*500,000* »	*3,963,243 91*		
469,761 03	3,620,424 41	500,000 »	4,120,424 41	1879	
447,202 74	*3,665,054 09*	*500,000* »	*4,165,054 09*		

Redevances variables et redevance fixe payées aux Compagnies, par année, depuis

ANNÉES.	REDEVANCES						
	VARIABLES ATTRIBUÉES AUX LIGNES EXPLOITÉES.						
	Tournai-Jurbise et Landen-Hasselt.	Dendre et Waes.	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	Braine-le-Comte à Gand.	Jonction belge-prussienne.	Bassins Houillers.	Plateaux de Herve.
1880	1,125,203 17 *859,344 74*	»	1,027,548 12 *932,400 17*	1,161,862 44 *1,112,397 65*	343,354 60 *343,942 71*	»	349,981 16 *350,520 64*
1881	1,251,048 56 *873,278 80*	»	953,392 32 *862,631 71*	1,130,925 65 *1,118,711 12*	379,979 92 *382,247 94*	»	375,448 32 *371,782 10*
1882	891,403 69 *878,851 22*	»	912,429 02 *889,829 12*	1,132,129 40 *1,116,386 80*	347,467 09 *361,271 73*	»	425,964 42 *420,930 53*
1883	928,604 75 *907,514 22*	»	887,025 05 *882,212 66*	1,179,198 55 *1,164,121 20*	316,889 11 *317,993 40*	»	445,210 80 *387,734 58*
1884	845,124 92 *851,145 94*	»	880,626 44 *882,838 96*	1,153,617 64 *1,161,690 91*	298,527 01 *303,036 75*	»	430,594 08 *381,419 12*
1885	807,534 56 *796,019 62*	»	824,359 56 *825,913 62*	1,135,160 59 *1,137,517 45*	269,929 17 *272,446 28*	»	371,738 39 *371,650 54*
1886	790,410 41 *783,093 48*	»	820,290 41 *819,265 65*	1,062,854 42 *1,108,299 55*	232,668 » *235,481 96*	»	379,578 02 *379,369 03*
1887	851,749 71 *799,994 14*	»	867,059 82 *842,289 53*	1,139,467 09 *1,138,342 45*	225,601 48 *227,642 64*	»	407,789 98 *408,653 01*
1888	809,852 86 *805,522 89*	»	805,581 54 *832,494 79*	1,221,570 77 *1,223,113 75*	241,861 69 *245,378 81*	»	449,525 27 *448,973 82*
1889	867,573 59 *860,873 98*	»	851,652 90 *843,478 »*	1,278,235 14 *1,275,831 83*	255,635 98 *262,338 30*	»	491,711 22 *491,837 79*
1890	919,314 86 *895,836 41*	»	899,760 38 *904,441 37*	1,337,562 10 *1,358,411 47*	249,552 75 *254,470 64*	»	517,036 58 *518,161 29*
1891	876,786 14 *893,124 79*	»	907,272 44 *910,379 18*	1,413,863 69 *1,417,895 53*	273,179 43 *275,612 32*	»	525,782 20 *522,580 19*
1892	910,741 88 *882,361 37*	»	878,710 62 *879,524 45*	1,319,284 74 *1,327,382 82*	245,544 65 *249,447 72*	»	496,768 55 *496,600 47*
1893	933,554 05 *926,248 70*	»	919,681 25 *929,199 14*	1,365,385 60 *1,374,758 25*	316,417 21 *262,526 56*	»	525,272 25 *525,484 55*
1894	955,000 80 *946,261 24*	»	901,810 » *902,842 25*	1,373,011 51 *1,437,551 66*	352,010 12 *346,126 37*	»	551,288 50 *551,201 80*
1895	941,188 67 *954,743 95*	»	896,870 28 *897,379 30*	1,479,521 74 *1,479,824 47*	378,696 01 *377,222 83*	»	678,720 49 *678,435 22*
1896	975,060 17 *973,928 95*	»	959,602 07 *938,557 64*	1,535,854 45 *1,542,943 91*	383,137 22 *379,383 90*	»	710,088 67 *710,918 74*
1897	1,050,558 59 *1,028,933 10*	Eecloo-Bruges. (8)	1,050,262 65 *1,049,946 73*	1,614,017 24 *1,645,253 75*	390,507 99 *390,978 33*	Landen-Hasselt. (9)	470,549 71 *470,559 99*
1898	1,004,833 20 *1,004,309 67*	104,661 52 *104,661 52*	995,860 50 *999,637 67*	1,774,126 15 *1,732,640 99*	329,551 21 *361,599 05*	88,046 97 *100,814 68*	655 97 »
1899	1,047,420 05 *1,050,172 60*	106,869 69 *106,869 69*	1,020,842 59 *1,031,362 35*	1,904,330 09 *1,902,139 94*	456,045 47 *455,083 57*	219,237 79 *206,975 67*	(10) »
1900	1,085,859 58 *1,080,544 39*	110,607 07 *110,607 07*	1,100,215 49 *1,085,472 84*	1,846,807 52 *1,843,668 08*	479,884 09 *477,488 79*	105,467 94 *102,962 35*	» »
	39,403,166 39	*322,138 28*	*27,930,134 28*	*38,874,947 27*	*8,845,815 44*	*410,752 70*	*9,647,454 77*
	40,148,875 68	322,138 28	28,220,520 44	58,945,486 55	8,828,325 15	410,752 70	9,758,115 72

N. B. — Les chiffres en romain sont ceux qui ont été publiés au *Moniteur*, ils représentent les sommes liquidées, tant pour exercice courant que pour exercices antérieurs

Les chiffres en *italique* sont ceux qui sont afférents à l'exercice considéré, rectifications appliquées.

la reprise de l'exploitation de leurs lignes par l'État jusqu'au 31 décembre 1900 (suite).

Hesbaye-Condroz.	Ensemble.	FIXE pour la ligne de SPA à la frontière GRAND-DUCALE.	TOTAL	ANNÉES.	*Observations.*
496,592 81	4,504,122 39	500,000 »	5,004,122 39	1880	
494,229 41	*4,092,835 32*	*500,000* »	*4,592,835 32*		
501,798 08	4,590,590 85	500,000 »	5,090,590 85	1881	
501,173 78	*4,109,825 45*	*500,000* »	*4,609,825 45*		
505,552 66	4,210,746 28	500,000 »	4,710,746 28	1882	
502,849 72	*4,170,119 12*	*500,000* »	*4,670,119 12*		
526,435 27	4,285,359 51	500,000 »	4,785,359 51	1883	
525,903 33	*4,185,479 39*	*500,000* »	*4,685,479 39*		
530,756 88	4,158,796 97	500,000 »	4,658,796 97	1884	
530,813 98	*4,110,945 66*	*500,000* »	*4,610,945 66*		
514,276 77	3,920,998 44	500,000 »	4,420,998 44	1885	
516,241 76	*3,919,789 27*	*500,000* »	*4,419,789 27*		
558,601 64	3,824,382 90	500,000 »	4,324,382 90	1886	
533,893 78	*3,859,403 45*	*500,000* »	*4,359,403 45*		
585,066 65	4,054,734 75	500,000 »	4,554,734 75	1887	
583,751 95	*3,970,673 72*	*500,000* »	*4,470,673 72*		
603,854 50	4,150,024 45	500,000 »	4,650,024 45	1888	
618,318 61	*4,173,802 67*	*500,000* »	*4,673,802 67*		
641,299 51	4,585,906 14	500,000 »	4,885,906 14	1889	
653,076 92	*4,387,436 82*	*500,000* »	*4,887,436 82*		
652,909 06	4,576,115 55	500,000 »	5,076,115 55	1900	
666,308 45	*4,597,629 63*	*500,000* »	*5,097,629 63*		
658,784 01	4,655,667 91	500,000 »	5,155,667 91	1901	
669,251 19	*4,688,843 20*	*500,000* »	5,188,843 20		
646,178 47	4,495,228 91	500,000 »	4,995,228 91	1902	
655,811 11	*4,491,097 94*	*500,000* »	*4,991,097 94*		
729,167 95	4,789,256 27	500,000 »	5,289,256 27	1903	
671,962 46	*4,690,179 66*	*500,000* »	*5,190,179 66*		
746,676 57	5,079,797 30	* 219,600 »	5,299,397 30	1904	(5) Exploité par l'État à partir du 1er janvier 1898
745,448 74	*4,929,402 06*	*219,600* »	*5,149,002 06*		
708,516 79	5,085,515 98	219,600 »	5,305,115 98	1905	(9) Exploité par l'État à partir du 1er juillet 1898 et racheté le 1er juillet 1900
713,154 24	*5,100,760 01*	*219,600* »	*5,320,360 01*		
748,357 75	5,290,080 55	219,600 »	5,509,680 55	1896	
753,016 72	*5,298,749 86*	*219,600* »	*5,518,349 86*		
726,810 91	5,282,707 09	219,600	5,502,307 09	1897	(10) Racheté par l'Etat à partir du 7 septembre 1897.
727,018 77	*5,282,690 67*	*219,600* »	*5,502,290 67*		
738,083 27	5 065,618 59	219,600 »	5,285,218 59	1898	(11) Racheté par l'État à partir du 1er janvier 1900.
732,350 98	*5,035,814 56*	*219,600* »	*5,255,414 56*		
775,602 46	5,550,548 14	219,600 »	5,749,948 14	1899	(*) Bases revisées à partir du 1er janvier 1894.
773,556 04	*5,526,159 86*	*219,600* »	*5,745,759 86*		
1,027 07 (11)	4,725,848 56	219,600 »	4,945,448 56	1900	(**) Cette somme se décompose comme suit : Payé à la Compagnie d'Eccloo-Bruges pour l'année 1897 (gestion distincte) fr. 108,615 45; idem, à la Compagnie de Landen-Hasselt pour l'année 1897 et le 1er semestre 1898, fr. 167,069.52; bonifié aux Compagnies concessionnaires pour transports en service avant 1885, pages 6 et 95 du *Compte rendu* de 1900, fr. 1,659,518.57. Ensemble : fr. 1,915,194 52
	4,700,743 52	*219,600* »	*4,920,343 52*		
14,170,900 67	*208,518,368 49*	*12,183,738 83*	*220,702,107 32*		
14,191,140 73	209,768,441 72	12,185,758 85	221,952,180 55		
		A ajouter, pour concordance. . . fr.	** 1,915,194 52		
		TOTAL GÉNÉRAL . . . . . fr.	223,867,375 07		

(Voir annexe VIII, page 104, du *Compte rendu* de 1900.)

ANNEXE IV.

TRANSPORTS EN SERVICE.

Sommes payées aux Sociétés concessionnaires.

ANNÉES.	Hal à Ath, Tournai à la frontière.	Braine-le-Comte à Gand.	Plateaux de Herve (Racheté le 7 septembre 1897)	Hesbaye-Condroz. (Rachete le 1er janvier 1900.)	*Observations.*
1885	38,894 80 *2,725 35*	35,590 44 *77,716 16*	21,064 07 *24,927 27*	685 69 *685 69*	Les chiffres en italique sont ceux qui sont afférents à l'exercice considéré, rectifications appliquées
1886	11,974 87 *3,965 89*	177,114 59 *49,555 46*	8,871 72 *8,440 88*	629 53 *629 53*	
1887	10,455 06 *10,042 23*	24,764 72 *24,771 81*	14,679 32 *14,223 91*	393 32 *393 32*	
1888	6,917 25 *6,947 25*	41,805 58 *26,921 35*	25,695 83 *25,670 98*	553 01 *553 01*	
1889	7,982 62 *4,377 26*	21,726 02 *22,148 87*	20,259 51 *23,337 77*	413 36 *413 36*	
1890	5,229 31 *4,082 46*	46,171 40 *60,101 58*	27,895 56 *27,893 56*	491 41 *491 41*	
1891	19,188 02 *18,374 07*	57,242 44 *41,401 38*	36,267 86 *36,282 26*	904 67 *904 67*	
1892	12,904 51 *12,962 62*	40,481 26 *40,539 72*	37,168 29 *37,153 89*	189 58 *213 41*	
1893	5,625 20 *5,656 22*	59,604 74 *61,395 98*	38,554 36 *38,334 36*	833 14 *809 11*	
1894	8,450 84 *8,489 99*	55,609 07 *60,152 13*	40,498 55 *40,498 55*	254 83 *234 83*	
1895	3,115 68 *3,290 50*	49,285 45 *57,866 34*	35,807 14 *35,807 14*	9 44 *9 44*	
1896	11,257 70 *11,431 40*	75,042 97 *90,168 23*	34,648 28 *34,648 28*	» »	
1897	8,423 21 *9,593 65*	135,073 56 *107,849 77*	34,021 39 *34,024 39*	» »	
1898	10,628 34 *4,747 43*	77,558 26 *74,946 00*	» »	» »	
1899	7,160 58 *6,661 67*	(1) — 12,575 » *79,555 65*	» »	59 50 *59 50*	
1900	2,283 59 *6,907 37*	75,278 91 *78,882 55*	» »	» »	
TOTAUX. .	168,471 18 *120,255 36*	957,774 59 *953,972 98*	375,207 88 *381,240 24*	5,397 28 *5,397 28*	

(*) Pour la période antérieure, voir pages 6 et 95 du Compte rendu de 1900.

(1) Déduction faite, au profit de l'État, d'une somme de fr. 97,951.64 se rapportant aux périodes arriérées

ANNEXE V.

Ministère des Finances, Ministère des Affaires Étrangères et Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Loi approuvant la convention conclue, le 24 juin 1889, entre le Gouvernement belge et la « Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft », à Hambourg, pour l'établissement de communications régulières, par voie d'escale, entre Anvers et les principaux ports de l'Australie (1).

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Est approuvée la convention conclue le 24 juin 1889, entre l'État belge et la « Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft », à Hambourg, relativement à l'escale à Anvers des steamers de cette Compagnie.

ART. 2. — Il est ouvert au Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, un crédit de 12,000 francs, à rattacher à l'article 38 du Budget de ce département pour l'exercice 1889.

ART. 3. — Ce crédit sera couvert par les ressources ordinaires du Trésor.

---

(1) *Session de 1888-1889.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 27 juin 1889 : p. 168. — Rapport. Séance du 5 juillet : p. 169.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 juillet 1889 : pp. 1639-1640.

SÉNAT.

Annales parlementaires. — Dépôt du rapport, Séance du 24 juillet 1889 : p. 456. — Discussion. Séances des 26 juillet : pp. 487-488 et 27 juillet : p. 490. — Adoption. Séance du 27 juillet : p. 495.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Laeken, le 5 août 1889.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,
J. VANDENPEEREBOOM.

Le Ministre des Affaires Etrangères,
Le prince DE CHIMAY.

Le Ministre des Finances,
A. BEERNAERT.

Vu et scellé du sceau de l'État.

Le Ministre de la Justice,
JULES LEJEUNE.

CONVENTION.

Entre :

Le Gouvernement belge, représenté par M. Beernaert, Ministre des Finances, le prince de Chimay, Ministre des Affaires Étrangères, et M. Vandenpeereboom, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, et sous réserve de l'approbation de la Législature,

Et

La « Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft », qui a son siège à Hambourg, représentée par M. Ernest Eiffe, agissant en vertu des pouvoirs lui conférés par acte ci-annexé.

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — La Société de navigation « Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft » s'engage à faire faire escale à Anvers par les paquebots du service régulier qu'elle établira entre Hambourg et les ports de l'Australie.

Il y aura un départ d'Anvers pour Adelaïde, Melbourne et Sydney tous les vingt-huit jours.

La Compagnie s'engage a effectuer, pendant l'année, au moins six voyages de l'Australie sur Anvers. Le nombre de ces voyages de retour n'excédera pas treize.

ART 2. — Les départs de Hambourg sur Anvers s'effectueront directement.

En sens inverse, les navires pourront toucher à Brême.

Les départs d'Anvers sur l'Australie et les retours s'effectueront sans escale sur le continent.

ART. 3. — La Compagnie s'engage à transporter aux points de l'Australie à desservir toutes les marchandises qui auront été engagées ferme et par écrit au moins dix jours avant le départ d'Anvers et amenées à quai ou sous le hangar de déchargement, au moment convenu dans l'engagement ou, à défaut d'une stipulation à cet égard, au moins l'avant-veille du départ.

Les paquebots quittant le port allemand devront pouvoir embarquer à Anvers au moins quinze cents tonnes de marchandises dont mille de marchandises lourdes.

ART. 4. — En cas d'infraction aux dispositions de l'article 3, la Compagnie sera passible d'une amende de 20 francs pour chaque tonne de poids (1,015 kilogrammes) ou au cubage de 40 pieds cubes anglais (1^{mc},140) de marchandises laissées en souffrance à Anvers, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient être réclamés par des tiers.

ART. 5. — Dans le cas de retard au départ d'Anvers, s'il n'est pas le résultat de circonstances de force majeure dûment établies, la Compagnie sera passible d'une retenue de 200 francs. Est réputé retard tout ajournement du départ au lendemain du jour fixé; au delà d'un jour l'amende sera doublée.

ART. 6. — En raison des engagements ci-dessus, le Gouvernement payera à la Compagnie une subvention de 1,500 (quinze cents) francs pour chaque traversée, à l'aller ou au retour, effectuée aux conditions contractuelles.

ART. 7. — Le payement des sommes dues à la Compagnie sera liquidé semestriellement, déductions faites, le cas échéant, des retenues encourues en exécution de la présente convention.

Les payements auront lieu en monnaies ayant cours légal en Belgique.

La Compagnie suivra les instructions de l'Administration pour la forme des comptes et de toutes pièces de comptabilité.

ART. 8. — Un fonctionnaire sera délégué par le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes à l'effet de veiller à l'exécution des charges, clauses et conditions de l'entreprise.

Ce fonctionnaire aura le droit, à chaque départ et arrivée, de se faire renseigner par la Compagnie sur le nombre de passagers et la quantité de marchandises embarqués ou débarqués à Anvers, comme aussi sur la provenance et la destination de ces passagers et marchandises, sur les prix de transport et les taux de fret. Il pourra également, à ces fins, prendre connaissance des listes de passagers et des manifestes.

ART. 9 — La présente convention est conclue pour un an à dater du 1er septembre 1889 et se prolongera successivement par tacite reconduction, à moins d'un préavis donné six mois d'avance.

L'objet n'en pourra être cédé sans le consentement exprès du Gouvernement belge.

ART. 10. — Elle pourra être considérée comme résolue de plein droit et sans formalité judiciaire par le seul défaut de la Compagnie de s'y conformer.

ART. 11. — Pour l'exécution du présent acte, la Société fait élection de domicile à Anvers, dans les bureaux de son agence générale.

ART. 12. — Les frais de timbre et d'enregistrement au droit fixe sont à la charge de la Compagnie.

Fait en double à Bruxelles, le 24 juin 1889.

ERNEST EIFFE.

A. BEERNAERT.
Le prince DE CHIMAY.
J. VANDENPEEREBOOM.

Enregistré à Bruxelles-Centre le vingt-sept juin 1889, volume 283, folio 56 v°, case 6. Reçu deux francs 40 centimes, deux rôles, un renvoi.

Le Receveur,
GOMBERT.

Ministère des Finances, Ministère des Affaires Étrangères et Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Convention conclue entre le Gouvernement belge et le Norddeutscher Lloyd, relativement à l'escale d'Anvers (1).

Entre :

Le Gouvernement belge, représenté par M. Beernaert, Ministre des Finances, le prince de Chimay, Ministre des Affaires Étrangères, M. Vandenpeereboom, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, et le baron Lambermont, Ministre d'État, Secrétaire Général du Ministère des Affaires Étrangères, et sous réserve de l'approbation de la Législature;

Et

Le Norddeutscher Lloyd, de Brême, représenté par le Président de son Conseil d'Administration, le Consul H.-H. Meier, agissant en vertu des pouvoirs lui conférés suivant légitimation ci-annexée;

---

(1) Extrait du *Moniteur belge* du 27 mai 1886, n° 147. (Loi du 21 mai 1886.)

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — Le Norddeutscher Lloyd s'engage à faire faire escale à Anvers par tous les paquebots, tant à l'aller qu'au retour, des services réguliers qu'il établira, en vertu de son contrat des 3-4 juillet 1885 avec le Gouvernement impérial d'Allemagne, de Bremerhaven vers l'Asie orientale et de Bremerhaven vers l'Australie, et vice versa.

Art. 2. — En raison de cet engagement, le Gouvernement payera à la Compagnie une subvention annuelle de quatre-vingt mille francs (80,000 fr.).

Art. 3. — Les taxes de pilotage, de feux et fanaux, perçues par l'État belge, tant à l'entrée qu'à la sortie des paquebots des lignes postales susmentionnées, ainsi que les taxes payées éventuellement par la Société au pilotage néerlandais, seront remboursées sur la production des quittances des sommes que le Norddeutscher Lloyd aura payées de ce chef.

Art. 4. — Le payement des sommes dues à la Société selon les articles 2 et 3 sera liquidé trimestriellement.

Il aura lieu en monnaies ayant cours légal en Belgique.

Art. 5. — La présente convention est conclue pour un an à dater du premier départ qui sera effectué de Bremerhaven, et se prolongera successivement par tacite reconduction à moins d'un préavis donné six mois d'avance.

Art. 6. — Le Norddeutscher Lloyd ne pourra céder l'objet de la présente convention sans l'approbation expresse du Gouvernement belge.

Art 7. — Pour l'exécution du présent acte, la Société fait élection de domicile à Anvers, dans les bureaux de son Agence générale.

Art. 8. — Les frais de timbre et d'enregistrement au droit fixe sont à la charge de la Société.

Fait en double, à Bruxelles, le premier mai mil huit cent quatre-vingt-six.

(*S.*) A. Beernaert,
Le Prince de Chimay,
J. Vandenpeereboom,
Baron Lambermont

(*S.*) H.-H. Meier.

TABLE DES MATIÈRES.

Pages.

CHAPITRE Ier. — **Examen général du Budget** 1

SECTION 1re. — *Dépenses* 1

SECTION 2. — *Recettes* 17

CHAPITRE II. — **Chemin de fer** 19

SECTION 1re. — *Recettes et dépenses* 19

§ 1er. — Recettes 19

§ 2. — Comparaison de la progression des recettes et des dépenses du chemin de fer (exercices 1899 et 1900). — Résultats de l'exercice 1900 . . 21

§ 3. — Mouvement des recettes et des dépenses de 1881 à 1901. — Coefficients d'exploitation 28

Tableau du Mouvement des produits et des dépenses du chemin de fer de 1881 à 1901 28-29

SECTION 2. — *Voies et travaux* 29

§ 1er. — Jonction Nord-Midi et gare centrale de Bruxelles 29

§ 2. — Ligne électrique de Bruxelles à Anvers 36

§ 3. — Ligne d'Anvers-Sud à Hal 40

§ 4. — Gare de Bruxelles-Maritime 42

SECTION 3. — *Exploitation* 43

§ 1er. — Recettes 43

§ 2. — Premières classes 50

§ 3. — Tarifs 51

§ 4. — Pertes et avaries 53

SECTION 4. — *Personnel* 54

§ 1er. — Composition et répartition du personnel 54

§ 2. — Caisse de retraite et de secours des ouvriers 55

SECTION 5. — *Situation financière* 58

§ 1er. — Observations sur le tableau des résultats financiers 58

A. Capital de premier établissement 58

B. Prix de rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt 62

§ 2. — Comptabilité générale des chemins de fer de l'État 74

§ 3. — Conclusions 136

Pages.

CHAPITRE III. — **Postes, télégraphes et téléphones.** 145

SECTION 1re. — *Recettes et dépenses.* 145

SECTION 2. — *Questions diverses* 145

A. *Postes* 145

I. — Bureaux auxiliaires 145

II. — Réception et surveillance du matériel des approvisionnements. 147

III. — Hôtel central des postes à Bruxelles. — Éclairage et chauffage 148

IV. — Indemnités à payer aux concessionnaires de lignes régulières de navigation transatlantique 150

V. — Service de l'abonnement de journaux quotidiens. 151

B. *Téléphones* 153

I. — Prix d'abonnement au téléphone 153

II. — Utilisation des installations téléphoniques des chemins de fer vicinaux pour les services administratifs de la gendarmerie. 157

CHAPITRE IV. — **Marine** 159

SECTION 1re. — *Recettes et dépenses* 159

SECTION 2. — *Marine marchande. — École de navigation* 162

ERRATUM 164

ANNEXES

Annexe I. — Tableau des insuffisances et des excédents constatés sur certaines allocations pour l'exercice 1901 165-167

Annexe II. — Longueur en kilomètres par année, de 1847 à 1900 incluse, des lignes appartenant à des compagnies et exploitées par l'État moyennant parts de recettes 168-171

Annexe III. — Redevances variables et redevance fixe payées aux compagnies, par année, depuis la reprise de l'exploitation de leurs lignes par l'État jusqu'au 31 décembre 1900. 172-175

Annexe IV. — Transports en service. — Sommes payées aux sociétés concessionnaires. 176

Annexe V. — Conventions. 177-181

(Nr 78)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 12 MAART 1902.

Begrooting van 't Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen voor het dienstjaar 1902 (1).

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Evenals verleden jaar, is dit verslag in vier hoofdstukken verdeeld. Hoofdstuk I handelt over de Begrooting in 't algemeen. Hoofdstuk II behandelt de vraagstukken betreffende den spoorweg. Hoofdstuk III betreft de posterijen, telegrafen en telephonen, en hoofdstuk IV het zeewezen.

HOOFDSTUK I.

Algemeen overzicht der Begrooting.

1ste AFDEELING. — UITGAVEN.

Het ontwerp van Begrooting van spoorwegen, posterijen en telegrafen voor 1902 behelst kredieten tot beloop van . . . . fr. 160,327,494 »
Dat bedrag is . . . . . 4,232,918 »
lager dan dit der Begrooting van 1901, die beliep . . . 164,560,412 »

Opdat de Kamer beter zou kunnen oordeelen over het verschil in de uitgaven gedurende de laatste jaren, heeft de Middenafdeeling de volgende tabel opgemaakt, die per hoofdstuk en artikel der Begrooting de uitgaven vermeldt voor de dienstjaren 1899, 1900 en 1901 gestemd, bijkredieten inbegrepen, alsmede de kredieten uitgetrokken voor 1902.

Die algemeene tabel vervangt de tabellen in 't verslag van verleden jaar vermeld op bladzijde 2, 3, 8 en 9.

---

(1) Begrooting nr 4, IX.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer HEYNEN, bestond uit de heeren RENKIN, BERTRAND, LEVIE, DE LANTSHEERE, HUBERT en GIELEN.

ARTIKELEN. 1899.	1900.	1901.	1902.	Aanwijzing van de diensten.	B. = Begroeting. B. K. = Bijkrediet. T. = Totaal.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1899.	voor 1900.	BEGROOTING GESTEMD voor 1901 en BIJKREDIETEN nog te vragen.	BEGROOTING VOORGESTELD voor 1902.
				EERSTE SECTIE. — GEWONE UITGAVEN.					
				HOOFDSTUK I.					
				Hoofdbeheer.					
1	1	1	1	Jaarwedde van den Minister.	B.	21,000 »	21,000 »	21,000 »	21,000 »
2	2	2	2	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten	B.	114,600 »	115,600 »	115,600 »	135,100 »
3	3	3	3	Reis- en verblijfkosten van den Minister, de ambtenaren en beambten van het Hoofdbeheer	B.	4,500 »	4,500 »	4,500 »	4,500 »
4	4	4	4	Jaarwedde en werkloon van de deurwaarders, boden, huisbewaarders en dienstlieden	B	27,130 »	27,130 »	27,130 »	27,130 »
5	5	5	5	Materiëel, kantoorbehoeften, drukwerk, aankoop en herstelling van meubelen, verwarming, verlichting, werken van onderhoud en inrichting van het hotel des Ministers; kleine uitgaven . . .	B.	60,000 »	60,000 »	60,000 »	60,000 »
6	6	6	6	Honoraria der advocaten van het Departement	B.	44,000 »	44,000 »	44,000 »	44,000 »
				Hoofdbeheer. — TOTALEN.	B.	271,230 »	272,230 »	272,230 »	291,730 »
				HOOFDSTUK II.					
				Spoorwegen.					
				AFDEELING 1. — *Gemeenschappelijke diensten.*					
7	7	7	7	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten	B.	578,909 »	600,799 »	606,674 »	600,600 »
					B. K.	23,268 »	5,200 »	»	»
					T.	602,177 »	605,999 »	606,674 »	600,600 »
8	8	8	8	Werkloon van de aangestelden en werklieden	B.	151,804 »	151,804 »	150,724 »	149,944 »
					B K.	»	* —2,895 »	5,940 »	N.B.[1] — 1,192 »
					T.	151,804 »	148,909 »	154,664 »	148,752 »
9	9	9	9	Drukwerk, tarieven, plaatsbewijzen voor reizigers, kantoorbehoeften, enz. . .	B.	887,532 »	899,532 »	887,500 »	887,500 »
10	10	10	10	Toelage aan de Verzekerings- en Pensioenkas voor den Grand Central belge overgenomen ambtenaren en beambten.	B.	88,000 »	88,000 »	88,000 »	88,000 »
					B.	200,000 »	206,000 »	208,000 »	211,840 »
11	11	11	11	Toelage aan de Pensioen- en Hulpkas voor de werklieden van het Beheer . . .	B. K.	6,000 »	6,000 »	465 »	N.B.[2] + 578,880 »
					T.	206,000 »	212,000 »	208,465 »	790,720 »

N. B[1] — Som die 1 °/₀ vertegenwoordigt van het bedrag der op dit artikel uitbetaalde werkloonen; zie bl. 16 van het verslag.

N B.[2] — Som die 1 °/₀ vertegenwoordigt van de gezamenlijke werkloonen, zie bl. 16 van het verslag.

[1] — Overdracht krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

ARTIKELEN. 1899.	1900.	1901.	1902.	Aanwijzing van de diensten.	B. = Begrooting. B. K. = Bijkrediet. T. = Totaal.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1899.	voor 1900.	BEGROOTING GESTEMD voor 1901 en BIJKREDIETEN nog te vragen.	BEGROOTING VOORGESTELD voor 1902.
12	12	12	12	Buitengewone hulp aan de werklieden die, ten gevolge van familie-ongelukken of van andere omstandigheden, in een behoeftigen toestand verkeeren, en, bij overlijden, aan hunne familie. . . .	B.	130,000 »	150,000 »	150,000 »	150,000 »
					B. K.	20,000 »	»	»	»
					T.	150,000 »	150,000 »	150,000 »	150,000 »
13	13	13	13	Vergaderingen der Belgische spoorwegambtenaren en kosten van de internationale vergaderingen; spoorwegcongres.	B.	14,000 »	14,000 »	14,000 »	14,000 »
					B. K.	(1) 280 24	»	»	»
					T.	14,280 24	14,000 »	14,000 »	14,000 »
				Gemeenschappelijke diensten. — Totalen.	B.	2,050,245 »	2,110,135 »	2,104,898 »	2,101,884 »
					B K.	49,548 24	11,200 »	4,405 »	+ 577,688 »
							* — 2,895 »		
					T.	2,099,793 24	2,118,440 »	2,109,303 »	2,679,572 »
				Afdeeling 2. — *Wegen en werken.*					
14	14	14	14	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten	B.	2,266,577 »	2,329,687 »	2,450,022 »	2,499,200 »
					B K.	43,993 »	60,000 »	»	»
					T.	2,310,570 »	2,389,687 »	2,450,022 »	2,499,200 »
15	15	15	15	Werkloon van de aangestelden en van de bedienden voor het toezicht over en de politie van de baan	B.	7,579,417 »	7,703,698 »	7,531,681 »	7,575,870 »
					B K.	**—130,000 »	*—210,000 »	25,000 »	N.B.1 — 23,615 »
					T.	7,449,417 »	7,493,698 »	7,556,681 »	7,552,255 »
16	16	16	16	Dwarsliggers, spoorstaven en toebehooren, vast baanmateriëel. (*Is toegelaten het aanrekenen op artikel 16 van den prijs van de in het jaar te leveren spoorstaven, krachtens de op 28 December 1898 toegewezen koopen.*) . .	B.	5,869,109 »	6,143,909 »	6,951,911 »	6,360,769 »
					B. K.	»	721,000 »	»	»
					T.	5,869,109 »	6,864,909 »	6,951,911 »	6,360,769 »
17	17	17	17	Werktuigen, gereedschap en verschillende voorwerpen; huur van lokalen; werken van onderhoud, verbetering en vernieuwing van de sporen, gebouwen, kunstwerk en aanhoorigheden van den spoorweg. (*Het inbegrip van 1 millioenfrank, kunnende bestemd worden tot uitgaven van herbouwing voorzien in de buitengewone Begrooting zooals een tijdelijke last van 45,000 frank*)	B.	9,959,449 »	10,383,850 »	10,847,351 »	11,569,820 »
					B. K.	** 110,000 »	1,280,000 »	390,000 »	N.B.1 — 22,274 »
							*—330,000 »		
					T.	9,849,449 »	11,333,850 »	11,237,351 »	11,547,546 »
				Wegen en Werken — Totalen.	B.	25,674,552 »	26,561,124 »	27,780,965 »	28,005,659 »
					B. K.	43,993 »	2,061,000 »	415,000 »	— 45,889 »
						**—240,000 »	*—540,000 »		
					T.	25,478,545 »	28,082,124 »	28,195,965 »	27,959,770 »
				Afdeeling 3. — *Trekdienst en materiëel.*					
18	18	18	18	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten	B.	2,306,143 »	2,371,193 »	2,409,678 »	2,423,929 »
					B. K.	73,306 »	42,800 »	»	»
					T.	2,379,446 »	2,413,993 »	2,409,678 »	2,423,929 »

(1) Voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

* Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

** Overdrachten krachtens de wet van 9 Mei 1900.

ARTIKELEN. 1899.	1900.	1901.	1902.	Aanwijzing van de diensten.	B. = Begrooting. B. K. = Bijkrediet. T. = Totaal.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1899.	voor 1900.	BEGROOTING GESTEMD voor 1901 en BIJKREDIETEN nog te vragen.	BEGROOTING VOORGESTELD voor 1902.
19	19	19	19	Werkloon van de aangestelden en werklieden	B.	18,594,540 »	19,963,525 »	21,077,763 »	22,086,370 »
					B. K.	(1)1,193,797 » ***+243,300 »	1,270,000 »	772,250 »	N.B.1 — 280,659 »
					T.	20,031,637 »	21,233,525 »	21,850,013 »	21,805,711 »
20	20	20	20	Premiën voor zuinig gebruik van materialen en voor den regelmatigen loop van de treinen	B.	898,767 »	947,228 »	985,536 »	1,056,733 »
					B. K.	(2) 108,194 52	103,508 »	93,252 »	»
					T.	1,006,961 52	1,050,736 »	1,078,788 »	1,056,733 »
21	21	21	21	Brandstof en andere verbruiksvoorwerpen voor den trekdienst der treinen . . .	B.	10,981,925 »	14,571,346 »	22,963,841 »	16,360,000 »
					B. K.	3,436,075 »	10,592,000 » 495,000 »	950,000 »	»
					T.	14,418,000 »	25,658,346 »	23,913,841 »	16,360,000 »
22	22	22	22	Onderhoud, herstelling en vernieuwing van het materiëel	B.	20,494,485 »	20,638,770 »	23,717,307 »	23,539,512 »
					B. K.	216,385 »	2,997,000 »	* — 61,400 »	N.B.1 — 205,742 »
					T.	20,710,870 »	23,635,770 »	23,778,707 »	23,333,770 »
				Trekdienst en materiëel. — TOTALEN.	B.	55,275,860 »	58,492,062 »	71,154,125 »	65,466,544 »
					B. K.	5,027,757 52 ***+243,300 »	15,500,308 »	1,754,082 »	— 484,401 »
					T.	58,546,917 52	75,992,370 »	72,908,207 »	64,982,143 »
				AFDEELING 4. — *Vervoer.*					
23	23	23	23	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten	B.	13,751,674 »	14,150,701 »	14,875,885 »	14,949,815 »
					B. K.	420,378 »	**+ 547,700 »	»	»
					T.	14,172,052 »	14,698,401 »	14,875,885 »	14,949,815 »
24	24	24	24	Werkloon van de aangestelden, tijdelijke garden en werklieden Besteldienst en rangeerdienst met paarden	B.	10,600,145 »	11,089,118 »	11,758,471 »	12,143,891 »
					B. K.	347,296 »	480,239 » ** + 561 »	179,000 »	N.B.1 — 26,330 »
					T.	10,947,439 »	11,569,718 »	11,937,471 »	12,117,561 »
25	25	25	25	Aanmoedigingspremiën voor den regelmatigen loop der treinen	B.	533,285 »	551,169 »	573,032 »	590,333 »
					B. K.	(3) 23,664 70	32,200 »	20,402 »	»
					T.	556,949 70	583,369 »	593,434 »	590,333 »
26	26	26	26	Exploitatiekosten	B.	2,966,500 »	3,353,000 »	3,788,000 »	3,745,540 »
					B. K.	(4) 383,720 55	475,000 » 97,000 »	»	»
					T.	3,350,220 55	3,925,000 »	3,788,000 »	3,745,540 »

(1) Waarvan 1,097 frank voor het dienstjaar 1898 en vroegere.
(2) Waarvan fr. 207.52 voor het dienstjaar 1898 en vroegere.
(3) Waarvan fr. 55.70 voor het dienstjaar 1898 en vroegere.
(4) Waarvan fr. 148.50 voor het dienstjaar 1898 en vroegere.
* Overschot af te trekken van de bijkredieten die te vragen zijn ter aanvulling van andere ontoereikend bevonden artikelen der Begrooting.
** Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901.
*** Overdrachten krachtens de wet van 9 Mei 1900.

ARTIKELEN. 1899.	1900.	1901.	1902.	Aanwijzing van de diensten.	B. = Begrooting. B. K. = Bijkrediet. T. = Totaal.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1899.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1900.	BEGROOTING GESTEMD voor 1901 en BIJKREDIETEN nog te vragen.	BEGROOTING VOORGESTELD voor 1902.
					B.	260,012 »	260,012 »	260,012 »	260,012 »
27	27	27	27	Advertentiën	B. K.	(1) 45 »	»	»	»
					T.	260,057 »	260,012 »	260,012 »	260,012 »
					B.	1,171,080 »	1,176,113 »	1,176,113 »	1,176,113 »
28	28	28	28	Verlies en schade; vergoedingen wegens ongevallen overkomen op den spoorweg, alsmede aan reizigers, reisgoed of colli aan boord der pakketbooten Oostende-Dover	B. K.	(2)1,416,000 »	525,000 » (a) 2,370,800	1,581,200 »	»
					T.	2,587,080 »	4,071,913 »	2,757,313 »	1,176,113 »
31	31	29	29	Premiën voor de bedienden die valsche aangiften wegens zendingen bij wagenladingen vaststellen	B.	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »
					B.	29,287,694 »	30,585,113 »	32,436,515 »	32,870,704 »
				Vervoer. — Totalen.	B. K.	2,591,104 25	5,980,259 » **+548,061 »	1,780,602 »	— 26,350 »
					T.	31,878,798 25	55,113,413 »	34,217,115 »	32,844,374 »
				Afdeeling 5. — *Heffing der ontvangsten en toezichtdiensten.*					
					B.	2,150,827 »	2,217,727 »	2,264,102 »	2,269,202 »
29	29	30	30	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten	B. K.	80,801 »	41,500 »	»	»
					T.	2,231,628 »	2,259,227 »	2,264,102 »	2,269,202 »
					B.	149,881 »	163,909 »	169,919 »	169,919 »
30	30	31	31	Werkloon van de hulpbeambten en werklieden	B. K.	***— 3,300 »	** — 1,200 »	* — 6,160 »	N. B. — 758 »
					T.	146,581 »	162,709 »	163,759 »	169,161 »
					B.	2,300,708 »	2,381,636 »	2,434,021 »	2,439,121 »
				Heffing der ontvangsten en toezichtdiensten. — Totalen.	B. K.	80,801 » ***— 3,300 »	41,500 » ** — 1,200 »	* — 6,160 »	— 758 »
					T.	2,378,209 »	2,421,936 »	2,427,861 »	2,438,363 »
				Afdeeling 6. — *Spoorwegen in aanleg.*					
					B.	9,650 »	10,900	»	»
32	32	»	»	Jaarwedde van en vergoeding voor een ingenieur van bruggen en wegen, wiens diensten tijdelijk worden benuttigd door het beheer van spoorwegen	B. K.	1,636 »	— 3,966 »	»	»
					T.	11,286 »	6,934 »	»	»

(1) Voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

(2) Waarvan 450,000 frank voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

(a) Waarvan 1,555,300 frank voor het dienstjaar 1898 en vroegere

* Overschot af te trekken van de bijkredieten die te vragen zijn ter aanvulling van andere ontoereikend bevonden artikelen der Begrooting.

** Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

*** Overdrachten krachtens de wet van 9 Mei 1900.

ARTIKELEN 1899.	1900	1901	1902.	Aanwijzing van de diensten.	B = Begrooting. B.K = Bijkrediet T. = Totaal	GESTEMDE BEGROOTING EN GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1899.	voor 1900	BEGROOTING GESTEMD voor 1901 en BIJKREDIETEN nog te vragen	BEGROOTING VOORGESTELD voor 1902.
				HOOFDSTUK III					
				Posterijen, telegraaf en telephoon					
				AFDEELING 1 — *Gemeenschappelijke diensten*					
33	33	32	32	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten	B	129,540 »	129,540 »	135,540 »	145,840 »
34	34	33	33	Werkloon van de bedienden, betaald per stuk, per dag of per maand .	B.	170,360 »	181,250 » ** — 4,000 »	184,350 »	192,300 » NB.1 — 3,750 »
							177,250 »		188,550 »
35	35	34	34	Materieel, werktuigen, gereedschap, voorraad papier, inkt enz., voor het maken van de zegels enz	B.	288,700 »	297,700 »	336,000 »	330,000 »
					B K	***— 3,300 »	**— 40,000 »	* — 20,000 »	»
					T.	285,400 »	257,700 »	316,000 »	330,000 »
				Gemeenschappelijke diensten — TOTALEN.	B.	588,600 »	608,490 »	656,090 »	666,140 »
					B. K	***— 3,300	**— 44,000 »	* — 20,090 »	— 3,750 »
					T.	585,300 »	564,490 »	656,090 »	662,390 »
				AFDEELING 2 — *Posterijen.*					
36	36	35	35	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten	B.	5,238,803 » ***+ 5,000 »	5,374,595 » **+ 11,550 »	5,658,018 »	5,872,345 »
						5,243,803 »	5,386,143 »		
37	37	36	36	Jaarwedde van en vergoeding voor de brievenbestellers en andere lagere bedienden	B.	5,719,900 »	5,924,220	6,228,160 »	6,461,060 »
					B K.	15,000 » ***+25,000 »	119,200 » **+ 37,300 »	35,500 »	NB.1 — 440 »
					T.	5,759,900 »	6,080,720 »	6 263,660 »	6,460,620 »
38	38	37	37	Vervoer van de postpakketten . . .	B.	309,070 »	306,950 »	305,950 »	351,635
					B k.	***—30,000 »	**— 16,900 »	1,200 »	»
					T	279,070 »	290,050 »	307,150 »	351 635 »
39	39	38	38	Vergoedingen te betalen aan de vergunninghouders of ondernemers van de geregelde transatlantische stoomvaartdiensten, krachtens bijzondere verdragen of overeenkomsten, als toelage, gewaarborgde minste opbrengst, premien voor geregelde vaart uitkeering van loodsgelden buiten België betaald. (*Onbepaald krediet*) . . .	B	120,000 »	120,000 »	120,000 »	120,000 »
40	40	39	39	Vergoedingen en uitkeeringen wegens aan de post toevertrouwde beleggingen, zendingen en andere invorderingen. (*Onbepaald krediet*) . . .	B.	10,000 »	10,000 »	10,000 »	10,000 »

* Overschot af te trekken van de bijkredieten die te vragen zijn ter aanvulling van andere ontoereikend bevonden artikelen der Begrooting

** Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

*** Overdrachten krachtens de wet van 9 Mei 1900.

ARTIKELEN. 1899.	1900	1901	1902.	Aanwijzing van de diensten.	B = Begrooting BK = Bijkredict T. = Totaal	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1899.	voor 1900.	BEGROOTING GESTEMD VOOR 1901 en BIJKREDIETEN te vragen	BEGROOTING VOORGESTELD VOOR 1902.
41	41	10	40	Materieel kantoorbehoeften, huur- en bureelkosten, vergoedingen des voorkomend te verleenen aan weduwen, kinderen of familiën van in dienst verongelukte bedienden	B.	1,013,550 »	1,159,130 »	1,214,080 »	1,248,180 »
					B. K	»	15,000 »	26,000 »	»
					T.	1,013,550 »	1,174,130 »	1,240,080 »	1,248,180 »
42	42	41	41	Aandeel van het Beheer in de kosten van het Internationaal Bureel te Bern .	B	3,250	3,250 »	3,250 »	3,250 »
				Posterijen. — Totalen	B	12,414,575 »	12,898,143 »	13,540,358 »	14,066,470 »
					B. K.	15,000 »	134,200 » * + 31,950 »	62,700 »	— 440 »
					T	12,429,575 »	13,064,293 »	13,603,058 »	14,066,030 »
				Afdeling 3. — *Telegraaf en telephoon*					
43	43	42	42	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten	B	4 096,975 » ** 38,300 »	4 291,610 » * + 62,500	4,545,705 »	4,653,935 »
						4,135,275 »	4,354,110 »		
44	44	43	43	Werkloon van de bedienden, betaald per stuk, per dag of per maand . .	B.	1,451,175 »	1,520,595 » * — 50,000 »	1,556,715 »	1,573,265 » NB ! — 14,202 »
							1,470,595 »		1,559,063 »
45	45	44	44	Onderhoud van de lijnen en kantoren; verscheidene benoodigdheden . .	B	657,500 »	679,500 »	704,500 »	835,500 »
					B K	** 25,000 »	* — 4,000 »	20,000 »	»
					T.	632,500 »	675,500 »	724,500 »	835,500 »
»	»	»	45	Vergoedingen voortvloeiende uit de exploitatie van telegraaf- en telephoondiensten (ongevallen aan personen, schade aan eigendommen, diefstal van materieel, enz) . . .	B	»	»	»	9,000 »
46	46	45	46	Aandeel in de kosten van het Internationaal Bureel te Bern	B	2,000 »	2,500 » * — 450 »	2,500 »	2,500 »
							2,050 »		
47	47	46	47	Aandeel van België in de kosten van onderhoud en vernieuwing van de Engelsch Belgische onderzeesche telegraafkabels	B	50,000 » ** — 10,000 »	50,000 »	50,000 »	60,000 »
						40,000 »			
				Telegraaf en telephoon. — Totalen.	B	6,257,650 »	6,544,205 »	6,859,420 »	7,154,200 »
					B K	** + 3,300 »	* + 8,050 »	20,000 »	— 14,202 »
					T	6,260,950 »	6,552,255 »	6,879,420 »	7,119,998 »
				HOOFDSTUK IV Zeewezen.					
48	48	47	48	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten . . .	B	1,452,561 »	1,452,561 »	1,452,561 »	1,469,911 »
49	49	48	49	Jaarwedde, werkloon, vergoeding, reiskosten, enz , van de benoemde bedienden of van de bedienden, betaald per stuk, per dag of per maand, vergoedingen aan onbezoldigde bedienden . . .	B	308,370 »	308,370 »	322,370 »	322,370 »
					B. K.	4,500	7,500 »	»	NB ! — 1,918 »
					T	312,870 »	315,870 »	322,370 »	320,452 »

* Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901

** Overdrachten krachtens de wet van 9 Mei 1900.

ARTIKELEN. 1899.	1900.	1901.	1902.	Aanwijzing van de diensten.	B. = Begrooting. B. K. = Bijkrediet. T. = Totaal.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1899.	voor 1900.	BEGROOTING GESTEMD voor 1901 en BIJKREDIETEN nog te vragen.	BEGROOTING VOORGESTELD voor 1902.
50	50	49	50	Uitkeeringen. (*Onbepaald krediet.*) . .	B.	1,922,000 »	1,922,000 »	1,922,000 »	2,522,000 »
51	51	50	51	Toelagen	B.	99,735 »	99,735 »	99,735 »	99,735 »
52	52	51	52	Trekdienst en materieel	B.	2,005,576 »	2,188,576 »	2,938,576 »	2,508,576 »
					B. K.	780,000 »	1,071,000 »	157,000 »	»
							99,000 »		
					T.	2,785,576 »	3,358,576 »	3,095,576 »	2,508,576 »
				Zeewezen. — TOTALEN.	B.	5,786,042 »	5,971,042 »	6,735,042 »	6,922,392 »
					B. K.	784,500 »	1,177,500 »	157,000 »	— 1,918 »
					T.	6,570,542 »	7,148,542 »	6,892,042 »	6,920,474 »
				HOOFDSTUK V. **Gemeenschappelijk comiteit van wetgeving.**					
53	53	52	53	Zitpenningen der leden en bijkosten . .	B.	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »
				HOOFDSTUK VI. **Wachtgelden.**					
54	54	53	54	Jaarwedde van de ambtenaren en beambten die bij algemeenen maatregel of voor een onbepaalden tijd op wachtgeld zijn gesteld	B.	118,500 »	147,000 »	147,000 »	153,000 »
					B. K.	3,000 »	»	»	»
					T.	121,500 »	147,000 »	147,000 »	153,000 »
				HOOFDSTUK VII. **Pensioenen.**					
55	55	54	55	Pensioenen : uitbetaling van termijnen vervallen vóór de inschrijving in het Grootboek. (*Onbepaald krediet*) . .	B.	50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »
				HOOFDSTUK VIII. **Hulpgelden.**					
56	56	55	56	Hulpgelden aan de oud-beambten, op werkloonstaten betaalde werklieden, aan hunne weduwen, kinderen of familiën, die in een ongelukkigen toestand verkeeren	B.	59,000 »	69,000 »	69,000 »	71,500 »
					B. K.	5,000 »	» »	»	»
					T.	64,000 »	69,000 »	69,000 »	71,500 »

ARTIKELEN 1899	1900	1901	1902	Aanwijzing van de diensten.	B = Begrooting BK = Bijkrediet T = Totaal	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1899	voor 1900	BEGROOTING GESTEMD voor 1901 en BIJKREDIETEN nog te vragen	BEGROOTING VOORGESTELD voor 1902
				HOOFDSTUK IX					
				Onvoorziene uitgaven					
»	57	56	57	Onvoorziene uitgaven, niet opgenomen in de Begrooting Uitzonderlijk te verleenen hulp aan andere dan onder vorig artikel vermelde personen	B	15,750 »	15,750 »	15,750 »	18,150 »
					BK	(1) 37,113 59	a) 4,589 59	2,000 »	»
					T	52,863 59	20,339 59	17,750 »	18,150 »
	»	»	»	Interesten eener som uitgekeerd aan de concessiehoudende maatschappij van den spoorweg 's Gravenbrakel Gent, ter titel van overschot binnen landsdelen in de ontvangsten	BK		b) 5 581 20	»	»
58	»	»	»	Taxe's verschuldigd wegens vervoer voor rekening van den dienst op de lijn 's Gravenbrakel Gent, gerechtelijke interesten inbegrepen	BK	102,048 56	»	»	»
59			»	Vereffening van het saldo der sommen betaald van de Nederlandsche Regeering, als netto opbrengst van het Nederlandsche brandvak van den Grand Central belge gedurende het jaar 1897	BK	99,054 69	»	»	»
				Onvoorziene uitgaven — TOTALEN	b	»	»	15,750 »	18,150 »
					BK	»	»	2,000 »	»
					T	253,946 64	25,920 79	17,750 »	18,150 »
				TWEEDE SECTIE — BUITENGEWONE UITGAVEN					
				HOOFDSTUK X					
					b	»	450,000 »	300,000 »	65,000 »
»	59	57	58	Zeewezen — Trekdienst en materieel	BK	»	30,000 »	17,300 »	»
					T.	»	480,000 »	317,300 »	65,000 »
»	»	»	»	Zeewezen — Inboedel van den nieuwen dandy cutter bestemd voor den loodsdienst te Oostende	BK	18,500 »	»		»
»		»	»	Telegraaf — Deelneming aan de Internationale Tentoonstelling te Parijs	B	»	20,500 »	»	»
							* + 4,000 »		
							24,500 »		
				Buitengewone uitgaven — TOTALEN	B.	»	450,500 »	300,000 »	65,000
					BK	18,500 »	30,000 »	17,300 »	
							* 4,000 »		
					T	18,500 »	484,500 »	317,300 »	

(1) Waarvan fr 31,113 59 voor het dienstjaar 1898 en vroegere

a) Waarvan fr 3,595 89 voor het dienstjaar 1899 en vroegere

(b) Voor het dienstjaar 1899 en vroegere

* Overdracht krachtens de wet van 12 Augustus 1901

SAMENVATTING.

Aanwijzing van de diensten.	B. = Begrooting. B.K. = Bijkrediet. T. = Totaal.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1899.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN voor 1900.	BEGROOTING GESTEMD voor 1901 en BIJKREDIETEN nog te vragen.	BEGROOTING VOORGESTELD voor 1902.
Hoofdbeheer	B.	271,230 »	272,230 »	272,250 »	291,730 »
Spoorwegen. Gemeenschappelijke diensten	B.	2,050,245 »	2,110,135 »	2,104,898 »	2,101,884 »
	B K.	49,548 24	11,200 »	4,405 »	+ 577,688 »
			* — 2,895 »		
	T.	2,099,793 24	2,118,440 »	2,109,303 »	2,679,572 »
Spoorwegen. Wegen en werken	B.	25,674,552 »	26,561,124 »	27,780,065 »	28,005,659 »
	B. K	43,993 »	2,061,000 »	415,000 »	— 45,889 »
		** — 240,000 »	* — 540,000 »		
	T.	25,478,545 »	28,082,124 »	28,195,965 »	27,959,770 »
Spoorwegen. Trekdienst en materieël	B	53,275,860 »	58,492,062 »	71,154,125 »	65,466,544 »
	B K	5,027,757 52	15,500,508 »	1,754,082 »	— 484,401 »
		** + 243,500 »			
	T.	58,546,917 52	73,992,570 »	72,908,207 »	64,982,143 »
Spoorwegen. Vervoer	B.	29,287,694 »	30,585,113 »	32,436,513 »	32,870,704 »
	B K.	2,591,104 25	3,980,239 »	1,780,602 »	— 26,330 »
			* + 548,061 »		
	T	31,878,798 25	35,113,413 »	34,217,115 »	32,844,374 »
Spoorwegen. Heffing der ontvangsten en toezichtdiensten	B.	2,300,708 »	2,381,636 »	2,434,021 »	2,439,121 »
	B K	80,801 »	41,500 »	— 6,160 »	— 758 »
		** — 3,500 »	* — 1,200 »		
	T.	2,378,209 »	2,421,936 »	2,427,861 »	2,438,363 »
Totalen voor de Spoorwegen	B.	112,589,059 »	120,130,070 »	135,910,522 »	130,883,912 »
	B K	7,703,204 01	21,594,247 »	3,947,929 »	+ 20,310 »
			* + 3,966 »		
	T.	120,382,263 01	141,728,283 »	139,858,451 »	130,904,222 »
Jaarwedde van en vergoeding voor eenen ingenieur van bruggen en wegen, wiens diensten tijdelijk worden gevergd door het beheer van Spoorwegen.	B.	9,650 »	10,000 »	»	»
	B. K.	1,636 »	* — 3,066 »	»	»
	T.	11,286 »	6,934 »	»	»

* Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

** Overdrachten krachtens de wet van 9 Mei 1900.

Aanwijzing van de diensten.	B. = Begrooting. B. K. = Bijkrediet. T. = Totaal.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN. voor 1899.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN. voor 1900.	BEGROOTING GESTEMD voor 1901 en BIJKREDIETEN nog te vragen.	BEGROOTING VOORGESTELD voor 1902.
Posterijen, telegraaf en telephoon (gemeenschappelijke diensten)	B.	588,600 »	608,490 »	656,090 »	666,140 »
	B. K.	»	* — 44,000 »	— 20,000 »	— 3,750 »
	T.	588,600 »	564,490 »	636,090 »	662,390 »
Posterijen	B.	12,414,573 »	12,898,143 »	13,540,358 »	14,066,470 »
	B. K.	15,000 »	134,200 »	62,700 »	— 440 »
			* + 31,950 »		
	T.	12,429,573 »	13,064,295 »	13,603,058 »	14,066,030 »
Telegraaf en Telephoon	B.	6,257,650 »	6,544,205 »	6,859,420 »	7,134,200 »
	B. K.	** + 3,300 »	* + 8,050 »	20,000 »	— 14,202 »
	T.	6,260,950 »	6,552,255 »	6,879,420 »	7,119,998 »
Zeewezen	B.	5,786,042 »	5,971,042 »	6,735,042 »	6,922,392 »
	B. K.	784,500 »	1,177,500 »	157,000 »	— 1,918 »
	T.	6,570,542 »	7,148,542 »	6,892,042 »	6,920,474 »
Comiteit van Wetgeving	B.	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »
Wachtgelden	B.	118,500 »	147,000 »	147,000 »	153,000 »
	B. K.	3,000 »	»	»	»
	T.	1215,00 »	147,000 »	147,000 »	155,000 »
Pensioenen	B.	50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »
Hulpgelden	B.	59,000 »	69,000 »	69,000 »	71,500 »
	B. K.	5,000 »	»	»	»
	T.	64,000 »	69,000 »	69,000 »	71,500 »
Onvoorziene uitgaven	B.	15,750 »	15,750 »	15,750 »	18,150 »
	B. K.	238,196 64	10,170 79	2,000 »	»
	T.	253,946 64	25,920 79	17,750 »	18,150 »
Buitengewone uitgaven	B.	»	450,500 »	300,000 »	65,000 »
	B. K.	18,500 »	30,000 »	17,300 »	»
			* + 4,000 »		
	T.	18,500 »	484,500 »	317,300 »	65,000 »
Algeheele Totalen.	B.	138,165,054 »	147,172,330 »	164,560,412 »	160,327,494 »
	B. K.	8,859,056 65	22,946,117 79	4,186,929 »	»
	T.	147,024,090 65	170,118,447 79	168,747,341 »	160,327,494 »

* Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

** Overdrachten krachtens de wet van 9 Mei 1900.

In het verslag van verleden jaar, heeft de Middenafdeeling, met het oog op de geraamde uitgaven voor 1901, de vrees uitgedrukt dat ze niet nauwkeurig genoeg waren berekend, en zij voorzag namelijk dat de kredieten onder artikel 17, 19, 20 en 28 uitgetrokken ontoereikend zouden wezen voor het betalen van al de daarmede in verband staande uitgaven.

Dit gevoelen werd door de feiten gestaafd, want uit de tabel der bijkredieten, voor het dienstjaar 1901 te vragen (Bijlage I), blijkt immers dat de kredieten voor 1901 gestemd, een tekort opleveren van :

Artikel 17 (Werktuigen, onderhoudswerken, enz.) . .	fr.	390,000 »
Artikel 19 (Wegen en werken. — Werkloon der aangestelden, enz.)		772,250 »
Artikel 20 (Premiën voor zuinigheid)		93,232 »
Artikel 28 (Verlies en schade).		1,581,200 »

De kredieten voor brandstof en andere verbruiksvoorwerpen (artikel 21 en 51) werden insgelijks ontoereikend bevonden, vermits het Bestuur onder artikel 21 (*Spoorwegen :* Brandstof, enz.) een bijkrediet vraagt van . . . . . fr. 950,000 »
en onder artikel 51 (*Zeewezen :* Trekdienst en materiëel) een bijkrediet van . . . . . 157,000 »

Men had dus wat te ruim op den afslag van de kolen gerekend.

*
* *

Zijn de ramingen der uitgaven voor 1902 nauwkeurig?

Dienaangaande geeft het onderzoek der voorgaande tabel en der voorafgaande toelichting van het ontwerp van Begrooting aanleiding tot deze opmerkingen :

Artikel 19 (Werkloon der aangestelden en werklieden *bij den trekdienst en het materiëel*) :

Het krediet voor 1902 gevraagd, bedraagt.	fr.	22,086,370 »
Terwijl het krediet voor 1901 uitgetrokken, bedroeg . .		21,077,763 »
Dat maakt eene schijnbare vermeerdering van. .	fr.	1,008,607 »

volgens de inleidingsnota gewettigd door het vermeerderen van 't getal machienisten, stokers, remwachters, ten gevolge van het inrichten van nieuwe treinen en door het vermeerderen van 't getal beambten belast met het toezicht en het dagelijksch onderhoud van het materiëel bij den trekdienst en het vervoer, wier getal merkelijk werd verhoogd.

De raming voor 1901 werd echter ontoereikend bevonden.
Een bijkrediet van 772,250 frank wordt gevraagd.

De uitgaaf voor 1901 bedroeg dus.	. fr.	21,077,763	»
	+	772,250	»
Te zamen. . . .	. fr.	21,850,013	»
Voor 1902, is uitgetrokken	.	22,086,370	»
Dus eene vermeerdering van. . . .	. fr.	236,357	»

't Valt te betwijfelen of die geringe verhooging van krediet voldoende zal wezen om te beantwoorden aan de merkelijke vermeerdering van 't personeel, waarvan de inleidingsnota gewaagt. Die verhooging is overigens veel lager dan de verhoogingen bij dit artikel gedurende de laatste dienstjaren.

Artikel 20 (Premiën voor zuinigheid en regelmatigheid) :

Het krediet voor 1902 gevraagd bedraagt	. fr.	1,056,733 »
Het krediet voor 1901 toegekend bedroeg.		985,536 »
Dus eene schijnbare verhooging van. . . .	. fr.	71,197 »

Doch de raming van 1901 werd ontoereikend bevonden.
Een bijkrediet van 93,232 frank wordt gevraagd.

De uitgaaf in 1901 bedroeg dus . .	. fr.	985,536	»
	+	93,232	»
Of . . .	. fr.	1,078,768	»
Voor 1902 wordt er enkel voorzien . .		1,056,733	»
Dus eene vermindering van	. fr.	22,035	»

Ondersteld dat in 1902 het personeel hoegenaamd niet vermeerderd worde, toch kan het uitgetrokken krediet niet volstaan voor de vermeerdering van het personeel in 1901 reeds verwezenlijkt, des te min daar de inleidingsnota de nieuwe oorzaken opgeeft voor de verhooging der uitgaven op dit artikel uitgetrokken, te weten.: vermeerdering van 't getal treinen en toegekende vergoedingen voor 't verlies van premiën, aan beambten van overgenomen lijnen.

Artikel 24 (Werkloon van aangestelden, tijdelijke garden en werklieden. Besteldienst en rangeerdienst met paarden) :

Het krediet voor 1902 gevraagd, bedraagt.	. fr.	12,143,891 »
Het krediet voor 1901 toegekend, bedroeg.		11,758,471 »
Dus eene vermeerdering van. . . .	. fr.	385,420 »

Doch de raming voor 1901 werd ontoereikend bevonden. Een bijkrediet van 179,000 frank wordt gevraagd

Dus bedroeg de uitgaaf voor 1901. . fr.		11,758,471	»
	+	179,000	»
Of. . . . fr.		11,937,471	»
Voor 1902, wordt daartoe slechts voorzien. . fr.	12,143,891	»	
alhoewel, uit hoofde van verschillende overdrachten in de inleidingsnota aangeduid, dit krediet eene verhooging begrijpt van . fr.	91,109	»	
waardoor het krediet, in verhouding tot dit van 1901, verminderd wordt tot . . . fr.		12,052,782	»
Dus eene wezenlijke verhooging van . fr.		115,311	»

die zou moeten volstaan voor de uitgaven voort te spruiten uit de vermeerdering van het personeel.

Er dient opgemerkt dat, gedurende de laatste dienstjaren, die post jaarlijks gemiddeld met 495,000 frank vermeerderde.

Artikel 28 (Verlies en schade) :

Het krediet op de Begrooting voor 1902 uitgetrokken is hetzelfde als dit in 1901 gestemd, te weten 1,176,113 frank.

Welnu, voor 1901 wordt een bijkrediet van 1,581,200 frank gevraagd. Voor 1900 werden er tot 2,895,800 frank bijkredieten gevraagd ter aanvulling van dit krediet. Deze raming is dus klaarblijkelijk ontoereikend.

*
* *

De vermindering der uitgaven voor het dienstjaar 1902 geraamd, beloopende 4,232,418 frank, is enkel te wijten aan de vermindering der uitgaven voor brandstoffen en andere verbruiksvoorwerpen (artikelen 21 en 52 van het ontwerp van Begrooting).

Onder *Artikel 21* (Brandstoffen, enz., voor den trekdienst der treinen), bedroeg het krediet voor 1901 . . . . . fr.	22,963,841	»
Het krediet voor 1902 voorzien, bedraagt.	16,360,000	»
Dus eene vermindering van. . . . fr.	6,603,841	»

Onder artikel 52 (Zeewezen : Trekdienst en materiëel) bedroeg het krediet voor 1901 (art. 51 der Begrooting) 2,938,376 frank, waarvan voor brandstof, enz. . . . . fr. 2,530,412 »

Het krediet voor 1902 uitgetrokken bedraagt 2,508,376 frank, waarvan voor brandstof, enz. . . . . 2,100,412 »

Dus eene vermindering van. . . fr. 430,000 »

Uit de vergelijking tusschen de ontwerpen van begrooting voor 1901 en 1902 blijkt dus dat in 1902 de kredieten voor brandstof gezamenlijk werden verminderd met . . . . . fr. 7,033,841 »

Daar de algemeene vermindering in de raming der uitgaven. . . . . 4,232,918 »

bedraagt, blijkt daaruit dat de raming van de andere uitgaven dan die voor brandstof, vermeerderd werd met. . . . . 2,800,923 »

en dat dien ten gevolge, buiten de brandstof, de uitgaven steeds voortdurend toenemen.

Kan de vermindering van uitgaven op artikelen 21 en 52 van het ontwerp van Begrooting geene aanleiding geven tot misrekening?

Dat kan niemand bevestigen.

Er dient opgemerkt dat die vermindering grooter is dan het bij 't eerste zicht schijnt. Verleden jaar reeds werden de kredieten voor die voorwerpen verminderd uithoofde van de toen waarschijnlijke daling der kolen. Die daling werd te ruim geraamd, vermits het Bestuur een bijkrediet van 950,000 frank onder artikel 21 en van 157,000 frank onder artikel 51 gevraagd heeft.

De wezenlijke vermindering in het ontwerp van Begrooting, bedraagt dus :

Voor artikel 21 . . . . . fr. 7,553,841 »

Voor artikel 51 . . . . . 587,000 »

Die vermindering staat gelijk met 32.8 % van de uitgaaf voor brandstof door den spoorweg verbruikt en 23.2 % voor de brandstof gebezigd door het zeewezen.

Of de gebeurtenissen die voordeelige ramingen zullen gelijk geven, kan niet met zekerheid worden bevestigd.

* * *

De vermeerdering van 2,800,923 frank daar even vastgesteld voor de andere uitgaven dan die voor brandstof, is vooral te wijten aan de jaarwedden en werkloonen.

De kredieten voor jaarwedden aan ambtenaren en beambten, werden verhoogd met . . . . . fr. 504,092 »

en de kredieten betreffende de werkloonen, met. . . . . 1,695,416 »

Daarentegen werd het krediet, onder artikel 16 (dwarsliggers, spoorstaven en toebehooren), van 6,951,911 op 6,360,769 frank gebracht, dus eene vermindering van 591,142 frank.

Het krediet onder artikel 22 (onderhoud en vernieuwing van 't materiëel) werd van 23,717,307 frank op 23,539,512 frank gebracht, dus eene vermindering van 177,795 frank.

Die verminderingen zijn te danken aan de daling der prijzen.

Na het overleggen van de Begrooting, werd door den heer Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen een amendement ingediend en als volgt gerechtvaardigd :

Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, voor het dienstjaar 1902.

WIJZIGING DOOR DE REGEERING VOORGESTELD.

NOTA.

« Krachtens artikel 45, § 2, *b* en *c*, van de statuten der Lijfrente- en Hulpkas der werklieden, worden de inkomsten dier instelling gedeeltelijk gevormd door het verrekenen ten haren voordeele, ten laste der geldsommen bestemd voor het betalen van de werklieden, van de algeheele of gedeeltelijke dagloonen der bedienden die zonder soldij in verlof gingen of wegens alle andere reden afwezig zijn. Uit de berekeningen voor de tien laatste jaren opgemaakt, blijkt dat het bedrag dier storting heel nabij overeenkomt, *voor de algeheele* vermelde geldsommenn, met 1 % van het bedrag der uitgaven aan dagloonen.

» De toepassing dier bepaling van de statuten vergt ingewikkelde berekeningen, waarvan het nazicht en de terechtwijzing, in voorkomend geval, eene uitgebreide briefwisseling vergt.

» Dat ingewikkeld werk ware vermeden, en tevens zou het opstellen van de staten der werkloonen merkelijk eenvoudiger worden door, naar artikel 11, ten titel van aanvulling der jaarlijksche toelage aan de Lijfrente- en Hulpkas onder dat artikel uitgetrokken, een krediet over te brengen overeenkomende met de afhoudingen gedaan, wegens afwezigheid of verlof, op de kredieten « werkloonen » der verschillende diensten (art. 8, 15, 17, 19, 22, 24, 31, 33, 36, 43 en 49), als grondslag aannemende het bedrag van 1 %.

» 't Ware nuttig die hervorming reeds in 1902 te verwezenlijken. »

Dien ten gevolge stelt de Minister de volgende wijzigingen voor, die wij opnamen in de tabel bladzijde 2 en volgende :

Het krediet onder artikel 11 met 578,880 frank te verhoogen en het krediet onder :

Artikel	8	te verminderen	met fr.	1,192
—	15	—	—	23,615
—	17	—	—	22,274
—	19	—	—	280,659
—	22	—	—	203,742
—	24	—	—	26,330
—	31	—	—	758
—	33	—	—	3,750
—	36	—	—	440
—	43	—	—	14,202
—	49	—	—	1,918

Ten einde eene geregelde vergelijking mogelijk te maken met de vroegere Begrootingen, dient bij het opstellen van de toekomende Begrootingen, onder artikel 11 afzonderlijk de som opgegeven, die gestort is ten titel van toelage, alsook de som gestort ten titel van « algeheele of gedeeltelijke dagloonen der bedienden die zonder soldij in verlof gingen of wegens alle andere reden afwezig zijn ».

Sectie 2. — Ontvangsten.

De volgende tabellen vermelden :

A) De ontvangsten, verwezenlijkt door de verschillende diensten van het Departement, gedurende het jaar 1900;

B) De nabijkomende ontvangsten van dezelfde diensten gedurende het jaar 1901.

A. — *Staat der ontvangsten door de verschillende diensten van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen gedurende het jaar 1900 verwezenlijkt.*

DIENSTEN.			ONTVANGSTEN in 1900.
Spoorwegen			204,570,519 51(1)
Posterijen	Aandeel der Schatkist.	Gewone ontvangsten	14,265,611 21
		Taxes op de abonnementen	61,414 69
		Taxes op de wissels	1,005,029 05
		Toelatingen om te visschen	5,057 10
	Aandeel van het gemeentefonds		9,915,590 87
Telegrafen en telephonen			9,509,410 31
Zeewezen	Ontvangsten van den dienst der pakketbooten tusschen Oostende en Dover		1,150,591 25
	Ontvangsten van den overzetdienst tusschen Antwerpen en 't Vlaamsch Hoofd.		100,425 61
	Rechten wegens politie ter zee		148,434 17
	Loods- en sleepgelden		5,257,455 14
	Sluisrechten		8,649 65
		Totaal . . . fr	243,582,779 62

B. — *Staat der nabijkomende ontvangsten door de verschillende diensten van 't Ministerie, gedurende het jaar 1901 verwezenlijkt.*

DIENSTEN.			Nabijkomende ontvangsten in 1901.
Spoorwegen			203,574,000 »(1)
Posterijen	Aandeel der Schatkist.	Gewone ontvangsten	14,861,240 »
		Taxes op de abonnementen	58,800 »
		Taxes op de wissels	1,038,260 »
		Toelatingen om te visschen	6,125 »
	Aandeel van het gemeentefonds		10,327,500 »
Telegrafen et telephonen			9,529,000 »
Zeewezen	Ontvangsten van den dienst der pakketbooten tusschen Oostende en Dover		1,255,500 »
	Ontvangsten van den overzetdienst tusschen Antwerpen en 't Vlaamsch Hoofd.		101,155 »
	Rechten wegens politie ter zee		157,545 »
	Loods- en sleepgelden		5,557,710 »
	Sluisrechten		8,567 »
		Totaal . . . fr.	244,275,182 »

(1) Ontvangsten der Schatkist, na aftrekking van het aandeel der maatschappijen.

Het vergelijkend onderzoek van beide tabellen en van de Begrootingen van uitgaven verhoogd met de bijkredieten, geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen :

a) De nabijkomende algeheele ontvangsten in 1901 voor de gezamenlijke diensten bedragen . . . . . fr. 244,273,182 »

De ontvangsten in 1900 bedroegen 243,582,779 62

Wat voor 1901 eene vermeerdering van ontvangsten geeft van . . . . . fr. 690,402 38

b) De gezamenlijke uitgaven voor 1900 bedroegen. . fr. 170,118,447 79 onderverdeeld als volgt :

1° Kredieten der Begrooting . . . fr. 147,172,330 »
2° Bijkredieten 22,946,117 79

GELIJK TOTAAL . . . fr. 170,118,447 79

De nabijkomende gezamenlijke uitgaven voor 1901 bedroegen . . . . . fr. 168,747,341 »

onderverdeeld als volgt :

1° Kredieten der Begrooting . . . fr. 164,560,412 »
2° Bijkredieten . . . . . 4,186,929 »

fr. 168,747,341 »

Wat voor 1901 eene vermindering van uitgaven medebrengt van . . . . . fr. 1,371,106 79

De uitgaven namen dus niet meer toe; er is veeleer eene geringe vermindering voor de gezamenlijke diensten, terwijl de ontvangsten bij voortduring lichtelijk zijn geklommen. Het verschil ten voordeele der ontvangsten bedraagt . . fr. 2,061,509 17

Het vergelijken van de algeheele ontvangsten en uitgaven der dienstjaren 1899 en 1900 toonde integendeel aan dat voor de gezamenlijke diensten de toeneming der uitgaven die der ontvangsten overtrof met . . . . . fr. 11,075,844 37

HOOFDSTUK II.

Spoorwegen.

Eerste sectie. — Ontvangsten en uitgaven.

§ 1. — *Ontvangsten.*

Onderstaande tabel geeft, in den gebruikelijken vorm der voorgaande verslagen, de nabijkomende ontvangsten op van Staatsspoorwegen, in 1901 vergeleken met die van het voorgaande dienstjaar.

Ontvangsten door 't beheer van Staatsspoorwegen in 1900 en 1901 (1).

AARD VAN 'T VERVOER.	ONTVANGSTEN. (Staat en concessiehoudende Maatschappijen.)		ONTVANGSTEN ten voordeele der Schatkist.	
	1900	1901	1900.	1901.
Tien eerste maanden.				
Reizigers	59,043,228 83	59,194,452 50	57,711,076 77	57,872,819 39
Reisgoed	1,928,138 70	1,816,582 81	1,892,357 31	1,779,792 06
Goederen, geldwaarden, enz.	111,825,505 02	109,769,716 45	109,254,062 57	107,284,015 80
Buitengewone ontvangsten	3,023,140 56	3,052,741 15	3,008,375 14	3,020,424 17
Algeheele ontvangsten	175,820,013 11	173,813,492 91	171,865,871 79	169,957,051 42
Verschil in 1901	— 2,006,520 20		— 1,908,820 37	
Twee laatste maanden (geraamd).				
Reizigers en reisgoed	9,986,099 52	9,801,000 »	9,755,196 96	9,576,000 »
Goederen en buitengewone ontvangsten	23,290,255 64	24,573,000 »	22,771,450 76	24,040,000 »
Algeheele ontvangsten	33,276,354 96	34,374,000 »	32,504,647 72	33,616,000 »
Verschil in 1901	+ 1,098,000 »		+ 1,111,000 »	
Totalen voor de twaalf maanden (1)	209,096,368 07	208,187,000 »	204,370,519 51	203,573,000 »
Verschil in 1901	— 909,000 »		— 798,000 »	

(1) Daarin niet begrepen de onderscheidene ontvangsten, door het Ministerie van Financiën geïnd voor rekening van den Spoorweg en fr. 97,945.27 bedragende voor 't jaar 1900 en (nagenoeg) 138,000 frank voor 't jaar 1901.

De volgende tabel geeft per maand en per halfjaar het verschil op in de ontvangsten (reizigers, reisgoed, goederen, geldwaarden, enz. Buitengewone ontvangsten) voor de jaren 1897, 1898, 1899, 1900 en 1901.

ONTVANGSTEN.

Reizigers, reisgoed, goederen, geldwaarden, enz. Buitengewone ontvangsten

MAAND.	1897	1898	Verschil tegen 1897.	1899	Verschil tegen 1898.	1900	Verschil tegen 1899.	1901	Verschil tegen 1900.
Januari	15,711,100	14,180,600	+ 3,4	14,554,500	+ 2,6	16,255,500	+11,5	15,494,500	— 4,6
Februari	15,179,800	15,059,900	— 1,1	15,887,500	+ 6,5	14,249,200	+ 2,6	15,285,600	— 6,8
Maart	14,990,700	15,155,700	+ 1,1	16,313,800	+ 7,6	17,009,200	+ 4,5	16,275,000	— 4,5
April	15,047,100	15,902,000	+ 5,7	15,619,600	— 1,8	16,980,800	+ 8,7	16,605,400	— 2,2
Mei	15,173,200	15,696,400	+ 3,4	16,393,100	+ 4,4	17,357,200	+ 5,9	17,256,600	— 0,6
Juni	15,531,000	16,088,900	+ 3,6	16,671,800	+ 3,6	17,715,400	+ 6,3	17,097,700	— 3,5
TOTALEN voor het 1e halfjaar.	87,632,900	90,062,900	+ 2,8	93,440,100	+ 3,7	99,547,100	+ 6,5	96,010,800	— 3,6
Juli	16,904,100	17,210,400	+ 1,9	17,544,800	+ 1,9	18,149,000	+ 3,4	18,565,900	+ 1,2
Augustus	18,652,700	17,982,100	— 3,6	18,985,700	+ 5,6	19,240,400	+ 1,3	19,775,600	+ 2,8
September	18,273,200	17,830,000	— 2,4	18,890,800	5,9	19,360,300	+ 2,5	19,495,800	+ 0,7
October	18,146,200	18,110,700	— 0,2	19,008,800	+ 5,0	19,525,400	+ 2,7	20,169,400	+ 3,3
November	15,482,000	16,044,400	+ 3,6	17,280,600	+ 7,7	17,542,800	+ 0,4	* 17,960,300	+ 3,6
December	14,750,400	15,627,500	+ 5,9	15,992,000	+ 2,3	15,955,500	— 0,4	* 16,495,000	+ 3,0
TOTALEN voor het 2e halfjaar.	102,208,600	102,825,100	+ 0,6	107,702,700	+ 4,7	109,549,400	+ 1,7	112,177,000	+ 2,4
OVERDRACHT van het 1e halfjaar.	87,632,900	90,062,900	+ 2,8	93,440,100	+ 3,7	99,547,100	+ 6,5	96,010,800	— 3,6
TOTALEN voor het jaar.	189,841,500	192,880,000	+ 1,6	201,142,800	+ 4,3	209,096,500	+ 4,0	208,187,800	— 0,4

* Nabijkomende cijfers.

De vermindering in het verkeer, als natuurlijk gevolg der nijverheidscrisis, welke verleden jaar door het verslag der Middenafdeeling werd voorspeld, deed zich werkelijk voor in de eerste helft van 1901, vooral gedurende de drie eerste maanden, toen de ontvangsten aanmerkelijk afnamen. Gelukkiglijk kwamen de ontvangsten van het tweede halfjaar daartegen opwegen. Gedurende dat tijdstip groeiden de ontvangsten regelmatig aan en daalt de vermindering voor het gansche jaar aldus tot 0.4 %. Die uitslag mag voldoende heeten, gezien het ongunstig vooruitzicht dat de toestand der nijverheid op 't einde van verleden dienstjaar wettigde.

§ 2. — *Vergelijking tusschen het toenemen van ontvangsten en uitgaven* (dienstjaren 1899 en 1900). *Uitslagen voor 't dienstjaar 1900.*

Het verslag over de verrichtingen van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, gedurende het jaar 1900, drukt zich uit als volgt, bladz. A/2 :

« Uit de vergelijking van de uitslagen der twee laatste dienstjaren, blijken » de volgende verhoogingen van ontvangsten en uitgaven voor het beheer » van het gezamenlijk net :

	Ontvangsten	Uitgaven.
1900 . . . . . fr.	209,194,311 34	140,428,194 93
1899	201,229,218 83	118,661,088 59
Vermeerdering . . . fr.	7,965,092 51	21,767,106 34

» Uit de vergelijking, met het oog op de ruwe opbrengst, blijken deze » uitslagen :

» Daar de ontvangsten in 1900 (bijlagen III en XII) be-
» droegen . . . . . fr 209,194,311 34
» en de *nabijkomende* uitgaven der Begrooting (bijlage V) . 140,428,194 93

» zoo is het *overschot* aan ontvangsten nagenoeg . . . fr. 68,766,116 41
» Daar datzelfde overschot, in 1899. . . . . 82,568,130 24

» bedroeg, volgt daaruit, voor 1900, een minder bedrag
» van . . . . . fr. 13,802,013 83

En het *Verslag* zegt verder, bladz. A/4, waar het den nabijkomenden uitslag van het dienstjaar vaststelt :

« Om de som te rechtvaardigen waarover de Schatkist beschikte, moet » men van het overschot van ontvangsten, zooals het in voorgaande para- » graaf werd vastgesteld, dat is . . . . . fr. 68,766,116 41
» aftrekken :

» *a*) Het aandeel der ontvangsten terugbetaald aan de

OVER TE DRAGEN. . . . fr. 68,766,116 41

Overgebracht. . . . fr.		68,766,116 41
» maatschappijen uit hoofde van de geconcedeerde lijnen		
» welker beheer de Staat verpachtte (Bijl. IV).	4,725,848 56	
» *b*) Den huurprijs voor 't gebruik der lijn		
» van Spa naar de grens van 't Groothertog-		
» dom (Bijlage IV)	219,600 »	
» Te zamen (Bijlage VIII, kol. 5). . . . fr.		4,945,848 56
» Blijft dus. . . . fr.		63,820,667 83
» Daar het bedrag der geldelijke lasten van het *nuttig kapi-*		
» *taal,* voor 't dienstjaar 1900 (Bijlagen VII en VIII), beliep .		65,480,815 22
« bevindt men ten slotte dat het beheer door den Staat		
» met een tekort sloot van. . . . . fr.		1,660,147 37

Die uitslagen komen niet overeen met die welke voor 1900 waren opgegeven in de tabel van het rijzen en dalen der ontvangsten en uitgaven der spoorwegen, verschenen op bladz. 22-23 van het vorig verslag en die voor 1901 een waarschijnelijk tekort opgaven van 4,283,710 frank.

Sommige cijfers dier tabel waren wel is waar enkel nabijkomende cijfers : het bedrag der ontvangsten en dit der geldelijke lasten werden sedert terechtgewezen. Doch die onaanzienlijke terechtwijzingen wettigen het verschil niet van 2,623,563 frank dat, in ronde cijfers, bestaat tusschen de ramingen der Middenafdeeling van 1901 en de uitslagen opgegeven in het *Verslag* 1900 (bladz. A/2 en A/4).

't Is dus van belang duidelijk de wezenlijke uitslagen van het dienstjaar 1900 vast te stellen, zooals zij voortvloeien uit de officiëele cijfers, afgekondigd in de bijlagen van het *Verslag* voor 1900 (Bijlagen V, VIII en IX).

Het verschil dat wij vaststellen tusschen de cijfers van het *Verslag* van 1900 en die der Middenafdeeling van 1901 spruit voort uit :

1° Eene vermindering van fr. 62,732.66 van het bedrag der nabijkomende ontvangsten van 1900, in Januari 1901 vastgesteld en sedert terechtgewezen; dus eene vermindering van . . . . . fr. 62,732 66 »

2° Eene vermindering van fr. 1,700,791.07 van het bedrag der beheerkosten voor 1900, dat van 142,128,986 frank, bedrag der wezenlijke uitgaven, tot fr. 140,428,194.93 werd verminderd door het aftrekken van vermelde som van fr. 1,700,791.07, welke begrijpt :

a) Het verschil van 1,542,512 frank tusschen het bedrag der nabijkomende uitgaven van 1899 en het bedrag der wezenlijke uitgaven;

Over te dragen. . . . fr.	62,732 66	»

Overgebracht. . . . fr.	62,732 66	»
b) Eene overdracht naar 't kapitaal van 158,279 fr., dien ten gevolge bij te voegen.	»	1,700,791 07
3° Het bedrag der pensioenen voor 1900, dus bij te voegen	»	919,620 »
4° Eene vermindering van fr. 65,884.78 op het bedrag van de geldelijke lasten, door het Bestuur nabijkomend opgegeven in Januari 1901 (65,546.700 frank), en later terechtgewezen (fr. 65,480,815.22), dus bij te voegen.	»	65,884 78
Totalen . . . fr.	62,732 66	2,686,295 85
Balans neerkomende op het aangewezen verschil . . . . . fr.	2,623,563	

De verminderingen voortspruitende uit de terechtwijzing van 't bedrag der ontvangsten, van 't bedrag der geldelijke lasten alsook uit de overdracht van 158,279 frank naar 't kapitaal zijn gewettigd.

De andere niet.

De Middenafdeeling acht zich verplicht hier de opmerkingen te herhalen, welke in ons voorgaande verslag zijn vervat, naar aanleiding der vragen die er in voorkomen, bladzijde 17.

't Is klaar dat, door van het bedrag der wezenlijke beheerkosten van een dienstjaar het verschil af te trekken tusschen de nabijkomende uitgaven van 't voorgaande dienstjaar en de eindelijke uitgaven van 't zelfde jaar, zooals nogmaals gedaan wordt in bijlage V van het *Verslag* voor 1900, de wezenlijkheid wordt over 't hoofd gezien.

Zoo beloopt, voor het dienstjaar 1900, het nabijkomend bedrag der beheerkosten, zooals het voortvloeit uit de cijfers van bijlage V (*Verslag*, bladzijde A/100). . . . . fr.		142,128,986 »
Men vermindert het terecht met de overdracht naar 't kapitaal . . . . . fr.		158,279 »
De nabijkomende beheerkosten voor dit dienstjaar, bedragen dus . . . . . fr.		141,970,707 »
Welnu, het *Verslag* vermindert die wezenlijk gedane uitgaven met		1,542,512 »
op de nabijkomende uitgaven in 1899, en verlaagt aldus willekeurig de uitgaven voor 1900, tot		140,428,195 »

Daar het Bestuur in het bilan voor 1899 eene nabijkomende som van fr. 120,040,601.52 bracht, welke uit de terechtwijzing der rekening, na het afkondigen van het bilan, bleek fr. 1,542,512.07 hooger te zijn dan de wezenlijke uitgaven, zoo is het verplicht voor de regelmatigheid van 't boekhouden, die fr. 1,542,512.07 af te trekken van het bilan voor 1900, zooals gedaan wordt in bijlage III. Toch is nochtans die aftrekking van invloed op den algemeenen toestand en niet op de uitslagen van 1899 alleen.

Dus moeten de dienstjaren 1899 en 1900 als volgt worden vergeleken, naar de cijfers van bijlage V (*Jaarverslag*, 1900, blz. A/100) en die der tabel op blz. 28-29 van het onderhavig verslag (1).

	Ontvangsten.	Uitgaven.
1900 . . . . . fr.	209,194,511 34	141,187,177 »
1899	201,229.218 83	118,498,089 »
Vermeerdering . . . fr.	7,965,092 51	22,689,088 »

De Middenafdeeling wenscht dwalingen te vermijden die den toestand onder een verkeerd daglicht plaatsen en kan dus enkel herhalen wat ze verleden jaar over dezelfde zaak zegde. 't Is onbegrijpelijk dat het Bestuur van Staatsspoorwegen de slotrekening van al zijne uitgaven niet ten geschikten tijde kan opmaken om daarvan 't nauwkeurig cijfer in het bilan te begrijpen, zooals gedaan wordt bij alle ondernemings-maatschappijen. In elk geval is het onaannemelijk dat er van wezenlijke feiten wordt afgeweken, wanneer het er om te doen is een dienstjaar met een ander te vergelijken.

* * *

't Schijnt buiten kijf dat pensioenen ten laste der onderneming vallen en er met hun bedrag dient rekening gehouden, wil men de wezenlijke uitslagen van een dienstjaar beoordeelen.

De *nabijkomende* uitslagen, opgegeven voor 1900 in de *tabel van het rijzen en dalen der ontvangsten en uitgaven der Spoorwegen* (Verslag der Middenafdeeling van 1901, blz. 22-23), dienen gewijzigd om reden: 1° van de wijziging van het bedrag der ontvangsten; 2° van de wijziging der algeheele geldelijke lasten; 3° van de wijziging der algeheele exploitatie-kosten waarvan het slotbedrag werd vastgesteld na het verschijnen van het *Verslag* over 1900 en dat voorkomt in de tabel op blz. 28-29 dezes verslags.

Met het oog op deze beschouwingen, zijn de uitslagen voor het dienstjaar 1900 de volgende, overeenkomstig de eindcijfers :

De ontvangsten bedroegen . . . . . fr.		209,194,311 34
De exploitatiekosten (pensioenen inbegrepen) bedragen nagenoeg		142,106,797 »
Het overschot is . . . . . fr.		67,087,514 34
waarvan af te trekken de aandeelen der maatschappijen. .		4,945,448 56
Netto ontvangsten. . . . . fr.		62,142,065 78
Daar de geldelijke lasten bedragen		65,480,815 22
zoo beloopt het nabijkomend tekort . . . . . fr.		3,338,749 44
Rekening houdende met het bedrag der pensioenen . .		919,620 »
daalt het tekort tot . . . . . fr.		2,419,129 44

(1) Bijlage V (*Jaarverslag* 1900, blz. A/100) geeft als *nabijkomend*, cijfer der ontvangsten 142,128,986 frank, dat, verminderd met de overdracht naar het kapitaal, als nabijkomende exploitatiekosten 141,970,707 frank geeft. De tabel blz. 28-29 van ons verslag geeft als *eindcijfer* van uitgaven 141,187,177 frank. We maakten de vergelijking met de *eindcijfers*.

Ondanks de groote vermeerdering der uitgaven in 1900 scheen dit dienstjaar niet al de lasten te hebben gedragen die het moest, uit hoofde van het noodzakelijk vernieuwen van het onbruikbaar geworden materiëel.

De tabel op bladzijde A/22 van het *Jaarverslag* over 1900 stelt immers vast dat gedurende dit dienstjaar 45 locomotieven, 49 tenders, 5 stoomwagens, 54 voertuigen voor reizigerstreinen en 587 voertuigen voor goederentreinen onbruikbaar werden, en dat gedurende hetzelfde tijdperk, op de gewone Begrooting enkel kredieten werden uitgetrokken voor 't vernieuwen van 8 locomotieven, 13 tenders, 654 wagens voor goederentreinen.

Het *Jaarverslag* over 1899, bladzijde A/21, bepaalde op. fr.	14,026,362	»
het verschot op de exploitatie-rekening voor 't vernieuwen van het materiëel van trek- en vervoerdienst.		
Het *Jaarverslag* over 1900, bladzijde A/23, brengt dat verschot op.	12,847,647	»
Wat eene vermindering is van. . . . fr.	1,178,715	»

waarschijnlijk de waarde van het materiëel gedurende het dienstjaar vernield en niet vernieuwd op de gewone Begrooting.

Tijdens het onderzoek der Begrooting voor 1901, had de Middenafdeeling reeds eenen zelfden toestand vastgesteld voor het dienstjaar 1899 (verslag over de Begrooting van 1901, blz. 19), en zij richtte dienaangaande eene vraag tot de Regeering. Deze antwoordde dat het krediet voor vernieuwing (2,500,000 fr.), begrepen onder artikel 22 der Begrooting van 1899, had gediend om 616 wagens van 15 ton te betalen, in 1899 besteld, maar die, eerst in 1900 geleverd, dan ook maar hunne plaats konden vinden in de tabel der in 1900 voltrokken feiten.

Die 616 wagens maken deel uit van de 654 wagens voor goederentreinen vermeld in tabel A/22 van het *Verslag* voor 1900.

In het *Jaarverslag* over 1900, achteraan bedoelde tabel stond :

« Den 31n December 1900, bleef er te leveren :

» Op kredieten tot vernieuwing (gewone Begrooting), 25 locomotieven en 21 tenders ;

» Op kredieten tot uitbreiding (gewone Begrooting), 190 locomotieven, 110 tenders, 624 wagens voor reizigerstreinen en 898 wagens voor goederentreinen. »

En de verwijzing (2) onderaan de bijlage XXVII van hetzelfde *Verslag* (*Balans der vernieuwing van 't materiëel. — Waarde in geld*) voegde er bij : « Op 31n December 1900, bleef er als vernieuwing nog voor 1,843,758 frank materiëel voor den trekdienst te leveren. »

De Middenafdeeling stelde dienaangaande de volgende vraag :

VRAAG.	ANTWOORD.
Volgens bladzijde A/22 van het *Jaarverslag* voor 1900, bleef er den 31n December 1900 op de kredieten tot vernieuwing (gewone Begrooting) te leveren : 25 loco	In al zijne statistieken van technischen aard neemt het Bestuur tot regel aan, enkel de voltrokken feiten in acht te nemen, en zoo komt het dat de verschillende tabellen

motieven en 21 tenders ter algeheele waarde van 1,845,758 frank, overeenkomstig de verwijzing (2) op bladzijde A/152.

Die som scheen dus op 31 December 1900 beschikbaar om den prijs te betalen van bedoelde 25 locomotieven en 21 tenders, en maakte onafscheidbaar deel uit van het verschot in gelde tot vernieuwing op de afbraak van materiëel op as. Nochtans wordt er geene rekening mede gehouden in de balans uiteengezet op bladzijde A/23.

Hoe dat uitgelegd?

betreffende het rollend materiëel, namelijk :

De tabel van de hoeveelheden materiëel bij den trek en vervoerdienst (Bijlage XXIII);

De tabel van in- en uitgang en van de balans der vernieuwing in eenheden (Bijlage XXIV);

De tabel met het getal, de kracht en het gewicht der locomotieven (Bijlage XXV);

De toestand van het vernieuwen van locomotieven en stoomwagens met het oog op de trekkracht (Bijlage XXVI);

De balans van de vernieuwing in gelde uitgedrukt (Bijlage XXVII);

En de tabel van kosten en gebruik van het materiëel van den trekdienst, op bladzijde A/23, uitsluitend steunen op het wezenlijk uit- en ingaan, en het wezenlijk bestaan van 't materiëel.

Die statistieken zijn zoo innig onderling verbonden dat het onmogelijk ware voor de eene in acht te nemen bestanddeelen, welke in de andere niet voorkomen, zonder de algeheele verhouding te verbreken, en zelfs zonder de verhouding te vervalschen tusschen de trek- en vervoermiddelen en het geleverde werk.

* * *

De 25 locomotieven en 21 tenders voor welker betaling op de gelden tot vernieuwing in 1900 een krediet van 1,845,758 frank was voorbehouden, kwamen onze hoeveelheden verhoogen in 1901, en zullen dan ook voorkomen in de tabellen en de balansen der vernieuwing op 31 December 1901.

De vermindering van 1,178,713 frank op het verschot der exploitatierekening wegens vernieuwing van materiëel in 1900, is dus hieraan te wijten dat 25 locomotieven en 21 tenders, in 1900 besteld op gelden tot vernieuwing (gewone Begrooting), en wier prijs dien ten gevolge ten laste valt van de gewone kredieten voor 1900, nochtans maar in 1901 zullen geleverd worden en plaats nemen in de tabel der in 1901 voltrokken feiten, zoodat het wezenlijk verschot op de exploitatie-rekening, wegens vernieuwing van materiëel, onder voorbehoud van de opmerkingen der twee voorgaande verslagen (Verslag, 1900, blz. 59, en 1901, blz. 21), in 1900 met 667,043 frank zou zijn toegenomen.

Het voorschot van de exploitatie-rekening, dat uit dien hoofde steeds toenam tot in 1897, toen het 19,814,678 frank bedroeg, is in 1900 tot 14,693,405 frank gedaald (rekening houdende met de waarde van het

materiëel van den trekdienst dat te leveren bleef op de gelden tot vernieuwing voor 1900), wat eene vermindering uitmaakt van 5,121,273 frank.

Het Bestuur doet, wel is waar, opmerken dat het bedrag der lasten tot hiertoe op de exploitatie-rekening geschoven wegens vernieuwing van materiëel, nog zeer merkelijk den kostenden prijs overtreft van het materiëel dat weggeruimd wordt door verkoop of afbraak. Die bedenking kan niet in aanmerking komen, wanneer het er om te doen is de uitslagen van verschillende dienstjaren onderling te vergelijken.

Een feit staat in elk geval vast, namelijk dat sedert 1897 op de exploitatierekening trapsgewijze het voorschot vermindert dat zij uit hoofde van vernieuwing van 't materiëel had verworven.

* * *

Als uitgangspunt nemende de cijfers van het *Jaarverslag* over 1900 (bladz. A/2), terechtgewezen door het onderhavig verslag, en die welke het Bestuur opgeeft voor 1901, zien wij dat de ontvangsten van den spoorweg, voor 1901, beloopen de som van . . . . . fr. 209,194,311 34
en de geraamde ontvangsten voor 1901 . . . . . 208,187,000 »

Wat neerkomt op eene mindere ontvangst van. . fr. 1,007,311 34

De exploitatie-uitgaven van den spoorweg, pensioenen niet inbegrepen, bedroegen in 1900. . . . . 141,187,177 »
De geraamde exploitatie-uitgaven, pensioenen niet inbegrepen, bedragen voor 1901 . . . . . 139,858,451 »
Die som wordt als volgt onderverdeeld :

1° Begrootingskredieten . . . . . fr. 135,910,522 »
2° Buitengewone kredieten . . . . . 3,947,929 »

Gelijk totaal. . . . fr. 139,858,451 »

Op het dienstjaar 1900 zou er dus in 1901 eene mindere uitgave zijn van . . . . . fr. 1,328,726 »
De vermindering in de uitgaven zou dus de vermindering van ontvangsten overtreffen met. 321,414 66
Er dient echter opgemerkt dat volgens de ramingen voor 1900 door het Bestuur opgegeven in de tabel van het rijzen en dalen der ontvangsten en uitgaven (bladz. 28-29), de uitgaven voor 1901 zullen beloopen . . . . . 141,477,609 »
dat zij dus de uitgaven van 1900 zullen overtreffen met. . 290,432 »
en dat op die wijze het klimmen van de uitgaven nog een batig verschil zal opleveren van. 1,297,743 34

§ 3. — *Rijzen en dalen der ontvangsten en der uitgaven van 1881 tot 1901. Verhouding der exploitatie-kosten.*

De hierbijgaande tabel duidt, jaar per jaar, het rijzen en dalen aan van de ontvangsten en de uitgaven van den spoorweg van 1881 tot 1901. Zij vermeldt, volgens het verleden jaar aangenomen stelsel, de cijfers toen reeds medegedeeld voor de jaren 1881-1899 en de terechtgewezene cijfers voor 1900. De laatste kolom bevat de raming voor 1901.

Wij kunnen ons bepalen tot korte opmerkingen over de uitslagen voor het dienstjaar 1901.

Ons spoorwegnet breidde zich uit met 20km,5.

De ontvangsten van den reizigersdienst zijn iet of wat gedaald van 70,957,467 (voor 1900) tot 70,812,000 frank (geraamde ontvangst voor 1901).

De ontvangsten van den goederendienst, die nagenoeg met twee millioen waren verminderd gedurende de tien eerste maanden, zijn in de maanden November en December, nagenoeg twaalf honderdduizend frank gerezen, zoodat de algeheele vermindering voor het jaar maar op 763,901 frank moet geraamd worden.

De ontvangst per kilometer voor 1901 wordt geraamd op	fr.	51,311 »
De ontvangst per kilometer bedroeg in 1901		51,524 64

De uitgaven zijn van 1900 tot 1901 slechts 290,432 frank gestegen. Die uitslag, begunstigd door den afslag op brandstof, getuigt nochtans van eene ernstige poging tot bezuiniging. Evenwel namen de uitgaven van den *Exploitatie-dienst* nog toe met 1,237,270 frank en die voor *Wegen en Werken* met 155,582 frank, alhoewel de uitgaven voor onderhoud- en verbeteringswerken verminderden.

Voorzeker zal de rijzing van de uitgaven voor *Verlies en Schade* in het oog vallen.

Daarover weiden wij uit in § 3, afdeeling 3 van dit hoofdstuk.

* * *

De verhouding der exploitatie-kosten klom van 67.93 tot 68 55, en rees dus met 0.42, in weerwil van de bezuinigingspogingen van het Bestuur.

Toch neemt het tekort toe. Van 3,338,749 frank in 1900, klimt het tot 6,161,108 frank in de voor het dienstjaar 1901 geraamde uitslagen, alhoewel het toenemen der uitgaven dit der ontvangsten maar met 1,199,800 frank overtrof. 't Is het gevolg van het merkelijk toenemen der financiëele lasten in verhouding tot het klimmen van het kapitaal tot eerste inrichting. De Middenafdeeling had verleden jaar de bijzondere aandacht der Kamer ingeroepen op dat gewichtig feit van den toestand.

(28 bis)

1901/02

N° 78

Staatsspoorwegen

Het rijzen en dalen der ontvangsten gedurende

de laatste eenen twintig jaren (1881 - 1901)

cfr 35 mm film

1 plan(s)

AFDEELING 2. — WEGEN EN WERKEN.

§ 1. — *Verbinding tusschen de Noord- en de Zuid-, en middenstatie te Brussel.*

VRAAG.	ANTWOORD.
De Middenafdeeling vraagt de Regeering hoeverre het staat met het vraagstuk der verbinding tusschen de Noord- en de Zuidstatie en der middenstatie te Brussel, en dat zij duidelijk en volledig de waarschijnlijke uitgaven zou doen kennen, welke bedoelde werken zullen vergen.	De Regeering verwijst naar hare verklaringen ter Kamerzitting van 11 Februari 1902.

De Middenafdeeling acht het nuttig hier eenen terugblik te werpen op dit vraagstuk. De groote statiën te Brussel leveren bezwaren op, zoowel voor het beheer als voor de veiligheid der reizigers. Die bezwaren, van minder gewicht in de Zuidstatie, die gemakkelijk goed kan ingericht worden, zijn heel erg in de Noordstatie. Hier bestaan drie hoofdgebreken :

1° De enge toegang der statie aan de Paleizenstraat, waar al de treinen uit of naar Gent, Antwerpen, Luik en de Leopoldswijk, enkel over twee lijnen beschikken ; die toegang werd terecht vergeleken met den hals eener flesch ;

2° De smalheid der statie, tusschen de Allard- en de Rogierstraat, waardoor het rangeeren hoogst moeilijk is ;

3° Het gebrek aan 't noodige getal toevoerlijnen en aan lange kaaien.

De twee eerste gebreken zijn eene bestendige oorzaak van onveiligheid voor 't personeel en voor de reizigers. Het derde gebrek maakt de statie uiterst ongeschikt.

Sedert lang reeds was de bevoegde overheid bezorgd om de verandering van de Noordstatie.

In 1899, ten gevolge van het in omloop gebracht gerucht betreffende het aanleggen eener verbindingslijn tusschen de Noord- en de Zuidstatie met centrale statie, en de verklaringen dienaangaande vanwege den achtbaren heer Vandenpeereboom, ter Kamerzitting van 28 Maart 1899, interpelleerde de heer Woeste op 19 April van 't zelfde jaar, de Regeering :

De achtbare heer Woeste ontveinsde niet dat hij tegen het ontwerp was, door den heer Vandenpeereboom uiteengezet en aanbevolen. Hij drong sterk aan op de bezwaren van het ontwerp en vroeg dat de Kamer in staat zou worden gesteld anders uitspraak te doen dan door het toestaan van een eerste krediet.

De achtbare heer Vandenpeereboom antwoordde dat de Kamer, aleer uitspraak te moeten doen, bestekken zou ontvangen met de zoo nabijkomend mogelijk geraamde uitgaven voor elk van beide stelsels. In haar verslag over de Begrooting van 1900 (bladz. 39), drong de Middenafdeeling aan opdat de Kamer in de gelegenheid zou worden gesteld, na rijp en volledig onderzoek, uitspraak te doen tusschen de verschillende oplossingen.

Op 11 April 1900, diende de Regeering het ontwerp in der Begrooting

van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor 1900 Daarop was een krediet van 31,500 000 frank uitgetrokken voor spoorwegen. Dat krediet behelsde 10 millioen voor verschillende werken, onder andere de lijnen Antwerpen-Zuid op Mechelen, Schaarbeek-Muisen-Halle, Brussel-Zuid op Gent, het verleggen van den ringspoorweg van Brussel op het grondgebied Schaarbeek en de veranderingen der statiën te Brussel, met verbindingslijn tusschen de Noord- en de Zuidstatie en met centrale statie.

« 't Is bijna nutteloos te zeggen, — bemerkte de inleidingsnota, — zoo zonneklaar is het feit voor eenieder, dat de inrichtingen voor den reizigersdienst in de verschillende statiën te Brussel, en meer voornamelijk in de Noordstatie, op heel weinig na, al het mogelijke nut hebben opgeleverd. Het oogenblik is gekomen om ons met dien toestand bezig te houden en doeltreffende maatregelen te nemen om te beletten dat *binnen kort*, de regelmatigheid en zelfs de veiligheid van 't spoorwegbeheer in 's lands hoofdstad zonder mogelijke uitkomst in gevaar zouden verkeeren. »

De inleidingsnota nam twee oplossingen als mogelijk aan : het vergrooten van de bestaande statiën of de verbinding met centrale statie. Zij verkoos laatstbedoelde oplossing :

1° Uit hoofde van de voordeelen welke zij voor de exploitatie oplevert, door het veranderen van onze twee kopstatiën tot doorvoerstatiën en het vermeerderen van het getal plaatsen waar in de hoofdstad zou kunnen in- en uitgestapt worden;

2° Omdat zij sommige geldelijke voordeelen opleverde, toegelicht in de nota welke wij hier samenvatten :

« Het kwam ons nuttig voor eene nadere vergelijking te maken namelijk in geldelijk opzicht. Ziehier de uitslagen der studiën, te dien einde ondernomen :

» *Eerste stelsel.*

» Bedrag van de kosten tot vergrooting van de Noordstatie te Brussel, als kopstatie behouden	fr.	34,200,000 »
» Uitgaat van denzelfden aard voor de Zuidstatie, te Brussel		11,880,000 »
» TOTAAL. . . .	fr.	46,080,000 »

» *Tweede stelsel.*

» Verandering der Noordstatie, te Brussel, in doorgangstatie.	fr.	9,638,000 »
» Aanleggen van de rechtstreeksche verbinding tusschen de Noord- en de Zuidstatie, te Brussel, gedeelte der lijn tusschen de Noordstatie en de centrale statie (Loxumstraat, in de opene lucht tusschen de Noordstatie en den Kruidtuin, ondergronds van den Kruidtuin tot aan de Loxumstraat) . .		10,500,000 »
OVER TE DRAGEN. . .	fr.	20,138,000 »

Overgebracht. . . fr.	20,138,000	»
» Bouwen van de centrale statie op 6 meters diepte onder de opene lucht	16,154,000	»
» Gedeelte der verbindingslijn tusschen de centrale statie en Brussel-Zuid	12,503,000	»
» Verandering der Zuidstatie in doorgangstatie. . . .	5,670,500	»
» Wijzigingen van de riolen, kasseien der stad Brussel, en andere onvoorziene uitgaven	1,532,500	»
Totaal. . . . fr.	56,000,000	»

» In het tweede stelsel, dient echter rekening gehouden met de jaarlijksche meerdere ontvangsten op de verbindingslijn. Die ontvangsten mogen heel gematigd geraamd worden als volgt :

» Overeenkomstig de statistieken op verschillende tijdstippen ingewonnen en rekening houdende met de gemiddelde jaarlijksche toeneming van het reizigersverkeer die nagenoeg 10 % is voor de statiën van Brussel, staat het vast dat op het oogenblik dat de verbindingslijn in gebruik wordt gesteld, in voornoemde statiën ten minste 45 millioen reizigers per jaar zullen op- en afstappen. Daaronder 10 millioen werklieden, met week-kaartje. Twee derden van hen zullen in de centrale statie op- en afstappen, en het andere derde in eene van beide andere statiën.

» Dit zoo zijnde, ziehier de geraamde ontvangst.:

» Werklieden met een week-kaartje, waarvan de prijs enkel heel weinig kan verhoogd worden :		
» 2/3 × 10,000,000 × fr. 0.0025 = ... fr.	16,666	»
» 1/6 × 10,000,000 × fr. 0.005 = ...	8,333	»
» Reizigers met gewone reiskaart die van de Noord- of de Zuidstatie naar de centrale statie rijden (verhooging op den huidigen prijs) :		
» 2/3 × 35,000,000 × fr. 0.05 = ...	1,166,666	»
» Reizigers met gewone reiskaart die van de eene naar de andere der beide statiën (Noord en Zuid) rijden over de verbindingslijn (verhooging op den huidigen prijs) :		
» 1/6 × 35,000,000 × fr. 0.10 = ...	583,333	»
» Totaal. . . . fr.	1,774,998	»

« Er dient opgemerkt dat de onderhouds- en beheerkosten, gevergd door de verbindingslijn en de centrale statie, heel waarschijnlijk gansch zullen gedekt zijn door bezuiniging op de inrichting van het algemeen verkeer tusschen het noorden en het zuiden van 't land. Die bezuiniging zal, voor een groot getal treinen welke de hoofdstad bedienen, hieruit voortvloeien, dat personeel en materiëel niet meer ongebruikt zullen blijven in de thans bestaande kopstatiën. Om evenwel alle misrekening te voorkomen, mag worden aangenomen dat de uitgaven ietwat meer zullen bedragen, dat zal af te trekken

zijn van de zoo even geraamde ontvangst, en dus de netto-ontvangst verminderen tot 1,500,000 frank, welke het Bestuur zal kunnen innen, van het eerste jaar af dat verbindingslijn en centrale statie aan het verbruik zullen overgeleverd zijn.

« Die netto-ontvangst zal natuurlijk verhoogen in verhouding tot het toenemen van het reizigersverkeer. Zooals hooger is gezegd, bedraagt thans die toeneming nagenoeg 10 % per jaar. Ondersteld, om heel gematigd te zijn in onze ramingen, dat die toeneming voortaan maar 3 % meer zal bedragen, zoo is 't gemakkelijk na te gaan dat het kapitaal van 56 millioen op min dan acht en dertig jaar wordt uitgedelgd. »

Het verslag der Middenafdeeling voor de Begrooting van buitengewone ontvangsten en uitgaven 1900, werd op 1n Mei 1900 overgelegd. Het keurde de ontworpen verbindingslijn tusschen de Noord- en de Zuidstatie, met centrale statie, goed met vijf stemmen tegen ééne en ééne onthouding.

De buitengewone Begrooting werd ter zitting van 5 Mei 1900, na eene kortbondige behandeling aangenomen; er was, gezien de aanstaande verkiezingen, volstrekt geen tijd tot het grondig onderzoek dat een jaar te voren was gevraagd door den achtbaren heer Woeste.

In haar vorig verslag, werd door de Middenafdeeling tot onderzoek der Begrooting van spoorwegen, posterijen en telegrafen voor 1901, naar aanleiding van de inlichtingen door het Bestuur verstrekt over den toestand dier zaak, de vraag geopperd of het verwezenlijken van de ontworpen verbindingslijn met centrale statie wel noodig was in het belang van het degelijk beheer van ons spoorwegnet. Er ontstond tegenspraak, en alhoewel een eerste krediet in der haast en niet zonder hevig verzet was verleend, toch wees de Middenafdeeling op het hoofdgebrek van een ontwerp dat in geene voldoende mate ingang gaf aan de onderstelling van het verdubbelen der bestaande aanzienlijke lijnen, en de mogelijke gevolgen van het inrichten van een electrisch spoorwegnet.

Anderzijds begon de openbare meening zich met de zaak in te laten en, daar ingezetenen van Brussel en Sint-Gillis de Kamer verzoekschriften tegen het ontwerp hadden toegestuurd om geen gevolg aan het ontwerp te geven, besloot de Commissie voor verzoekschriften in de eerste plaats dat de ontworpen verbinding niet zou geschieden over Brussel, wat het niet bouwen van de centrale statie zou medebrengen, en in bijkomende orde dat bedoelde centrale statie, moest ze tot stand komen, heel weinig plaats zou beslaan.

Op 3n Mei 1901, werd een langdurend debat gevoerd over de besluiten der Commissie : het werd voortgezet in de zittingen van 10 en 22 Mei 1901. De achtbare heer Minister van spoorwegen verdedigde er krachtdadig het ontwerp. De bezwaren werden te laat aangevoerd, zegde hij, vermits de Kamers reeds hadden uitspraak gedaan, en overigens waren zij ongegrond.

Niettemin nam de Kamer, bij eenparigheid, eene dagorde aan, uitgaande van den heer Helleputte, na wijziging door den heer Bertrand, en luidende als volgt : « De Kamer, achtende dat zij, vooraleer nieuwe kredieten worden gevraagd voor de werken der verbindingslijn tusschende Noord- en de Zuidstatie, ten gepasten tijde, in staat dient gesteld de ontwerpen grondig te

onderzoeken, namelijk met het oog op de kosten, verzendt het verzoekschrift naar de Heeren Ministers van Openbare Werken en van Spoorwegen. »

Sedert ging de verwezenlijking van het ontwerp van 1900 weinig of niet vooruit.

Op 17 December 1901, werd door den achtbaren heer Lepage, volksvertegenwoordiger voor Brussel en schepen dier stad, dienaangaande de volgende vraag gesteld tot den heer Minister van spoorwegen, posterijen en telegrafen :

« Werd door de Regeering eene beslissing genomen betreffende de middenstatie? Wanneer denkt zij de plannen voor dat werk aan de Kamer te onderwerpen? »

Den 14n Januari daaropvolgende antwoordde de heer Minister :

« Zooals ik in de vergadering van 22 Mei 1901 verklaarde, heb ik bevel gegeven studiën te doen over de mogelijkheid en den prijs van zekere wijzigingen die, in bepaalde onderstellingen, kunnen toegebracht worden aan de algemeene schikkingen die in grondbeginsel voor de middenstatie van Brussel werden goedgekeurd. Die tamelijk moeilijke studiën worden ijverig voortgezet.

» Doch de juiste bepaling der oppervlakte en der wijze van bouwen der statie, het belang dat haar in de inrichting van den reizigersdienst in de hoofdstad moet worden toegekend, zijn innig verbonden vooreerst aan de quaestie der inrichting, het aanleggen van nieuwe banen die er toegang verleenen, waarover de betrokken gemeenteoverheid het eens moet zijn. Tot nu toe zijn die vraagpunten nog niet opgelost. »

Als gevolg op dat antwoord, interpelleerde de heer Lepage den heer Minister van Spoorwegen ter zitting van 11 Februari laatstleden.

De heer Lepage klaagde over het nadeel aan eigendom en handel te Brussel berokkend door de onzekerheid betreffende het al of niet uitvoeren van de in 1900 aangekondigde ontwerpen; daarna herinnerde hij dat, volgens eene stellige belofte van den heer Vandenpeereboom, het vraagstuk der vergoedingen door den Staat aan de stad Brussel verschuldigd, moest geregeld worden naar aanleiding van het bouwen der centrale statie. Dat tweede punt laten wij hier onverlet, daar het niet rechtstreeks in verband staat met het behandelde vraagstuk.

Naar het antwoord van den heer Minister van spoorwegen aan den heer Lepage over de inzichten der Regeering betreffende de ontworpen verbindingslijn tusschen de Noord- en de Zuidstatie, met centrale statie, zou de uitvoering er van verhinderd en tegengehouden zijn door de stad Brussel. Eene centrale statie zou weinig nut opleveren, indien men tevens in de omgeving der nieuwe statie geene breede toegangswegen en uitwegen tot stand bracht voor een gemakkelijk verkeer.

Het opmaken van het plan dier nieuwe wegen valt ten laste der stad Brussel, die tezelfder tijd de zoolang verwachte verandering der Putterijwijk zou kunnen verwezenlijken.

Van eenen anderen kant echter, beweert de stad Brussel dat het haar onmogelijk is het plan op te maken van de toegangswegen eener statie, waarvan plan noch plaats haar bekend zijn, want de plannen der verbindingslijn tusschen de Noord- en de Zuidstatie en der centrale statie, in 't begin der

maand Mei 1901 bepaald opgemaakt, naar men zegde, moesten sedert veranderd worden; en de oplossing van het vraagstuk schijnt, verre van vooruit, veeleer achteruit te zijn gegaan.

In zijne redevoering van 11 Februari laatstleden, bevestigt de heer Minister van Spoorwegen nogmaals het nut der verbindingslijn met centrale statie, doch hij voegt er bij dat « de centrale statie enkel eene bijzaak is, wel is » waar van belang, doch niettemin eene bijzaak... Dat is zoo waar, voegt » hij er bij, dat ik, in die gedachtenorde, een plan heb doen opmaken van » de verbindingslijn tusschen de Noord- en de Zuidstatie, zonder centrale » statie, en dat, onder allen, dit plan het gemakkelijkst kan worden uitgevoerd; 't spreekt van zelf dat dit plan het minst grond afneemt van de stad » Brussel ». Wat meer zegt, zoo de centrale statie in geldelijk opzicht, voordeelen oplevert, vermits hare inrichting, volgens de ramingen, eene nettoontvangst van nagenoeg 1,500,000 frank laat voorzien, waarmede de algeheele uitgaaf spoedig zal uitgedelgd worden, toch zal ze veeleer een bezwaar voor 't Beheer opleveren. En zijne gedachte samenvattende, zegt de heer Minister ten slotte : « Alles wat ik daareven zegde, zal ik samenvatten in dezen zeer duidelijken vorm : òf de centrale statie wordt gemaakt met de medehulp der stad Brussel, òf zij komt niet tot stand. »

Uit dat alles mag men gerust afleiden dat het bouwen van de centrale statie, volgens de plannen van 1900, van lieverlede minder waarschijnlijk wordt.

Het opgeven van dat ontwerp zou weinig betreurd worden. De uitvoering zou overgroote uitgaven vergen, en de hoofdstad het onderste boven keeren en ontsieren. Het nut daarvan is overigens twijfelachtig. Desnoods is het te begrijpen dat het gemeentebestuur van Brussel, veertig of vijftig jaar geleden, het bouwen eener centrale statie te Brussel kon wenschen. De tijden zijn echter veranderd. De Brusselsche omtrek is zoo uitgebreid geworden, dat de Noord- en de Zuidstatie nader liggen bij het centrum dan bij elk ander punt van den omtrek. Terecht deed hier de heer Hubert, tijdens het debat in Mei 1901, opmerken dat de centrale statie den afstand enkel voor het zesde van stads bevolking zou verkorten. Het beste dat men dus zou kunnen doen ware af te zien van de ontworpen centrale statie : dank aan de moeilijkheden die ontstaan tusschen den Staat en de stad Brussel, zou men daartoe ook mogelijk kunnen besluiten.

Blijft dan de verbinding tusschen de Noord- en de Zuidstatie. Men wil die onderbreking tusschen de lijnen uit het Noorden en die uit het Zuiden doen ophouden, om onze groote statiën te ontlasten, van onze spoorwegen een enkel net en op die wijze den dienst en het vervoer regelmatiger en gemakkelijker te maken.

De verbindingslijn tusschen Noord en Zuid met of zonder centrale statie, zal wel is waar de statiën van Brussel ontlasten, doch ten koste van wat al opofferingen? Wij spreken niet alleen van geldelijke opofferingen, alhoewel het de moeite waard is zich daarmede bezig te houden. De bestekken zijn naar men verzekert heel nauwkeurig opgemaakt : bestekken worden schier altijd volkomen nauwkeurig opgemaakt, doch ook bijna altijd overtroffen. Is het zoo dikwijls ingeroepen voorbeeld der *Compagnie d'Orléans,* bij het maken van den tunnel van af de place Valhubert tot de quai d'Orsay, dan toch zoo geruststellend voor ons als men wel wil doen gelooven? Het

lijdt twijfel wanneer men zich de erge misrekeningen herinnert, naar aanleiding van zooveel andere gewichtige werken in België. Aangenomen zelfs, tegen de meening in van hoogst bevoegde mannen, dat het uitvoeren van dergelijk werk midden in de stad overdrevene moeilijkheden noch erge gevaren oplevert, toch zal de stad Brussel doorsneden zijn van af de Kapelle-Kerk tot aan de Zuidstatie, door eene boogbrug die op verre na geen fraai uitzicht zal opleveren. En over een uitgestrekt gedeelte van de lengte der verbindingslijn zullen jarenlang aanzienlijke werken in de opene lucht worden uitgevoerd. De huidige toestand eindelijk der Noordstatie, het moeilijk beheer en de gevaren die er 't gevolg van zijn, vergen eene spoedigere oplossing.

Is eene spoedigere oplossing mogelijk? Daaraan valt niet te twijfelen. Het geldt hier geene voorloopige maatregelen, welke men van verschillende zijde aankondigt, en die, in afwachting van beters, de verlenging zouden zijn van de bestaande kaaien tot aan de Allardstraat, alsmede het verplaatsen van de loods voor locomotieven. 't Ware hoogst tijd af te zien van dat stelsel van gedeeltelijke en spoedig ontoereikende vergrootingen, waaraan reeds zooveel millioenen nutteloos werden verspild, en ten slotte tot dadelijke en bestendige maatregelen over te gaan.

De enkele mogelijke oplossing, buiten de verbinding, is overbekend. De toelichting der Buitengewone Begrooting voor 1900 duidde ze reeds aan : 't is het vergrooten van de Noordstatie. 't Ware voldoende ze wat achteruit te brengen, op hare gansche lengte te verbreeden en daartoe de noodige onteigeningen te doen. Men zou tevens de kaaien zoo lang maken als noodig is, het onontbeerlijk getal toegangsporen aanleggen, het rangeeren gemakkelijk maken door 't verhelpen van de engte tusschen de Allard- en de Rogierstraat, en men zou het verkeer gansch veilig maken, door het wegnemen van den *fleschhals* der Paleizenstraat. Het verdwijnen van de overwegen der Rogier- en der Paleizenstraat levert hoegenaamd geene onoverkomelijke moeilijkheid op.

Het grootste bezwaar, in 1900 tegen die oplossing aangevoerd, en die haar deed verwerpen door 't Bestuur, waren de groote kosten. Naar eene raming die nooit omstandig werd gekend, berekende de toelichting die kosten op 46,080,000 frank voor beide statiën. Die raming achten wij overdreven, en vooraleer er bij stil te blijven, zal het raadzaam zijn de omstandige bestekken te onderzoeken die, volgens de dagorde van 25 Mei 1901, aan de Kamers moeten onderworpen worden. Die studie zal naar onze meening uitwijzen, dat het vergrooten van de Noordstatie veel minder zou kosten dan het Bestuur onderstelt.

Andere en meer gewichtige omstandigheden echter, met het oog op eene degelijke inrichting van ons vervoer, veroorloven niet de verbinding tusschen de Noord- en de Zuidstatie als eene gelukkige en bestendige oplossing te beschouwen.

De overlast onzer groote lijnen zal binnen kort het aanleggen van nieuwe lijnen opdringen, bestemd om ze te verdubbelen. Die nieuwe lijnen zullen waarschijnlijk electrische lijnen zijn, voor den dienst der groote sneltreinen. Het Bestuur bevestigt dat de plannen der verbinding derwijze zijn opgemaakt om aan alle vereischten te beantwoorden. Theoretisch kan misschien worden beweerd dat het volstaat twee lijnen voor te behouden voor de groote snel-

treinen. In de praktijk is het er anders mede gesteld. In elk geval moeten waarschijnelijk binnen korten tijd, de vervoermiddelen grondige veranderingen ondergaan. Door nieuwe inrichtingen tot stand te brengen, opgevat naar de huidige vereischten, loopt men gevaar te weinig te doen, en tegen overgroote kosten verkeermiddelen aan te leggen, die niet zullen beantwoorden aan de onmiddellijke vereischten der onderneming.

§ 2. — *Electrische lijn Brussel-Antwerpen.*

De Middenafdeeling hield zich inzonderheid bezig met het vraagstuk der electrische lijnen. Zij was eenparig van oordeel dat de gekende belemmering onzer groote spoorlijnen noodzakelijk de uitbreiding vergde van ons spoorwegnet, in den zin door de Regeering uiteengezet in de Buitengewone Begrooting voor 1900, en dat de oplossing van 't vraagstuk der electrische lijn tusschen Brussel en Antwerpen steeds dringender wordt. Daar bedoelde lijn nog steeds achterwege blijft, stelde de Middenafdeeling de volgende vraag aan de Regeering :

VRAAG.	ANTWOORD.
Hoe is het gelegen met het vraagstuk der electrische lijnen? Men vraagt dat de Regeering hare volledige inzichten daarover zou doen kennen.	De Regeering verwijst naar heure verklaringen bij de Buitengewone Begrooting van 1900. Het vraagstuk der electrische trekkracht voor de extra-sneltreinen werpt gewichtige vraagstukken op van technischen en œconomischen aard, die op verre na niet opgelost zijn. De aard der sporen, hunne richting, hunne doorsnede in de lengte, hunne doorsnede in de breedte en hun bovenbouw, het overmaken, ontvangen en aanwenden van den stroom, de kostende prijs, alles is nog te onderzoeken. De studie over de moeilijkheden waartegen men te kampen heeft, leidt tot zeer groot verschil tusschen : 1° De uiterst snelle verkeermiddelen door het land heen; 2° De verkeermiddelen om twee zeer volkrijke centrums te verbinden als Antwerpen en Brussel, die dicht genoeg bij elkander gelegen zijn om den afstand tusschen beide onbeduidend te maken, dank aan de snelheid en den lagen vervoerprijs. * * * Voor de verkeerwegen van de eerste soort, ware het voorbarig reeds nu het algemeen plan van een net op te maken, zooals verleden jaar werd gevraagd in het verslag der Middenafdeeling. Zijn de omloop-stroomen

en de verzamelingspunten gekend, de aansluitingspunten aan de grenzen zijn het hoegenaamd niet, en daar wij de internationale lijnen over ons grondgebied moeten behouden, ware het nutteloos werk thans reeds de ingewikkelde studiën aan te vangen, gevergd voor het tot stand brengen van een spoorwegnet, waarvan enkel eenige lijnen kunnen voorzien worden. Ten hoogste kunnen wij voor de nieuwe lijnen die dadelijk zijn aan te leggen, die op voorhand schijnen te moeten behooren tot het algeheele net der toekomst, eene richting en eene wijze van aanleggen aannemen welke, voor zooveel te voorzien is, beantwoorden aan de vereischten der electrische trekkracht; dat doen wij dan ook voor de nieuwe lijn Brussel-Gent-Sint-Pieters.

***

De verkeerwegen der tweede soort onderstellen eenen drukken dienst, om, dank aan de snelheid en den lagen prijs, tusschen twee belangrijke centrums betrekkingen in 't leven te roepen als die welke bestaan tusschen de verschillende wijken van eenen zelfden omtrek : treinen die in beider richting, op enkele minuten na, elkander volgen, met weinige wagens, zonder vervoer van reisgoed of koopwaren, toegankelijk eindelijk voor de massa inwoners, dank zij den lagen prijs. Zijn dat echter vereischten voor het te verwezenlijken programma, toch zijn zij onvereenbaar met de opvatting van eenen internationalen dienst en gelijken eenen tramweg tusschen twee steden.

Dergelijke lijn kan, alhoewel hoofdzakelijk eene verbinding zijnde tusschen twee steden, heel goed in aanraking komen met het groot net, om ter beschikking te zijn van uitlandsche reizigers, doch ze zou er geen onafscheidbaar gedeelte van kunnen uitmaken; het stelsel van het eengemaakt tarief, eigen aan het groot net, is alleen voldoende om zulks te verhinderen.

Ziedaar eene der redenen om welke de Regeering in 1900 gemeend had de gelegenheid te moeten te baat nemen de electrische lijn Brussel-Antwerpen in concessie te geven; daarom ook blijft zij bij de overtuiging, alhoewel die gelegenheid is ontsnapt, dat de private nijverheid die lijn moet aanleggen en bedienen, welke lijn, om volkomen aan hare bestem-

ning te beantwoorden, moet onderworpen worden aan bouwregelen en aan een beheerstelsel, waardoor het nooit mogelijk zal zijn er eenen tak van het algemeen electrisch net van te maken.

*
* *

Naast de electrische trekkracht voor sneltreinen, hield het Bestuur zich onafgebroken bezig met die voor gewone treinen. Stelselmatige proefnemingen werden gedaan door middel van bijzondere locomotoren, hoofdzakelijk om het getal treinen voor reizigers te vermeerderen, tegen vergoeding door meerder verkeer en minder te vervoeren last. Het Bestuur bezit thans al de noodige hoofdzakelijke gegevens om eerlang electrische trekkracht toe te passen op vertakkingen als die van Brussel naar Tervuren.

Dat antwoord schijnt weeral uitstel te voorspellen voor het uitvoeren van de ontwerpen, door de Regeering aangekondigd in de toelichting der Buitengewone Begrooting voor 1900, waarnaar voorgaand antwoord verwijst. In haar verslag over 1901 (bladz. 55), herinnerde de Middenafdeeling reeds de uitmuntende redenen, toen ontwikkeld door den heer de Smet de Naeyer, voor het tot stand brengen eener electrische lijn Brussel-Antwerpen. Die redenen verloren niets van hare waarde. Zij zouden het Bestuur moeten aanzetten tot spoediger handelen, en komaf maken met de aarzelingen waarvan het besproken antwoord getuigt.

Volgens dat antwoord « werpt het vraagstuk der electrische trekkracht » voor de extra-sneltreinen, gewichtige vraagstukken op van technischen » en œconomischen aard, die nog op verre na niet opgelost zijn. De aard » der sporen, hunne richting, hunne doorsnede in de lengte, hunne door- » snede in de breedte en hun bovenbouw, het overmaken, ontvangen en » aanwenden van den stroom, de kostende prijs, alles is nog te onderzoeken. » Ligt daarin niet wat overdrijving? Het tot stand brengen van een electrisch net in België zal klaarblijkelijk uiteenloopende studiën vergen. Dat betwist niemand. Doch alwie op de hoogte is van den vooruitgang in de electrische trekkracht, moet nochtans weten dat de moeilijkheden van technischen aard, in den aanvang verbonden aan het toepassen van electrische trekkracht op uiterst snel vervoer, niet meer onoverkomelijk zijn. Vermoedelijk had de maatschappij die in 1900 concessie vroeg voor de lijn Brussel-Antwerpen, de moeilijkheid voor die lijn opgelost. Iedereen weet overigens dat reeds in 't begin van 1900, de Italiaansche Regeering en de *Société des chemins de fer de la Méditerranée* het ontwerp goedkeurden, door de *Compagnie Thomson-Houston de la Méditerranée* voor het toepassen van de electrische trekkracht op de lijnen van Milaan op Gallarate, Porto-Ceresio, Laveno en Arona, eene algeheele lengte van 130 kilometer, aangeboden. De inrichtingswerken werden zoo dapper vooruitgezet, dat het eerste baanvak, van

Milaan naar Gallarate-Porto-Ceresio, reeds in den zomer van 1901 werd ingehuldigd : de dienst geschiedt er door middel van lichte treinen, samengesteld uit twee rijtuigen, locomotor en getrokken rijtuig, die samen 126 zittende en 39 staande reizigers kunnen bevatten. De motoren veroorloven eene gemiddelde snelheid van 100 kilometer per uur.

't Is dus niet aan te nemen dat het leggen der electrische lijn Antwerpen-Brussel wordt vertraagd door moeilijkheden van technischen aard. 't Ware nutteloos daarover lang uit te wijden. Het voorbeeld van bedoelde lijn in Italië bewijst het genoeg.

Ongetwijfeld gaat het aanleggen van electrische lijnen gepaard met geldelijke moeilijkheden. Deze zijn echter niet onoverkomelijk, zoo men, zooals de Middenafdeeling in 1901 verlangde, trapgewijze te werk gaat.

Met het oog daarop, is 't moeilijk het onderscheid te begrijpen, door het antwoord der Regeering gemaakt tusschen de uiterst snelle verkeermiddelen door het land heen en verkeermiddelen om twee zeer volkrijke centrums te verbinden, vermits beide uiterst snelle verkeermiddelen zijn en wel noodzakelijk door een gedeelte van het land heen.

Niet onbelangrijk is het, aan te merken dat het Bestuur de meening schijnt te overdrijven die de Middenafdeeling verleden jaar uitdrukte over ons toekomstig electrisch net. « Het ware voorbarig, zegt het Bestuur, reeds nu het algemeen plan van een net op te maken, zooals verleden jaar werd gevraagd in het verslag der Middenafdeeling. » Na te hebben vastgesteld dat de Middenafdeeling het volkomen eens was over de denkbeelden door den heer de Smet de Naeyer uitgedrukt in zijne toelichting der buitengewone Begrooting voor 1900, voegde het verslag van verleden jaar er bij : « De studie van » algemeene ontwerpen dringt zich dus op. 't Wordt echter goed verstaan » dat die studie niet tot de kleine bijzonderheden van uitvoering moet » gedreven worden. Eene algemeene studie ware voldoende. Eenmaal die » studie afgeloopen voor de hoofdzakelijke punten, zou de Staat de meest » dringende lijnen kunnen doen uitvoeren, te beginnen met Brussel-Ant- » werpen... » Voor dergelijke studie schijnt de kennis der omloopstroomen en der verzamelingspunten voldoende, en 't valt moeilijk te begrijpen hoe de quaestie van de aansluitingspunten aan de grenzen die studie zou kunnen verhinderen, want er kan niet aan gedacht worden de electrische lijnen tot aan de grenzen te verlengen, zonder voorafgaande overeenkomst met den belanghebbenden naburigen Staat, en in de onderstelling dat Brussel door electrische lijnen met iedere grens verbonden weze, weet men in elk geval over welke steden die lijnen noodzakelijk moeten loopen.

Het antwoord van het Bestuur legt op geene voldoende wijze uit waarom het aanleggen wordt verschoven van de lijn Brussel-Antwerpen, welker noodzakelijkheid officiëel is erkend sedert 1900.

Nooit waren de Kamers tegen het tot stand brengen van electrische lijnen. Dat het ontwerp van 1900 mislukte, is niet te wijten aan redenen van beginsel, maar aan bijzondere oorzaken, hieraan namelijk dat de lijn Brussel-Antwerpen, zooals ze was opgevat, in geen verband hoegenaamd stond met een algemeen plan, en dat men het inrichten moest voorzien van nog andere electrische lijnen en bijgevolg van een volledig net, welks vertakkingen te Brussel onderling zouden aansluiten.

Te oordeelen naar bovenstaande antwoord, is het Bestuur geenszins tegen het inrichten van een electrisch net. Het maakt enkel het denkbeeld ingewikkelder, door een onderscheid te maken tusschen eene gemeenschapslijn over het land heen en eene lijn tusschen twee steden. Het denkt dat laatstbedoelde lijnen, zooals die van Brussel op Antwerpen, niet wezenlijk deel kunnen uitmaken van het net der uiterst snelle verkeerlijnen, maar enkel er mede in verband zijn. En 't is om die reden, zegt het antwoord, dat de Regeering in 1900 de gelegenheid had te baat genomen om concessie te geven voor de lijn Brussel-Antwerpen. Welnu, 't is klaar dat het ontwerp in 1900 opgevat de lijn niet in verband stelde met het huidig spoorwegnet en dat het onmogelijk ware geweest de lijn in het toekomstig net te begrijpen. Dat was de echte reden waarom het mislukte. 't Is overigens even duidelijk, dat eene aanzienlijke stad als Antwerpen moet verbonden worden met het electrisch net. Het staat vast dat overigens de lijn Brussel-Antwerpen kan worden aangelegd en aan het gebruik overgeleverd, zonder te wachten naar het inrichten van een algemeen net.

Sedert 1900, hoe dringend de zaak ook zij, werd geene nieuwe oplossing aan de Kamer voorgesteld. De inlichtingen, verleden jaar door de Regeering aan de Middenafdeeling verstrekt, zegden enkel dat de Regeering eene aanvraag tot concessie had gekregen, die in geldelijk opzicht zou onderzocht worden en vervolgens ter beoordeeling aan het Ministerie van Spoorwegen onderworpen.

Dat onderzoek schijnt thans nog niet afgeloopen. Nochtans zou een jaar, ons dunkens, voor het Bestuur moeten volstaan om eene bepaalde houding aan te nemen door of wel beroep te doen op de private nijverheid, of wel het aanleggen der lijn door den Staat voor te stellen.

§ 3. — *Lijn van Antwerpen-Zuid naar Halle*

VRAAG.

Het jaarverslag voor 1900, vermeldt, bladzijde A/13, dat er, in 1900 en vroeger, fr. 4,304,266.66 was uitbetaald voor het baanvak *Muisen-Schaarbeek-Halle*, en het verdubbelen van de spoorlijn tusschen *Brussel (Leopoldswijk) en Watermaal*.

Er wordt nadere bepaling gevraagd van :

I. De uitgaaf in verband tot het baanvak *Muisen-Schaarbeek-Halle* en die in verband tot het verdubbelen van de spoorlijnen tusschen *Brussel (Leopoldswijk) en Watermaal;*

II. De werken, uitgevoerd gedurend ieder der jaren 1900 en 1901 op het baanvak Muisen-Schaarbeek-Halle, en op het baan

ANTWOORD.

I. — Tot 31 December 1900 was uitbetaald :

a) Voor werken, aankoop van gronden, kosten van schatting, van pleitbezorgers, loon der aangestelden, enz., op het baanvak Muisen-Schaarbeek-Halle. fr. 3,918,061 97

b) Voor het verdubbelen van de spoorlijnen tusschen Brussel (Leopoldswijk) en Watermaal 386,204 69

TOTAAL. . . fr. 4,304,266 66

II. — In 1900 werd uitbetaald :

a) Baanvak Muisen-Schaarbeek-Halle :

1° Voor aankoop van gronden, kosten

vak Muisen-Wilrijk der lijn Antwerpen-Zuid naar Halle?

van schatting, van pleitbezorgers, loon der aangestelden, enz. . . . fr. 1,341,155 65

2° Voor 't verlengen van eenen duiker onder de spoorlijn te Watermaal 13,458 00

3° Voor de ondernomen overwelving van de Hollebeek, te Haren (2 afkortingen van 5,000 frank in 1900 betaald) . . . . . 10,000 »

TOTAAL. . . fr. 1,364,613 65

b) Baanvak Muisen op Wilrijk :

1° Voor aankoop van gronden, kosten van schatting, van pleitbezorgers, loon der aangestelden, enz. . . . . fr. 35,358 67

2° Voor het bouwen der brug op de afleiding der Dijle te Nekkerspoel (aandeel van het Ministerie van Spoorwegen) 529,026 99

3° Voor het herleggen der sporen te Nekkerspoel . . 3,022 50

TOTAAL. . . fr. 567,408 16

Gedurende het jaar 1901 :

a) Baanvak Muisen-Schaarbeek-Halle :

1° Voor aankoop van gronden, kosten van schatting, van pleitbezorgers, loon der aangestelden, enz. . . . . fr. 799,103 57

2° Voor de ondernomen overwelving van de Hollebeek, te Haren (zie som van 10,000 frank in 1900 betaald). 17,213 61

3° Voor het verhoogen der lijn tusschen Schaarbeek en Mechelen 621 68

TOTAAL. . . fr. 816,938 86

b) Baanvak Muisen op Wilrijk :

1° Voor aankoop van gronden, kosten, van schatting, van pleitbezorgers, loon der aangestelden, enz. . . . . fr. 1,489 45

2° Onderhoudswerken aan grachten en duikers . . . 1,226 30

TOTAAL. . . fr. 2,715 75

Uit dat antwoord blijkt dat er tot op 31 December 1900, werd uitbetaald voor de lijn Antwerpen-Zuid naar Halle . . . . . fr. 3,918,061 97

In 1901, werd uitbetaald :

Voor het baanvak Muisen-Schaarbeek-Halle . . . . . fr.	816,938 86	
Voor het baanvak Muisen-Wilryk . . .	2,715 75	
Totaal . . . fr.		819,654 61
Te zamen op 31 December 1901 . . . fr.		4,737,716 58

De in 1900 en 1901 uitbetaalde sommen zijn te verdeelen als volgt :

a) Aankoop van gronden, kosten van schatting van pleitbezorgers, loon der aangestelden, enz. . . . . fr.	1,341,155 63
— — —	35,358 67
— — —	799,103 57
— — —	1,489 45
Totaal. . . fr.	2,177,107 32
b) Aandeel van den Spoorweg in het bouwen van de brug op de afleiding der Dijle te Nekkerspoel . . . . . fr.	529,026 99
c) Allerhande mindere werken	45,542 09
Totaal. . . . fr.	2,751,676 40

Die som, gedurende de dienstjaren 1900 en 1901 uitbetaald, werd nagenoeg verbruikt voor den aankoop van gronden. Geen enkel ernstig werk werd in die dienstjaren verricht.

In haar verslag over de Begrooting voor 1901 (bladz. 38), drukte de Middenafdeeling reeds hare verwondering uit over het uitstel voor het leggen der lijn Antwerpen-Zuid naar Halle, gezien de hooge noodzakelijkheid, door de Regeering zelve bevestigd, om de bestaande lijn te ontlasten. De Middenafdeeling dringt thans andermaal aan opdat het Bestuur voorgoed de hand aan 't werk zou slaan en de voltooiing bespoedigen der nieuwe lijn, die moet bijdragen om de lijn Brussel-Antwerpen te ontlasten, welke, naar de Regeering zegt, het meest overlast is in de gansche wereld.

§ 2. — *Statie Brussel-Zeehaven.*

In het antwoord der Regeering op de eerste vraag der Middenafdeeling tot onderzoek der Begrooting van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen voor 1900, kwam het bouwen der statie Brussel-Zeehaven voor, onder de dringend uit te voeren werken. Tot hiertoe was geene raming van de uitgaaf opgegeven.

Welnu, volgens het jaarverslag 1900, bedroegen de uitgaven voor die statie reeds gedaan, fr. 7,106,401.86 op 31 December 1900.

De Middenafdeeling stelde de volgende vraag :

VRAAG.	ANTWOORD.
Volgens het Jaarverslag voor 1900 (blz. A/13) bedroeg de reeds gedane uitgaaf, op 31 December 1900, voor de havenstatie te Brussel, fr. 7,106,401.86. Men vraagt om het plan dier statie met het bestek der algeheele uitgaaf.	Het hierbijgaande plan van 23 Januari 1900 duidt de schikkingen aan, goedgekeurd voor de nieuwe goederenstatie te Brussel. 't Is eene laad- en loskaai, bestemd om de huidige statie der Groenlaan te vervangen en de haveninrichtingen te bedienen. De uitgaaf voor dat werk wordt geraamd op 14,000,000 frank, zonder de gebouwen en aanhoorigheden van het Stapelhuis, waarvan de kosten ten laste zijn van de Maatschappij voor de vaart.

Het bedrag van 14,000,000 frank is overgroot. Daar geen bestek hoegenaamd bij het antwoord is gevoegd, niettegenstaande de vraag der Middenafdeeling, is het onmogelijk het te onderzoeken. 't Is de eerste maal dat de Kamer er kennis van krijgt. Naar aanleiding daarvan, dient er eens te meer op gewezen dat men niet langer gedeeltelijke buitengewone kredieten mag toekennen voor het uitvoeren van werken, waarvan bestek noch waarschijnlijke uitgaven bekend zijn.

Afdeeling 3. — Exploitatie.

§ 1. — *Ontvangsten.*

Hierachter geven wij, voor de jaren 1899 en 1900, als statistieken :

A. *Het getal reizigers en de ontvangst per klasse.*

B. *De vergelijkende tabel der ontvangsten van den reizigersdienst.*

C. *De hoeveelheid en de ontvangst per soort van vervoer.*

D. Voor de jaren 1887 tot 1900, *de beweging van de ontvangsten voor reizigers, per klasse.*

A. — *Getal reizigers en ontvangsten (1899-1900).*

SOORTEN.	GETAL REIZIGERS		VERSCHIL voor 1900.	ONTVANGSTEN		VERSCHIL voor 1900.	GEMIDDELDE afstand per reis		GEMIDDELDE ontvangst per reis	
	in 1900.	in 1899.		in 1900.	in 1899.		in 1900.	in 1899	in 1900	in 1899.
							Kil.	Kil.	Franken	Franken.
A. — Enkele kaarten.										
1e klasse (1)	166,411	199,536	— 33,125	1,458,488 33	1,695,931 71	— 237,443 38	92.21	89.41	8,764	8,499
2e —	2,171,270	2,029,229	+ 142,041	6,698,111 79	6,079,282 26	+ 618,829 53	45.95	44.71	3,085	2,996
3e —	12,734,119	12,544,446	+ 189,673	10,071,895 81	9,596,528 22	+ 475,367 59	19.64	19.06	0,791	0,765
TOTALEN EN MIDDELCIJFERS.	15,071,800	14,773,211	+ 298,589	18,228,495 93	17,371,542 19	+ 856,953 74	24.25	23.55	1,209	1,176
B. — Heen en terug-kaarten.										
1e klasse (1)	143,904	277,062	— 133,158	1,027,708 35	1,349,398 89	— 321,690 54	94.18	64.12	7,142	4,870
2e —	5,840,108	5,348,368	+ 491,740	9,039,673 46	8,035,296 01	+ 1,004,377 45	29 55	28 54	1,558	1,502
3e —	35,760,054	34,843,222	+ 916,836	20,503,614 15	20,114,240 15	+ 389.374 »	18.41	18.54	0,573	0,577
TOTALEN EN MIDDELCIJFERS.	41,744,066	40,468,652	+ 1,275,414	30,630,995 96	29,498,935 03	+ 1,132,060 99	20.25	20.18	0,734	0,729
C. — Totalen der enkele en der heen en terug-kaarten.										
1e klasse (1)	310,315	476,598	— 166,283	2,486,196 68	3,045,330 60	— 559,133 92	93.12	74.71	8,012	6,390
2e —	8,011,378	7,377,597	+ 633,781	15,737,785 25	14,114,578 27	+ 1,623,206 98	33.97	32.98	1,972	1,913
3e —	48,494,173	47,387,668	+ 1,106,505	30,575,509 96	29,710,568 35	+ 864,941 61	18.74	18.68	0,630	0,627
TOTALEN EN MIDDELCIJFERS.	56,815,866	55,241,863	+ 1,574,009	48,859,491 89	46,870,477 22	+ 1,989,014 67	21.29	21 »	0,860	0,848
D. — Kaarten tegen afslag.										
Militairen, kinderen, kiezers, enz. — 1e klasse (1)	1,670	13,618	— 11,948	7,708 30	32,109 »	— 24,400 70	97.11	49.57	4,616	2,358
Militairen, kinderen, kiezers, enz. — 2e —	332,427	304,605	+ 27,822	422,543 90	372,331 70	+ 50,212 20	38.86	37.32	1,271	1,222
Militairen, kinderen, kiezers, enz. — 3e —	1,743,525	1,706,469	+ 37,056	1,461,864 15	1,378,257 30	+ 83,606 85	43.54	41.75	0,838	0,808

Abonnementen — gewone — 1e klasse (1)	»	183,148	— 183,148	»	264,890 36	— 264,890 36	»	46.42	»	1,446
Abonnementen — gewone — 2e —	3,984,988	3,564,702	+ 420,286	4,260,665 42	3,784,532 17	+ 476,133 25	43.75	45.61	1,069	1,062
Abonnementen — gewone — 3e —	7,153,772	6,840,616	+ 313,156	3,830,986 70	3,756,580 93	+ 94,405 77	55.09	56.24	0,536	0,546
Abonnementen — voor schoolgaanden — 1e klasse (1)	»	8,126	+ 8,126	»	2,273 32	— 2,273 32	»	14.28	»	0,280
Abonnementen — voor schoolgaanden — 2e —	1,305,100	1,202,252	+ 102,848	232,555 51	211,572 88	+ 20,982 63	15.54	15.92	0,178	0,176
Abonnementen — voor schoolgaanden — 3e —	1,940,642	1,993,878	+ 53,236	207,331 50	211,785 46	— 4,453 96	11.54	11.46	0,107	0,106
Abonnementen — voor werklieden — 3e —	48,222,239	42,267,853	+ 5,954,386	5,906,226 59	5,037,025 45	+ 869,203 14	7.20	17.14	0,122	0,119
Gevangenen en dezer bewakers: 3e —	64,802	61,121	+ 3,681	167,169 68	192,791 70	+ 25,622 02	54.46	55.52	1.054	1,070
Uitwijkelingen — 3e —	37,358	24,632	+ 12,724	87,094 87	56,227 85	+ 30,867 02	99.82	98.07	2,331	2,285
Maatschappijleden — 1e klasse (1)	1,430	2,157	— 727	10,995 50	7,331 65	+ 3,661 65	162.09	71.34	7,688	3,399
Maatschappijleden — 2e —	53,488	27,660	+ 5,828	110,466 78	107,300 37	+ 3,166 41	94.93	112.06	5,299	5,879
Maatschappijleden — 3e —	755,461	717,355	+ 38,106	799,647 86	751,445 05	+ 48,202 81	54.43	54.07	1,058	1,048
Pleziertreinen — 1e klasse (1)	34	90	— 59	470 50	1,099 50	— 629 »	287.50	258.02	15,858	12,217
Pleziertreinen — 2e —	18,526	13,570	+ 4,956	45,206 85	38,794 90	+ 6,411 95	71.06	85.82	2,440	2,859
Pleziertreinen — 3e —	121,216	120,144	+ 1,072	172,141 96	176,556 95	— 4,414 99	70.44	75.91	1,420	1,470
Rondreizen — 1e klasse (1)	53,691	46,222	+ 7,469	340,881 93	284,503 42	+ 56,378 51	82.84	80.28	6,349	6,155
Rondreizen — 2e —	252,823	194,732	+ 58,091	1,085,519 09	793,992 15	+ 291,526 96	74.16	70.55	4,294	4,077
Rondreizen — 3e —	60,313	46,128	+ 14,185	159,217 81	110,540 39	+ 48,677 42	69.78	65.08	2,640	2,596
Totalen der reiskaarten met afslag — 1e klasse (1)	56,825	253,361	— 196,536	360,054 03	592,207 25	— 232,153 22	85.58	52.02	6,556	2,557
Totalen der reiskaarten met afslag — 2e —	5,927,352	5,307,521	+ 619,831	6,156,957 55	5,308,524 15	+ 848,433 40	38.89	38.42	1,039	1,000
Totalen der reiskaarten met afslag — 3e —	60,099,326	53,778,196	+ 6,321,130	12,791,681 12	11,651,209 08	+ 1,140,472 04	20.69	20.88	0,211	0,214
TOTALEN EN MIDDELCIJFERS	66,083,503	59,339,078	+ 6,744,425	19,308,092 70	17,551,940 48	+ 1,756,752 22	22.58	22.58	0,292	0,294

E. — Algeheele uitslagen.

1e klasse (1)	367,140	729,959	— 362,819	2,846,250 71	3,637,537 85	— 791,287 14	91.92	66 83	7,752	4,985
2e —	13,958,730	12,685,118	+ 1,253,612	21,954,742 80	19,423,102 42	+ 2,531,640 38	36.06	35.26	1,575	1,531
3e —	108,593,499	101,165,864	+ 7,427,635	43,367,191 08	41,361,777 45	+ 2,005,413 63	19 82	19.85	0,398	0,408
Totalen en middelcijfers op de lijnen met gewone spoorbreedte	122,889,369	114,580,941	+ 8,318,428	68,168,184 59	64,422,417 70	+ 3,745,766 89	21.87	21.85	0,554	0.561
Toegangsbewijzen	»	»	»	233,340 70	222,201 30	+ 11,139 40	.	.	»	»
Prachtwagens	»	»	»	258,603 60	160,052 67	+ 98,550 93	.	.	.	»
Reiskaarten afgegeven op de buurtlijn Bergen-Boussu — Enkele	508,559	173,588	+ 334,971	79,370 60	27,768 60	+ 51,602 »	.	»	0,156	0.160
Reiskaarten afgegeven op de buurtlijn Bergen-Boussu — H. en T.	302,318	103,894	+ 198,424	60,445 85	21,551 75	+ 39,112 10		.	0,200	0.205
ALGEHEELE UITSLAGEN	125,710,046	114,858,225	+ 8,851,823	68,799,945 34	64,853,772 02	+ 3,946,171 32	21.87	21.85	0,551	0,560

(1) De reiskaarten van 1e klasse werden uitsluitend voor internationale reizen afgeleverd.

B. — *Vergelijkende tabel der ontvangsten*

	JAAR 1899.		
	Eerste klasse.	Tweede klasse.	Derde klasse.
Enkele reiskaarten	1,695,031 71	6,079,282 26	9,784,149 49
Heen en terugkaarten	1,349,398 89	8,035,296 01	20,135,571 88
TOTALEN.	3,045,330 60	14,114,578 27	29,919,721 37
Militairen, kinderen, kiezers	32,109 »	372,531 70	1,378,257 30
Gewone abonnementen	264,890 36	5,784,532 17	5,756,580 93
School —	2,273 32	211,572 88	211,785 46
Werklieden —	»	»	5,057,023 45
Gevangenen en bewakers	»	»	192,791 70
Uitwijkelingen	»	»	56,227 85
Maatschappijleden	7,551 65	107,500 37	751,445 05
Pleziertreinen	1,099 50	38,794 90	176,556 95
Rondreizen	284,503 42	793,992 13	119,540 39
TOTALEN.	592,207 25	5,308,524 15	11,651,209 08

Samenvatting.

		1899.
Reiskaarten tegen gewonen prijs enkele en heen en terug.	1ste klasse.	3,045,330 60
	2e —	14,114,578 28
TOTALEN.		17,159,908 87
Reiskaarten tegen afslag.	1ste klasse.	592,207 25
	2e —	5,308,524 15
TOTALEN.		5,900,731 40
Reiskaarten tegen gewonen prijs	3e klasse.	29,919,721 37
— met afslag	3e klasse.	11,651,209 08
TOTALEN.		41,570,930 45
Toegangsbewijzen (ter herinnering).		222,201 30

van den reizigersdienst in 1899 en 1900.

JAAR 1900.			VERSCHIL VOOR 1900.		
Eerste klasse	Tweede klasse	Derde klasse	Eerste klasse.	Tweede klasse.	Derde klasse.
1,458,488 35	6,698,111 79	10,400,870 01	— 237,443 38	+ 618,820 53	+ 625,720 52
1,037,708 35	9,099,673 46	20,564,058 »	— 321,690 54	+ 1,064,377 45	+ 428,486 12
2,486,196 68	15,797,785 25	30,973,928 01	— 559,133 92	+ 1,685,206 98	
			+ 1,124,073 06		+ 1,054,206 64
			+ 2,178,279 70		
7,708 30	422,545 90	1,461,864 15	— 24,400 70	+ 50,212 20	+ 83,606 85
»	4,260,665 42	3,830,986 70	— 264,890 36	+ 476,133 25	+ 94,405 77
»	232,551 51	207,331 50	— 2,273 32	+ 20,982 63	— 4,453 96
»	»	5,906,226 59	»	»	+ 896,203 14
»	»	167,169 68	»	»	— 25,622 02
»	»	87,094 87	»	»	+ 30,867 02
10,995 30	110,446 78	799,647 86	+ 3,661 65	+ 3,166 41	+ 48,202 81
470 50	45,206 85	172,141 96	— 629 »	+ 6,411 95	— 4,414 99
340,881 93	1,085,519 09	159,217 81	+ 56,378 51	+ 291,526 96	+ 48,677 42
360,054 03	6,156,957 55	12,791,681 12	— 232,153 22	+ 848,433 40	
			+ 616,280 18		+ 1,140,472 04
			+ 1,756,752 22		

1900.		
2,486,196 68		
15,797,785 25		
18,283,981 93	1,124,073 06 meer	
360,054 03		1,740,353 24 meer
6,156,957 55		
6,517,011 58	616,280 18 meer	
30,973,928 01		
12,791,681 12		
43,765,609 15	. . . . .	2,194,678 68 meer
		3,935,031 92
255,340 70	. . . . .	11,139 40 meer
	TOTAAL. . . . fr.	3,946,171 32

C. — *Getallen en ontvangsten per soort vervoer.*

Vergelijking der jaren 1899 en 1900.

SOORT.	GETALLEN.				ONTVANGST.		
	Eenheden.	1899.	1900.	Verschil voor 1900.	1899.	1900.	Verschil voor 1900.
Reizigers	Reis.	114,858,223	123,710,046	+ 8,851,823	64,631,570 72	68,566,602 64	+ 3,935,031 92
Toegangsbewijzen	Kaart.	2,222,013	2,333,407	+ 11,394	222,201 30	233,344 70	+ 11,139 40
Reisgoed	Kwintaal.	447,516	474,228	+ 26,712	2,028,675 »	2,157,523 51	+ 128,848 51
Lichte goederen	Kilogram.	(1) 469,438,500	489,467,500	+ 20,029.000	15,492,827 50	15,835,678 95	+ 342,851 45
Zware goederen	Ton	(1) 39,433,018	41,062,742	+ 1,629,724	113,758,904 57	117,799,075 25	+ 4,040,170 86
Geldwaarden	»	»	»	»	349,981 73	356,261 78	+ 6,280 05
Koetsen	Rijtuig.	3,108	3,517	+ 409	86,817 86	88,820 62	+ 2,002 76
Paarden en vee	Verzending.	75,030	77,975	+ 2,045	2,141,216 58	2,197,332 08	+ 56,115 70
Buitengewone voortbrengselen	»	»	»	»	4,430,542 24	3,861,732 56	— 568,809 68
				Te zamen	201,142,737 10	209,096,368 07	+ 7,953,630 97
Allerhande					86,481 73	97,943 27	+ 11,461 54
				Totalen	201,229,218 83	209,194,311 34	+ 7,965,092 51

(1) Gewijzigde cijfers.

D. - *Reizigersvervoer. — Ontvangsten.*

	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
1e klasse.	5,961,362 64	6,303,327 34	6,607,644 44	6,683,875 35	6,783,652 15	6,717,382 51	6,593,456 46	7,407,306 45	7,297,928 74	7,676,064 03	8,237,087 26	7,125,692 22	3,637,537 85	2,846,250 71
2e id.	10,141,072 12	10,876,586 78	11,100,872 87	11,588,908 78	12,100,426 29	12,187,930 86	12,378,920 73	13,689,172 67	13,147,975 74	13,651,737 34	14,368,963 10	15,234,897 38	19,423,102 42	21,954,742 80
TOTALEN. . .	16,102,434 76	17,179,914 12	17,708,517 31	18,272,784 13	18,884,078 44	18,905,313 37	18,972,377 19	21,096,479 12	20,445,904 48	21,327,798 37	22,606,050 36	22,360,589 60	23,060,640 27	24,800,993 51
		+ 6.69 %	+ 3.08 %	+ 3.19 %	+ 3.33 %	+ 0.11 %	+ 0.35 %	+ 11.19 %	− 3.08 %	+ 4.31 %	+ 5.99 %	− 1.09 %	+ 3.13 %	+ 7.55 %
3e klasse	23,900,684 70	24,952,831 71	25,405,831 60	26,667,072 43	27,215,448 71	27,437,912 09	28,101,214 65	30,272,853 02	29,965,485 01	31,550,001 74	34,501,846 29	37,617,040 04	44,370,930 43	43,765,609 13
		+ 4.40 %	+ 1.81 %	+ 4.99 %	+ 2.05 %	+ 0.82 %	+ 2.60 %	+ 7.53 %	− 1.02 %	+ 5.28 %	+ 9.35 %	+ 9.03 %	+ 10.51 %	+ 5.28 %
De drie klassen te zamen.	40,003,119 46	42,132,745 83	43,114,348 91	44,939,856 56	46,099,527 15	46,343,225 46	47,123,591 84	51,369,332 14	50,411,389 49	52,877,800 11	57,107,866 65	59,977,629 64	64,631,570 72	68,566,602 64
		+ 5.32 %	+ 2.33 %	+ 4.23 %	+ 2.58 %	+ 0.53 %	+ 1.68 %	+ 9.01 %	− 1.87 %	+ 4.89 %	+ 7.99 %	+ 5.03 %	+ 7.76 %	+ 6.09 %

De tabel van het getal reizigers en van de ontvangsten per klasse, kan als volgt samengevat worden :

SOORT REIZIGERS.	1899.		1900.	
	Ontvangsten.	°/₀.	Ontvangsten.	°/₀
Reizigers van 1ste en 2de klasse	23,060,640 27	35.7	24,800,993 51	36.2
— 3de klasse	41,570,930 45	64.3	43,765,609 13	63.8
TOTALEN. . .	64,631,570 72	100.0	68,566,602 64	100.0

De tabel van de beweging der ontvangsten per klasse reizigers, van 1887 tot 1901, leert ons dat, in strijd met hetgeen sedert 1894 gebeurde, de verhooging in evenredigheid grooter is in 1900 voor de 1ste en 2de klasse dan voor de 3de klasse.

§ 2. — *Eerste klasse.*

VRAAG.	ANTWOORD.
Waarom heeft het Bestuur voorbehoudene vakken ingericht, liever dan de eerste klasse weer tot stand te brengen, daar de prijzen dezelfde zijn? Welke voordeelen zijn aan die nieuwigheid verbonden?	't Is zoo dat de hervorming was aangekondigd tijdens de besprekingen in Kamer en Senaat. Het doel was, voldoening te schenken aan het gedeelte van 't publiek dat klaagde te moeten reizen in volkomen bezette vakken. 't Ware overigens onmogelijk geweest anders te werk te gaan, daar de rijtuigen en vakken van 1ste klas in vakken van 2de klas waren veranderd.

Uit dit antwoord blijkt dat het Bestuur dit nieuwe soort van vakken inrichtte, wel wetende dat zij niet geheel zouden bezet zijn, vermits men voorbehoudene vakken van tweede klasse afzondert, om voldoening te geven aan reizigers die niet houden van rijtuigen waarvan alle plaatsen bezet zijn. Dat doel is ongetwijfeld bereikt, want de voorbehoudene vakken worden weinig gewild. 't Is echter niet nutteloos te herinneren dat de rijtuigen eerste klasse juist werden afgeschaft omdat zij, naar men beweerde, weinig werden gebruikt.

Dat is eene onbetwistbare strijdigheid, die duidelijk doet uitschijnen hoe verkeerd het was de eerste klasse af te schaffen.

Wat was de vroegere toestand? De rijtuigen eerste klasse waren over 't algemeen tamelijk bezet op de hoofdlijnen, doch weinig op ondergeschikte lijnen. De in het oog springende maatregel om dat te verhelpen, was het verminderen van de plaatsen eerste klasse tot het stipt noodige, desnoods tot een enkel vak per trein op de mindere lijnen. Aldus zou men de trekkosten

op die lijnen op haar minste gebracht hebben, en tevens de ontvangst van de eerste klasse behouden.

't Was eenvoudig en gemakkelijk.

Dat stelsel paste echter het Bestuur niet toe. Het schafte de rijtuigen eerste klasse af op het gansche net, en op de hoofdlijnen verving het ze door prachtrijtuigen, thans salon-rijtuigen genaamd, tweemaal zoo zwaar als onze vroegere rijtuigen 1ste klasse, zonder meer reizigers te kunnen bevatten. En sedert verleden jaar, heeft men voorbehoudene vakken tot stand gebracht, ten gevolge van de klachten waarop bovenstaand antwoord doelt.

Welnu, voor de salon-rijtuigen en de voorbehoudene vakken wordt dezelfde prijs betaald als voor de vroegere 1ste klasse, met dit verschil, dat er gemiddeld 16 % van dien prijs toekomt aan de Maatschappij voor Slaapwagens, zoo de reiziger plaats nam in een salon-rijtuig of wel in een voorbehouden vak van eenen trein die een salon-rijtuig bevat. Die 16 % zijn de helft van het verschil tusschen den prijs der eerste en den prijs der tweede klasse.

Op de ondergeschikte lijnen zijn de rijtuigen van 1ste klasse uitsluitend vervangen door voorbehoudene vakken, die niet drukker gebezigd worden dan de rijtuigen 1ste klasse, vroeger afgeschaft omdat ze niet genoeg bezet waren. De nieuwigheid komt dus neer op een verlies van 16 % van de door ons aangeduide ontvangst, verlies dat nog verergd is door het veranderen van de rijtuigen 2de klasse in 1ste klasse-rijtuigen, wat eene uitgaaf verwekte van 766,000 frank, door het vermeerderen van de trekkosten uit hoofde van het meerder gewicht der prachtrijtuigen, enz.

Van eenen anderen kant, werd de eerste klasse afgeschaft, maar op de hoofdlijnen, zijn salon-rijtuigen ingericht of vakken « voorbehouden », waarvoor men den prijs der vroegere eerste klasse betaalt, en op de ondergeschikte lijnen werden vakken « voorbehouden » waarvoor men insgelijks den prijs van de vroegere eerste klasse betaalt. Waaruit volgt dat buiten de salon-rijtuigen er nog enkel rijtuigen 2de klasse en 3de klasse zijn. De prijs van de 1ste klasse blijft echter steeds voortbestaan.

De uitslagen der hervorming, aldus door het Bestuur op eigene hand en zonder de bemoeiing der Kamers ingevoerd, zijn op verre na niet uitstekend, en we kunnen er ons geen geluk mede wenschen.

§ 3. — *Tarieven.*

De Middenafdeeling acht het noodig andermaal de aandacht der Kamer te vestigen op de onredelijke mededinging vanwege het Spoorwegbestuur aan de scheepvaart, door middel van bijzondere tarieven, met het eenig doel het vervoer per water tot zich te trekken. Onze bedoeling is niet alle bijzondere tarieven af te keuren. Daartoe kunnen uitmuntende redenen bestaan. Maar uit de vergelijkende tabel der tarieven voor het vervoer van kolen, verschenen in het verslag der Middenafdeeling over de Begrooting voor 1901 (bl. 90-91), en opgemaakt naar de inlichtingen door het Bestuur verstrekt, blijkt dat de bijzondere tarieven nrs 29, 32, XIX en XXV uitsluitend werden vastgesteld om den spoorweg een deel van het vervoer te doen krijgen, dat tot hiertoe te water geschiedde. Voor andere soorten van

waren werden met hetzelfde doel talrijke tarieven tot stand gebracht, en altijd om dezelfde reden verleende men bijzondere tarieven aan nijverheidsgestichten die eenen trein per dag kunnen laden.

Die overdreven mededinging verwekte te recht klachten bij de schippers. Vele Kamerleden, namelijk de heeren Helleputte, Hoyois, Jeanne en Dallemagne, hebben die klachten krachtdadig ondersteund. Alhoewel de Regeering die handelwijze ontkende, werd de mededinging niettemin even kwellend voortgezet.

De Kamer kent den brief van den heer Lenoir, statieoverste te Ath, die woordelijk werd opgenomen in het verslag van den heer Helleputte over het ontwerp tot overneming van den Grand Central.

Beide stukken, hieronder, bewijzen dat het Spoorwegbestuur, ondanks al zijn protest en al zijn loochenen, halsstarrig het vervoer aan onze schippers blijft onttrekken.

Belœil, 27 April 1901.

« MIJNHEER,

» Het Spoorwegbestuur, dat onderzoekt of er geene bijzondere tarieven kunnen ingericht worden voor de granen welke gij thans uit Antwerpen per schip krijgt, vraagt mij welke hoeveelheid graan gij jaarlijks aldus ontvangt, alsmede den vervoerprijs van Antwerpen tot Belœil.

» Ik zou u dank verschuldigd zijn, zoo gij mij die inlichtingen ten spoedigste wildet bezorgen.

» Aanvaard intusschen, Heer Bestuurder, de verzekering onzer hoogachting.

» *De statieoverste,*

» (*get.*) ONLEESBAAR. »

Ath, 29 October 1901.

« MIJNHEER,

» Met de hieronder gevraagde inlichtingen zoudt gij mij ten zeerste verplichten :

» 1° De tonnenmaat der boomen per schip ontvangen in 1900 of in 1901, door de heeren. . . . . .

» 2° Den vervoerprijs per ton.

» 3° De juiste plaats van herkomst dier boomen.

» In de hoop dat gij de goedheid zult hebben gevolg te geven aan mijne vraag, bied ik u, Mijnheer, mijne voorafgaande dankbetuigingen aan.

» *Voor den statieoverste,*

» (*get.*) ALLARD. »

Bijzondere voordeelen werden verleend voor het vervoer van grondstoffen of dezer voortbrengselen, aan talrijke nijveraars *aan een bevaarbaar water gelegen* en dezelfde voordeelen werden geweigerd aan nijveraars uit de buurt, *niet aan een vaarwater gelegen*, wat duidelijk het oogmerk verraadt van de voordeelen aldus door het Bestuur verleend.

Neemt een goed bestuur dergelijke maatregelen? Dat kan best betwist worden, want dit heeft voor gevolg dat de spoorweg tegen uitzonderlijk lagen prijs vervoert. Daarenboven mag niet uit het oog verloren dat de Staat ook vaartrechten heft. Die maatregelen worden evenmin genomen in 't belang der begunstigde nijverheidstakken, die zich goed bevinden bij vervoer te water. Ze kunnen den ondergang der schipperij bewerken en de aanzienlijke uitgaven verijdelen, door 't land gedaan tot verbetering der vaarten, zonder vergoeding voor de Schatkist, zoodat het vervoer, door den spoorweg in zulke schadelijke voorwaarden ondernomen, wel het bedrag zijner ruwe ontvangst verhoogt, doch ten minste van onzekeren invloed op de zuivere ontvangst is. Dus strijden ze tweemaal met 's lands belang en is het te betreuren dat het Bestuur er hardnekkig bij volhoudt, ondanks herhaalde klachten der Kamer.

§ 4. — *Verlies en beschadiging.*

Ziehier de opgave van de verliezen ten laste van den post « verlies, beschadiging en ongevallen ». In deze tabel wordt onderscheid gemaakt tusschen vergoeding wegens ongevallen aan personen, aan voorwerpen en dieren.

GEBRACHT OP HET DIENSTJAAR. 1.	KILOMETERLENGTE VAN HET NET. 2.	Vergoeding en verschillende kosten wegens ongevallen aan personen. Renten en onderstand ten gevolge van ongevallen. 3.	Vergoeding wegens ongevallen (zaken en dieren), verlies, beschadiging, enz., aan reisgoed, pakjes, goederen, paarden en vee, geldwaarden, rijtuigen en meer andere. Honorarium van advocaten. 4.	SAMEN (1). 5.	Cijfers ontleend aan de jaarverslagen over de verrichtingen van Staatsspoorweg. 6.
1890	3,249	581,161 02	286,870 90	668,031 92	775,362 19 / (2) - 242,426 24 } 532,935 95
1891	3,270	755,304 11	290,171 12	1,045,475 23	1,053,796 38
1892	3,275	1,074,212 06	330,187 41	1,404,399 47	1,300,152 70
1893	3,278	785,024 47	346,587 77	1,129,612 24	956,924 56
1894	3,288	1,679,749 35	354,554 91	2,034,284 26	2,022,951 74
1895	3,298	2,114,355 54 (*) 120,078 »	361,821 50	2,476,177 04 (*) 12,078 »	1,822,921 95
1896	3,330	1,495,089 70	472,159 92 (*) 476 10	1,965,249 62 (*) 476 10	2,175,522 50
1897	3,340	1,598,640 44 (*) 18,866 51	452,695 46 (*) 431 67	2,051,335 90 (*) 19,297 98	2,041,362 70
1898	4,005	1,287,506 11 (*) 152,066 66	572,284 13 (*) 5,648 90	1,859,590 24 (*) 157,715 56	2,141,952 77
1899	4,059	2,597,146 29 (*) 429,437 94	585,773 42 (*) 33,408 53	3,180,919 71 (*) 462,846 47	2,548,564 77
1900	4,060	2,504,790 62	822,664 02	3,327,454 64	(3) 4,070,923 79 1,454,200 »
				21,774,944 38	(4) 22,102,189 79

(*) Uitgaven in 1901, om verrekend te worden op het bijkrediet, aan dat dienstjaar te verbinden voor de uitgaven van gesloten dienstjaren.

(1) De cijfers der vijfde kolom van deze tabel verschillen met die van de jaarverslagen in de zesde kolom. De cijfers der vijfde kolom bevatten de uitgaven die wezenlijk toe te rekenen zijn aan de verschillende dienstjaren, terwijl die van de zesde, behalve de ieder dienstjaar eigen kredieten, ook de bijkredieten bevatten, die voor de gesloten dienstjaren gelden.

(2) Bijkrediet voor het dienstjaar 1889 en vroegere.

(3) Bijkrediet, gevraagd voor de gesloten dienstjaren, en op het dienstjaar 1901 te brengen.

(4) Het verschil van 527,245 frank tusschen het bedrag van de vijfde kolom dezer tabel en dit der zesde komt voort uit de geraamde uitgaven voor nog niet afgedane zaken, die te vereffenen zijn met het bijkrediet van 1,454,200 frank.

De tabel die op bladzijde 96 van 't verslag van verleden jaar voorkomt, gold voor het tijdvak 1890 tot 1899. Zij sloot in uitgaven met. fr. 17,795,075 63

Bovenstaande tabel, evenals de voorgaande op verzoek der Middenafdeeling door het Bestuur geleverd, bevat daarenboven het jaar 1900 en sluit met een totaal uitgaven van 22,102,189 79

MEERDERE UITGAVEN. . . . fr. 4,307,114 16

onderverdeeld als volgt :

Uitgaven rakende gesloten dienstjaren :

1895 . . . . . fr.	12,078 »	
1896	476 10	
1897	12,297 78	
1898	157,715 56	
1899	462,846 47	
TOTAAL. . . . fr.	652,414 11	
Uitgetrokken voor nog niet vereffende posten, te verrekenen op het krediet van 1,434,200 frank.	327,245 41	
TOTAAL DER SOMMEN RAKENDE GESLOTEN DIENSTJAREN. . fr.		979,659 52
UITGAVEN IN 1900. . . . fr.		3,327,454 64

gelijk cijfer aan dit voor dat dienstjaar in de 5e kolom der tabel.

Op bladzijde 28 deden we reeds uitschijnen dat de uitgaven wegens verlies en beschadiging uiterst snel toenemen.

Van 1880 tot 1885 beliepen ze jaarlijks gemiddeld . . fr.				700,000 »
Van 1886 tot 1888	—	—		500,000 »
Van 1889 tot 1893	—	—		1,100,000 »
Van 1893 tot 1899	—	—	meer dan	2,000,000 »
In 1900 bereiken de betaalde vergoedingen				4,070,924 »
In 1901	—	—	. . . . .	4,191,514 »

In 1899 kwam er een ongeval voor aan 1,896 personen (158 dooden, 1,738 verwonden).

In 1900, aan 1,812 (127 dooden, 1,685 verwonden).

AFDEELING 4. — PERSONEEL.

§ 1. — *Samenstelling en indeeling van 't personeel.*

Verleden jaar bracht de Middenafdeeling ettelijke bezwaren in tegen de wijze waarop het *Jaarverslag* over de verrichtingen van den spoorweg is opgesteld.

Over het personeel, zegde de Middenafdeeling :

« Thans besteden de *Verslagen* vijf cijfers aan 't personeel, om enkel het getal ambtenaren en beambten, aangestelden, bestendige werklieden of arbeiders in beheer op te geven, met het totaal dier verschillende klassen.

» Die uiterst karige inlichting schijnt des te zonderlinger, daar vroegere *Verslagen* nogal uitgebreide bijzonderheden geven over het personeel van spoorwegen, in België door maatschappijen beheerd.

» De Middenafdeeling verlangt dat de *Verslagen* de getalsterkte van ieder soort van personeel, met onderverdeeling per dienst, opgeven. Even nuttig ware het, ieder jaar te weten welke verhooging aan iedere klasse van beambten wordt toegekend, hetzij door middel van de nieuwe geldmiddelen, op de Begrooting gebracht, hetzij door middel van verwezenlijkte bezuiniging, hetzij door sterfgevallen, ontslag of pensioen.

» Het personeel is talrijk (59,226 beambten op 31 December 1899). Het is even verscheiden als talrijk, uit hoofde van de menigvuldige diensten, verbonden aan 't beheer van zulk uitgebreid net en de bezwaren, van zulk aanzienlijk verkeer onafscheidelijk. Al de leden van dit personeel verdienen dezelfde bezorgdheid vanwege de openbare machten, doch deze moeten nauwkeurig en volledig ingelicht worden om ze op gelijke wijze te kunnen uitoefenen, en dat is thans niet zoo. Die inlichtingen dienen ten spoedigste ingewonnen en derwijze vereenigd, dat de Kamer in staat zij te oordeelen of de verdeeling der kredieten, die zij voor het personeel toekent, volkomen rechtvaardig geschiedt.

» Hoe groot ook haar verlangen weze om den toestand des personeels te verbeteren, moeten de openbare machten het oog houden op al de zijden van het vraagstuk en in de eerste plaats met omzichtigheid 's lands algemeen belang vrijwaren. Gezien het tekort op de uitslagen van het dienstjaar 1900, kan er vooralsnu aan verhooging van kredieten niet worden gedacht. Doch er kan onderzocht hoe de verdeeling geschieden moet, en om zulks nuttig te doen, behooren er volledige inlichtingen te bestaan voor de inrichting der kaders en de regelen der bevordering. Het hangt van 't Bestuur af, ons ten gepasten tijde die inlichtingen te verschaffen. »

Dit jaar, geeft het *Verslag* de indeeling van 't personeel, in denzelfden vorm als zij voorkwam in 't verslag der Middenafdeeling van 1901 (blz. 109). De Middenafdeeling vroeg insgelijks de indeeling bij soorten en streken.

Zij drukt de hoop uit dat het Bestuur in zijn toekomstig *Verslag* gevolg zal geven aan den verleden jaar geuiten wensch, welken zij thans herhaalt.

§ 2. — *Kas voor lijfrente en onderstand aan werklieden.*

De Middenafdeeling vroeg de Regeering, voor het dienstjaar 1900, eene aanvulling van de opgaven in de tabel op bladzijden 128 en 129 van 't verslag.

Als antwoord, kreeg de Middenafdeeling hiernaaststaande tabel :

KAS VOOR LIJFRENTE EN ONDERSTAND AAN WERKLIEDEN.

Vergelijkende tabel van de bijdrage der werklieden en die van 't Bestuur.

GETALSTERKTE VAN HET ARBEIDEND PERSONEEL	GEMIDDELDE GETALSTERKTE.	BIJDRAGE DER WERKLIEDEN.		BIJDRAGE VAN 'T BESTUUR.		
		Afhouding 3 en 4 %.	Per werkman.	V. Verlof en afwezigheid. S. Tuchtmaatregelen, boeten, straffen. T. Toelagen op de Begrootingen.		Per werkman.
Op 31 December 1880 31,618						
— 1881 34,235	in 1881 32,926	1,135,384 71	34 48	V. 297,653 73 S. 66,937 95 T. 40,000 »	404,591 68	12 29
— 1881 34,235						
— 1882 33,825	in 1882 34,030	1,169,826 49	34 49	V. 296,888 81 S. 64,723 87 T. 40,000 »	401,612 68	11 80
— 1882 33,825						
— 1883 33,103	in 1883 33,464	1,147,119 29	34 28	V. 311,788 87 S. 57,508 15 T. 40,000 »	409,297 02	12 23
— 1883 33,103						
— 1884 33,172	in 1884 33,137	1,153,110 38	34 80	V. 317,473 70 S. 25,664 55 T. 40,000 »	383,138 25	11 56
— 1884 33,172						
— 1885 33,589	in 1885 33,380	1,168,034 59	34 99	V. 323,591 70 S. 16,666 74 T. 40,000 »	380,258 44	11 39
— 1885 33,589						
— 1886 32,656	in 1886 33,122	1,146,095 41	34 60	V. 340,413 19 S. 11,874 86 T. 40,000 »	392,288 05	11 84
— 1886 32,656						
— 1887 32,701	in 1887 32,678	1,137,625 97	34 81	V. 326,612 44 S. 5,567 37 T. 40,000 »	372,179 81	11 39
— 1887 32,701						
— 1888 32,998	in 1888 32,849	1,157,912 98	35 27	V. 330,302 20 S. 3,062 95 T. 40,000 »	373,365 15	11 37

—	1888	32,908						
—	1889	33,604	in 1889	33,301	1,200,000 33	36 00	V. 329,204 35 S. 4,279 17 T. 40,000 »	373,543 52	11 29
—	1889	33,604					V. 381,717 25		
—	1890	35,364	in 1890	34,484	1,246,377 46	36 14	S. 4,591 11 T. 40,000 »	426,308 36	12 36
—	1890	35,364					V. 381,536 29		
—	1891	36,157	in 1891	35,760	1,304,529 55	36 47	S. 5,801 49 T. 50,000 »	437,597 78	12 25
—	1891	36,157					V. 376,147 91		
—	1892	35,595	in 1892	35,876	1,315,252 25	36 66	S. 5,724 19 T. 50,000 »	431,872 10	12 04
—	1892	35,595					V. 306,276 07		
—	1893	35,152	in 1893	35,365	1,341,519 92	37 93	S. 7,250 55 T. 50,000 »	423,506 62	11 95
—	1893	35,152					V. 358,302 64		
—	1894	36,554	in 1894	35,845	1,357,978 06	37 61	S. 6,388 09 T. 60,000 »	424,690 73	11 85
—	1894	36,554					V 375,961 51		
—	1895	37,989	in 1895	37,271	1,419,757 13	38 09	S. 6,374 53 T. 70,000 »	450,336 04	12 08
—	1895	37,989					V. 368,488 14		
—	1896	41,025	in 1896	39,507	1,586,729 77	40 16	S 4,235 73 T. 70,000 »	442,723 87	11 20
—	1896	41,025					V. 386,649 80		
—	1897	43,141	in 1897	42,083	1,660,522 05	39 45	S. 1,840 31 T. 70,000 »	458,490 11	10 66
—	1897	43,141					V. 408,486 59		
—	1898	49,081	in 1898	46,111	1,770,630 47	38 40	S. 4,355 22 T. 199,000 »	611,859 81	13 27
—	1898	49,081					V. 495,341 52		
—	1899	50,564	in 1899	49,822	2,024,582 79	40 65	S. 4,142 43 T. 245,628 21	745,112 16	14 95
—	1899	50,564					V. 552,895 85		
—	1900	52,503	in 1900	51,533	2,101,188 18	40 77	S. 2,252 97 T. 250,705 30	805,852 12	15 64

Aan die tabel was deze nota toegevoegd :

De tabel op bladzijden 128-129 van 't verslag der Middenafdeeling over de Begrooting voor 1901, was niet opgemaakt door 't Middenbestuur der Spoorwegen. Al de cijfers over de getalsterkte van het arbeidend personeel zijn verkeerd, want ze geven enkel de getalsterkte voor den eigenlijken spoorweg, terwijl de werklieden van 't Bestuur van Posterijen en Telegrafen insgelijks bij de Kas voor lijfrente en onderstand zijn aangesloten, alsmede de werklieden bij het Zeewezen, sedert 1 April 1892, en die der militaire inrichtingen van het Departement van Oorlog, sedert 1 April 1899. Onderhavige tabel geeft voor de jaren 1881 tot en met 1900, nauwkeurige inlichtingen over de bijdrage der werklieden tot de Kas voor lijfrente en onderstand, vergeleken met de bijdrage van 't Bestuur.

Zooals voor de eerste tabel, zijn de tuchtmaatregelen begrepen in de bijdrage van 't Bestuur.

Bedoelde tabel werd opgemaakt door de Middenafdeeling der Begrooting voor 1901. Zij bevat inderdaad enkel de getalsterkte van het personeel des Spoorwegs, en wel om deze reden dat de inlichtingen, geleverd door de *Jaarverslagen* voor de Kas van lijfrente en onderstand aan werklieden, voorkomen onder den titel : *Spoorwegen door den Staat beheerd.*

Onder de hoofdstukken *Posterijen, Telegrafen, Zeewezen,* is geen spraak van de Kas voor lijfrente en onderstand aan werklieden. Die leemte dient aangevuld.

Dit leidt ons tot eene andere bedenking. Terwijl de Spoorweg op zijne Begrooting regelmatig eene toelage aan de Kas voor lijfrente en onderstand aan de werklieden van 't Bestuur uittrekt (211,840 frank voor 1902, art. 11), voorzien Posterijen, Telegraaf en Telephoon, evenmin als Zeewezen, hoegenaamd geene toelage van dien aard. 't Schijnt ons toe dat ook daar eene leemte is aan te vullen.

Afdeeling 5. — Geldelijke toestand.

De hier bijgevoegde tabel (bladz. 60-61), door het Bestuur opgemaakt in denzelfden vorm als voor het verslag van verleden jaar, geeft de geldelijke uitslagen op van het Spoorwegbeheer tijdens de laatste zeventien jaren.

§ 1. — *Aanmerkingen over de tabel der geldelijke uitslagen.*

A. — Kapitaal tot eerste inrichting.

In de eerste kolom der tabel staat het *nuttig* kapitaal tot eerste inrichting, dat, zooals op bladzijde 120 van 't voorjarig verslag werd uitgelegd, overeenkomt met het kapitaal tot eerste inrichting, na aftrek der opbrengst van verkochte eigendommen, enz., der uitgaven voor het aanleggen van nog niet aan 't gebruik overgeleverde lijnen en van nog niet voltrokken uitbreidingswerken.

Het wezenlijk kapitaal tot eerste inrichting bedroeg op 31 December 1900 (zie *Jaarverslag 1900*, bijlage XIII, blz. A/110 en A/111). fr.		1,963,623,696 52
Wordt van die som afgetrokken :		
a) Voor lijnen in aanleg en onvoltooide uitbreidingswerken. . . . . fr.	29,267,930 06	
b) Voor verkoop van eigendommen .	4,975,413 34	
Te zamen. . . . fr.		34,243,343 40
Zoo vindt men het nuttig kapitaal in de eerste kolom der tabel, of		1,929,380,353 12

* * *

Op 31 December 1899 beliep het kapitaal voor eerste inrichting . . . . . fr.	1,884,033,111 56
en het nuttig kapitaal	1,856,485,377 64
Dus is het kapitaal tot eerste inrichting gedurende het dienstjaar 1900 vermeerderd met.	79,590,584 96
en dit van het nuttig kapitaal met	72,893,975 48

* * *

De vermeerdering van het kapitaal tot eerste inrichting is als volgt onderverdeeld (bijlage XIII van 't *Jaarverslag* 1900) :

Lijnen, rechtstreeks door den Staat aangelegd . . fr.			13,605,850 93
Bij akkoord gemaakte lijnen			1,052,894 63
Afgekochte lijnen :	*a*) Haspegouw-Condroz.	24,738,160 »	
	b) Sint-Truiden-Hasselt.	4,180,600 »	
	c) Volmaking	8,294,421 78	
Te zamen . . . fr.			37,213,181 78
Aanhoorigheden van statiën, enz.			1,467,964 03
Algemeene uitgaven voor studie, enz.			466,711 98
Trek- en vervoermateriëel door den Staat besteld . .			26,961,516 58
Tusschenvallende interesten			882,450 36
Fr.			81,648,570 29
Waarvan af te trekken :			
Voor volmakingswerken aan 't gebruik overgeleverd. . . . . fr.		2,048,808 14	
Voor onvoltooide werken op 't einde van het dienstjaar (1)		9,177 19	
			2,057,985 33
Fr.			79,590,584 96

(1) Hier geldt het werken, verricht aan de lijnen Haspegouw-Condroz en Sint-Truiden-Hasselt, in gebruik mits cijns of aandeel in de winsten vóór 1900, en in den loop van dat dienstjaar afgekocht.

Tabel der geldelijke uitslagen van het Spoor

JAAR.	Nuttig kapitaal op 31 December.	Bruto ontvangsten van 't beheer, onderscheidene ontvangsten inbegrepen.	Beheerskosten.	Zuivere ontvangsten	Aandeel der Maatschappijen (1).	Aandeel der Schatkist.
	2	3	4	5	6	7
1885	1,250,094,977 »	119,773,906 25	70,054,673 50	49,719,232 75	5,020,998 44	44,698,234 29
1886	1,260,489,058 »	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	4,724,382 90	45,888,575 61
1887	1,271,712,627 »	124,137,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	4,712,696 88	52,735,443 98
1888	1,285,621,069 »	131,612,616 45	69,971,328 50	61,641,287 95	4,645,499 12	56,997,788 83
1889	1,302,051,057 »	136,920,084 34	74,714,552 80	62,205,551 54	4,886,353 61	57,319,197 95
Vijfjarig middelcijfer	1,274,553,877 »	125,794,772 »	69,469,538 »	56,325,454 »	4,797,586 »	51,527,848 »
1890	1,330,445,445 »	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	5,076,115 53	52,130,180 08
1891	1,342,743,927 »	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	5,153,667 91	53,438,373 15
1892	1,360,498,470 »	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	4,995,228 91	52,550,692 13
1893	1,369,769,511 »	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 38	5,289,256 27	58,727,225 11
1894	1,394,062,968 »	152,974,889 18	86,557,469 59	66,457,419 79	5,299,397 30	61,158,022 49
Vijfjarig middelcijfer	1,359,504,064 »	144,535,922 »	83,776,290 »	60,759,632 »	5,162,735 »	55,596,899 »
1895	1,414,556,428 »	154,467,550 51	90,436,512 18	64,031,038 35	5,305,113 98	58,727,924 35
1896 (2)	1,486,403,857 »	162,931,764 88	91,557,285 30	71,374,479 58	5,509,680 33	65,864,799 25
1897 (3)	1,770,250,256 »	188,157,185 85	109,904,349 56	78,252,836 27	5,725,068 07	72,509,768 20
1898	1,811,950,442 »	191,584,178 70	112,902,678 62	78,681,500 08	5,340,133 56	73,341,366 52
1899	1,857,985,261 »	201,220,218 85	118,661,088 59	82,568,130 24	5,749,048 14	76,818,182 10
Middelcijfer der jaren 1895 tot 1899	1,668,221,241 »	179,669,940 »	104,692,343 »	74,977,597 »	5,525,189 »	69,452,408 »
Jaarlijksch middelcijfer voor het tijdvak 1885 tot 1899.	1,454,026,394 »	150,000,211 »	85,979,524 »	64,020,887 »	5,161,836 »	58,859,051 »
1900	1,929,380,355 »	209,194,511 34	140,428,194 93	68,766,116 41	4,945,448 56	63,820,667 85
1901 (raming)	1,987,524,000 »	208,325,000 »	140,375,800 »	67,949,200 »	4,834,000 »	63,115,200 »

(1) Inbegrepen het bedrag van de pacht, betaald voor de lijn Spa naar de grens van het Groothertogdom, verrekend op de Begrooting der Openbare Schuld (500,000 frank tot 1895 en 219,600 frank sedert dat jaar), enz.

(2) Verrekend op de Begrooting der Openbare Schuld.

(3) Inbegrepen 29 kilometer geconcedeerde lijnen langs waar Staatstreinen doorvoeren.

wegbeheer tijdens de jongste zeventien jaren.

Geldelijke lasten der kapitalen. (Interesten en aflossing.) 8	Boni der beheersrekening 9	Bedrag der pensioenen toegekend aan ambtenaren en beambten van den spoorweg (2). 10	Boni na aftrok van 't bedrag der pensioenen 11	Interesten in loopende rekening gestemd op de boni's (kol. 9). 12	Boni van 't beheer (kol. 9) verhoogd met het overschot der interesten in loopende rekening op de pensioenen 13	Gemiddelde lengte in gebruik (1). 14	Beheerskosten. 15
						Kilom.	
44,281,179 10	417,055 19	309,240 »	107,815 19	5,017,078 11	(1) 3,124,893 30	3,175	58 35
44,945,534 95	945,040 66	351,751 »	593,309 66	2,905,124 05	(1) 3,498,433 71	3,200	56 56
46,192,386 04	6,545,057 94	355,876 »	6,189,181 94	4,057,674 21	10,246,856 15	3,217	55 72
46,607,695 82	10,390,095 01	386,182 »	10,003,913 01	4,499,345 19	14,503,258 20	3,227	55 16
47,168,740 49	10,150,457 44	437,617 »	9,712,840 44	5,015,922 74	14,726,763 18	3,255	54 57
45,838,707 »	5,689,141 »	367,729 »	5,321,412 »	3,898,629 »	9,220,041 »	3,210	55 27
47,805,730 67	4,324,449 41	464,579 »	3,859,870 41	5,439,744 15	9,299,614 56	3,249	59 50
48,556,660 99	4,881,712 16	482,550 »	4,399.162 16	5,788,488 12	10,187,650 28	3,269	58 97
49,326,397 92	3,224,291 21	509,296 »	2,714,998 21	6,127,667 08	8,842,665 29	3,276	58 90
49,756,076 99	8,971,148 12	535,238 »	8,457,910 12	6,547,405 43	14,985,315 55	3,279	56 04
50,449,400 64	10,688,621 85	561,209 »	10,127,412 85	7,114,904 54	17,242,317 19	3,289	56 57
49,178,854 »	6,418,045 »	510,174 »	5,907,871 »	6,203,641 »	12,111,512 »	3,272	58 »
51,146,077 61	7,581,846 74	615,012 »	6,966,834 74	7,675,299 71	14,642,134 45	3,299	58 55
54,025,199 39	11,839,599 86	675,629 »	11,163,970 86	8,560,971 05	19,724,941 91	3,502	56 26
60,778,475 24	11,731,292 96	724,115 »	11,007,179 96	8,720,472 43	19,727,652 39	3,992	58 79
61,496,469 61	11,844,896 91	764,366 »	11,080,550 91	9,398,668 28	20,479,199 19	4,004	59 13
65,195,567 59	13,624,614 51	809,395 »	12,815,219 51	10,145,582 59	22,960,801 90	4,040	58 97
58,127,958 »	11,324,450 »	717,703 »	10,606,747 »	8,900,199 »	19,506,946 »	3,767	58 54
51,048,506 »	7,810,345 »	551,869 »	7,278,676 »	6,534,157 »	13,612,833 »	3,420	57 20
65,480,815 22	— 1,660,147 37	919,620 »	— 2,579,767 37	10,706,904 18	8,127,136 81	4,060	67 13
67,268,200 »	— 4,153,000 »	906,299 »	— 5,059,299 »	10,995,500 »	5,954,001 »	4,060	67 38

(1) Voor 1885 en 1886, zijn de interesten berekend tegen 3 1/2 t. h, om vergelijking te veroorloven met de volgende jaren, waarvoor insgelijks 3 1/2 t h. is geboekt.

(2) Met inbegrip der uitslagen van 't Beheer der in 1896 en 1897 overgenomen lijnen.

B. — Afkoopprijs der lijn Sint-Truiden-Hasselt.

De post van 4,180,600 frank voor den afkoop der lijn Sint-Truiden-Hasselt wekte de aandacht der Middenafdeeling op.

Die lijn, aan de Maatschappij Doornik-Jurbeke geconcedeerd, werd mits eijns door den *Grand Central* gebruikt. Toen het net van den *Grand Central* was afgekocht, hield de Regeering op den bepaalden prijs fr. 2,937,427.50 af, mits welke som zij den afkoop der concessie Hasselt-Sint-Truiden ten haren laste nam. Uit de opgaven in bijlage XIII van 't *Jaarverslag 1900*, die hierboven zijn opgesomd, zou evenwel blijken dat de Belgische Staat eigenlijk aan de Maatschappij des spoorwegs Doornik-Jurbeke voor den afkoop der lijn Hasselt-Sint-Truiden meer had betaald dan den in 1897 bij akkoord aangenomen prijs van fr. 1,245,173.50. Dienaangaande stelde de Middenafdeeling onderstaande vraag :

VRAAG.

Op bladzijde 20 van de Toelichting der wet tot afkoop van den *Grand Central belge* staat :

« De rekening, op bladz. 21 en 22 overgedrukt, stelt de som, die den *Grand Central* toekomt, vast op 264,520,000 frank. Van die som zal de Regeering afhouden :

» . . . . . .

» 2° Fr. 2,937,427.50, mits welke som zij ten haren laste en risico neemt den afkoop der concessie van de lijn Sint-Truiden naar Hasselt, toegestaan bij koninklijk besluit van 19 Mei 1845. Deze concessie, welke de Maatschappij van den spoorweg Doornik-Jurbeke en Landen-Hasselt toehoort, mag, bij toepassing van artikel 11 der bedingen, toegevoegd aan de wet van 16 Mei 1845, slechts worden afgekocht na opzegging van twee jaar. De afkoopsbepaling luidt : De Regeering heeft het recht om de vergunning af te koopen na afloop van de helft van den termijn in artikel 3 bepaald, mits de Maatschappij twee jaar vooraf te verwittigen. Die afkoop geschiedt tegen betaling eener jaarsom voor ieder nog te loopen jaar van den duur der concessie. Die jaarsom moet gelijkstaan met de zuivere gemiddelde opbrengst der laatste vijf jaren, als premie met 25 % verhoogd.

ANTWOORD.

Het kapitaal van fr. 2,937,427.50, op den afkoopprijs van gansch het net *Grand Central belge*, afgehouden om den Staat te vergoeden voor den last dien de afkoop der concessie van den in 1845 toegestanen spoorweg Sint-Truiden-Hasselt hem moest berokkenen, werd bij akkoord vastgesteld.

De voorloopige overeenkomst van 31 December 1895 voor den afkoop van het net *Grand Central belge* bepaalde de overneming der in 1845 toegestane lijn Sint-Truiden-Hasselt, doch de zaakgelastigden van den *Grand Central* konden onmogelijk de toestemming der concessiehoudende maatschappij verwerven, omdat deze zich steunde op de tweejarige opzegging, door haar lastenkohier voorzien.

In dien toestand, vroegen gemelde zaakgelastigden dat de Staat bedoelde lijn zou laten buiten den algeheelen afkoop van den *Grand Central belge*, mits den Staat te vergoeden door den prijs voor den afkoop Sint-Truiden-Hasselt af te trekken van het algeheele kapitaal, de Regeering vrijlatende dien afkoop afzonderlijk te bewerkstelligen ; naar hunne bedoeling, werd de prijs van die lijn bepaald door de nog te loopen jaarsommen der concessie te kapitaliseeren tegen 3 %, op grond van het middelcijfer der ontvangstaandeelen, aan de concessiehoudende maatschappij toegekend tijdens

» Bovenbedoeld kapitaal werd berekend » door toepassing van dien regel. »

Uit dien tekst scheen te blijken dat de afloop van bedoelde concessie een cijfer zou beloopen dat niet noodzakelijk fr. 2,937,427.50 moest zijn, vermits er rekening hoefde gehouden met de zuivere opbrengst gedurende den tijd van de opzegging, doch ze nabij moest komen. Welnu, uit het *Jaarverslag* over 1900 leeren wij dat het kapitaal tot eerste inrichting van den spoorweg uit hoofde van den afkoop der lijn Sint-Truiden-Hasselt met 4,180,600 frank verhoogde.

Van waar komt het verschil tusschen die som en fr. 2,937,427.50?

Kwam de zuivere opbrengst der lijn overeen met het ontvangstaandeel dat de Maatschappij ieder jaar trok?

Wat was maandelijks dit aandeel in de ontvangsten, tijdens de vijf jaren die tot grondslag dienden bij 't bepalen van :

a) De som van fr. 2,937,427.50.

b) De som van 4,180,600 frank.

Is laatstgemelde de voorgoed aangenomen som?

de vijf laatste jaren, begrepen in den afkoopprijs van het net *Grand Central*, benevens eene premie van 25 %. Dat was, met weglating der opbrengst gedurende den opzeggingstijd, de toepassing van den afkoopregel, door het lastkohier bepaald. Bijgevolg boden de onderhandelaars den Staat het overleggen eens kapitaals van 2,691,000 frank aan.

De heer Vandenpeereboom, Minister van spoorwegen, doet opmerken :

1° Dat de afkoopprijs niet anders geraamd kon worden dan volgens de bepalingen van het lastkohier, dat is met inbegrip van de tweejarige opzegging in het vijfjarig tijdvak.

Naar dit stelsel, zou de jaarsom gegrond zijn op de jaren 1894 tot 1898; rekening gehouden met de gewone vermeerdering van ontvangsten, die voorzien mocht worden, zou de jaarsom fr. 133,715.41 bereiken en was het kapitaal, overeenkomende met de waarde op 1 Januari 1896 en tegen 3 % van de ontvangsten der jaren 1896, 1897 et 1898 en 39 jaarsommen van af het opgegeven oogenblik, 3,098,632 frank;

2° Dat het kapitaal van 2,691,000 frank, door den *Grand Central* aangeboden, niet juist overeenkwam met de waarde der jaarsommen naar dezes inzicht berekend. Volgens het stelsel der zaakgelastigden van dit bestuur, was de jaarsom gegrond op de jaren 1890 tot 1894; naar Staats berekening, moest zij fr. 117,133.49 bereiken en was het kapitaal, overeenkomend met de waarde der 42 jaarsommen van dit bedrag, tegen 3 %, 2,776,223 frank in plaats van 2,691,000 frank.

Het juiste van deze bedenkingen werd niet betwist, doch partijen erkenden evenwel dat het niet met den geest der overeenkomst van 31 December 1895 strooken zou bij de berekening mede te tellen de opbrengst van jaren tijdens welke den *Grand Central* het bezit der lijn ontnomen zou wezen. De afkoopprijs was trouwens voor gansch het net berekend naar verwezenlijkte ontvangsten, bekend op 't oogenblik der onderhandelingen en zonder toekenning van premiën; vermits anderzijds de *Grand Central*, den

1te Januari 1896 zijn net moest afstaan, bleef hij vreemd aan de uitslagen des beheers, die bijgevolg niet meer in aanmerking konden komen om den afgesproken prijs te wijzigen. Bij minnelijke schikking bepaalden partijen het bedrag van de op den vollen prijs af te trekken som op fr. 2 millioen 937,427.50 c., middelcijfer tusschen de som van 3,098,632 frank die de Regeering vooreerst vroeg en de som van 2,776,223 frank, die de *Grand Central* blijkbaar minder gevraagd zou hebben, ware reeds bij den aanvang de concessie Landen-Hasselt buiten de overneming gelaten.

Die berekening werd gemaakt en de overeenkomst gesloten in de eerste maanden van 1896 en lieten de Regeering vrij de concessie van gemelde lijn over te nemen.

Door vertraging in de onderhandelingen met vreemde regeeringen, werd de wet tot afkoop van het net *Grand Central* eerst in April 1898 afgekondigd; doch die wet machtigde de Regeering tot het afkoopen der concessie van 1845, dat is mits opzegging twee jaar te voren.

De uitoefening van het afkooprecht werd de concessiehoudende maatschappij beteekend om den 1n Juli 1900 aan te vangen.

De Staat nam den 1n Juli 1898 het beheer der lijn over, terzelfder tijd als dit van het net *Grand Central.*

Bovenbedoelde vertraging bracht teweeg dat de vijf jaren naar welke de jaarsom voor den afkoop diende bepaald, niet die van 1894 tot 1898 waren, maar die van 1n Juli 1895 tot 30 Juni 1900 werden.

Laatstgemeld tijdvak was voor de concessiehoudende maatschappij veel gunstiger. De meerdere ontvangst op de lijn Sint-Truiden-Hasselt sedert 1896 (inzonderheid sedert de maand Juli) ontsproot uit :

1° Het toenemend vervoer tijdens dit onvoorzien bloeiend tijdvak;

2° Toepassing door den Staat, op de lijn Sint-Truiden-Hasselt, van de regelen die werden gevolgd voor de richting van het vervoer en verdeeling der taxe's voor al de lijnen van den Staat.

De hier bijgevoegde tabellen vermelden : n° 1, het bedrag der maandelijksche ontvangstaandeelen, aan de concessiehoudende maatschappij toegekend in de jaren 1890 tot 1894, de berekening der jaarsom van fr. 117,155.49 en die van het kapitaal overeenkomende met de jaarsommen die verschuldigd zouden geweest zijn; n° 2, het bedrag der maandelijksche ontvangstaandeelen voor de jaren 1894, 1895, het geraamd bedrag der ontvangstaandeelen voor de jaren 1896, 1897 en 1898, de berekening der jaarsom van fr. 115,715.41 en die van het kapitaal dat de sommen verbeeldt die verschuldigd zouden geweest zijn; eindelijk n° 3, de maandelijksche ontvangstaandeelen der dienstjaren 1895-1896 tot 1899-1900, de berekening der jaarsom tot afkoop en die van het kapitaal van 4,180,600 frank.

't Bedrag van de jaarsom tot afkoop (fr. 188,309.60) en dit van het daarmee overeenkomend kapitaal (4,180,600 frank) zijn niet voorgoed bepaald, omdat nog zekere zaken met de concessiehoudende maatschappij dienen geregeld ; doch de oplossing die aan 't geschil kan gegeven worden, zal die sommen niet gevoelig wijzigen.

Hier beteekent de zuivere opbrengst der lijn het ontvangstaandeel, door den concessiehouder getrokken.

Kortom, de Staat kocht de lijn Hasselt-Landen af tegen zijne waarde, vermits de prijs is gesteund op de wezenlijke ontvangsten dier lijn, en hij trok niet te weinig af van de totale som, aan den *Grand Central* betaald, vermits de aftrek geschiedde mits ruim rekening te houden met de ontvangsten, door die lijn den *Grand Central* opgeleverd in de jaren die dienden tot grondslag der raming van de algeheele jaarsom voor den afkoop van gansch het net *Grand Central belge*

TABEL N° 1.

MAAND.	1890	1891	1892	1893	1894	*Aanmerkingen.*
Januari	5,671 87	5,918 06	5,699 47	5,609 94	6,545 01	
Februari.	4,960 97	6,015 58	5,472 74	6,279 73	6,506 85	
Maart.	5,558 29	6,800 74	6,670 47	7,215 51	8,216 51	
April	8,176 17	6,503 05	6,704 07	6,982 74	6,981 05	
Mei.	6,847 57	7,548 76	7,342 42	7,617 91	8,162 34	
Juni	6,422 50	6,308 06	7,152 95	6,922 12	6,900 25	
Juli.	5,967 66	6,797 75	6,450 35	8,435 76	7,799 74	
Augustus.	6,218 38	9,284 47	6,874 35	11,648 39	8,252 31	
September	7,456 58	6,985 24	7,457 74	8,699 85	8,959 11	
October	8,678 95	9,140 21	10,027 86	10,888 94	10,224 08	
November	7,459 74	8,596 50	9,592 38	10,056 31	15,808 15	
December	6,146 67	6,857 21	7,572 80	9,705 45	9,524 25	
Regeling .	3,054 15	3,054 15	3,054 15	3,054 15	»	
TOTAAL. . .	82,559 48	89,586 56	89,631 75	103,076 76	103,679 61	

Middelcijfer.	fr.	93,706 79
Premie van 25 °/₀.		23,426 70
Bedrag der jaarsom		117,133 49
Waarde, op 1 Januari 1896, van 42 jaarsommen van fr. 117,133.49, gedisconteerd tegen 3 °/₀.	fr.	2,776,223 »

TABEL N° 2.

MAAND.	1894	1895	1896	1897	1898	*Aanmerkingen.*
Januari	6,545 01	7,179 96				
Februari.	6,506 85	5,997 17				
Maart.	8,216 51	8,105 86				
April	6,981 05	8,651 80				
Mei.	8,162 34	8,955 24				
Juni	6,900 25	8,065 98				
Juli.	7,799 74	7,990 75				
Augustus.	8,252 31	8,228 28				
September	8,959 11	9,505 24				
October	10,224 08	13,314 64				
November	15,808 15	11,561 27				
December	9,524 25	7,588 79				(¹) Geraamde ontvangsten.
TOTAAL. . .	103,679 61	104,740 96	105,813 69(¹)	108,813 69(¹)	111,813 69(¹)	

Middelcijfer	fr.	106,972 53
Premie van 25 °/₀		26,743 08
Bedrag der jaarsom		133,715 41
Tegen 3 °/₀ gedisconteerde waarde op 1 Januari 1896, van de ontvangsten der jaren 1896, 1897 en 1898, en van 30 jaarsommen van fr. 133,715.41		3,098,632 »

TABEL Nr 3.

MAAND.	1895-1896	1896-1897	1897-1898	1898-1899	1899-1900	*Aanmerkingen.*
	1895	1896	1897	1898	1899	Opmerking betreffende het tijdvak van 1 Juli 1898 tot 30 Juni 1900 : de maandelijksche sommen vertegenwoordigen niet steeds naauwkeurig de ontvangstaandeelen voor de opgegeven maanden ; vaak bevatten zij regelingen van voorgaande maanden ; dat is het geval met de maanden Juni, Juli, Augustus, September, October 1899, enz.
Juli	7,990 73	8,308 41	9,953 52	10,625 90	10,421 76	
Augustus	8,228 28	9,776 29	9,953 06	15,761 92	17,323 88	
September . . .	9,305 24	10,651 29	10,169 36	15,125 85	24,357 95	
October.	13,314 64	15,495 51	14,170 79	18,802 85	26,878 40	
November. . . .	11,361 27	15,914 86	10,954 61	14,617 18	19,519 11	
December. . . .	7,588 79	9,535 02	7,457 26	13,115 29	15,940 77	
	1896	1897	1898	1899	1900	
Januari	7,558 88	7,245 13	8,190 64	13,512 84	17,405 48	
Februari	7,631 95	7,022 61	7,232 38	13,299 92	14,396 45	
Maart	8,379 95	8,635 11	8,600 30	15,426 94	16,868 02	
April.	8,661 76	8,656 25	9,218 82	17,484 96	17,757 13	
Mei	9,732 62	9,527 36	12,809 85	16,169 21	19,013 75	
Juni	8,411 70	8,602 51	8,862 89	22,902 05	18,027 11	
	107,945 81	116,968 35	117,573 57	186,842 89	223,909 81	

Middelcijfer.	fr.	150,647 68
Premie van 25 °/o.		37,661 92
Bedrag der jaarsom		188,309 60
Waarde op 1 Juli 1900 van 37 $^{160}/_{365}$ jaarsommen van 188,310 frank gedisconteerd tegen 3 °/o.		4,180,601 »

Nota. — De ontvangsten in 1898-1899 en 1899-1900 zijn nog niet bepaald vastgesteld : dus is de jaarsom en het daarmee overeenkomend kapitaal enkel voorloopig berekend.

Uit dit antwoord volgt :

1° Dat krachtens de overeenkomst van 31 December 1895, de afkoop van zijn net voor den *Grand Central belge* de verplichting medebracht de concessie Sint-Truiden-Hasselt terug te nemen;

2° Dat de zaakgelastigden van den *Grand Central belge* later beweerden die verplichting onmogelijk te kunnen vervullen, omdat de concessiehoudende maatschappij zich beriep op de tweejarige vooropzegging, in haar lastkohier voorzien.

De onderhandelaars in 1895 kenden de opzegging, waarop de Maatschappij van den spoorweg Doornik-Jurbeke zich beriep. Dus was de hinderpaal, door de zaakgelastigden van den *Grand Central* aangevoerd, niet onvoorzien en niet van aard den *Grand Central* te doen ontslaan van de door hem aangegane verbintenis over den afkoop der concessie Hasselt-Sint-Truiden. Hetzij Doornik-Jurbeke al of niet de bepaling van opzegging inriep, in beide onderstellingen moest de *Grand Central* de kosten dragen voor den afkoop van Hasselt-Sint-Truiden. In plaats van een akkoord te sluiten, ware 't beter geweest van den algeheelen prijs, behalve de geraamde som, een voorschot af te houden, om voor den Staat de prijsverhooging te bestrijden, die kon voortspruiten en werkelijk is voortgesproten uit het toenemen der ontvangsten gedurende de opzegging. Dat geschiedde met Antwerpen-Rotterdam en den Est-Belge.

In de Toelichting van het ontwerp van wet tot afkoop van den *Grand Central belge* staat trouwens op bladzijde 38 :

« Op de som aan de Maatschappij Antwerpen-Rotterdam en Est-Belge over te maken, zal de Regeering *een millioen frank* (1,000,000 frank) afhouden, en zullen de titels die deze som vertegenwoordigen eerst twee jaar na overlegging der in artikel 4 bedoelde eigendomstitels worden afgeleverd.

» Die som zal in handen van den Staat een borgtocht zijn, om hem de rechten te laten afkoopen, die aan derde personen voorbehouden of toegestaan zouden zijn op de eigendommen, voor het maken der lijnen aangekocht, den aankoop en de afpaling der gronden te voltrekken, alsmede de oorkonden aan te vullen, te dien opzichte over te leggen door den *Grand Central belge* of de concessiehoudende Maatschappijen.

» Ware de hierboven bepaalde waarborg ontoereikend, zoo moeten de ondergeteekenden ter andere hem solidair aanvullen. »

In plaats van aldus te handelen, aanvaardde de Regeering het voorstel van den *Grand Central*, die zich mits een akkoord van alle aansprakelijkheid wilde ontslaan.

Uit het antwoord leeren wij dat de *Grand Central* eerst een kapitaal van 2,691,000 frank aanbood. Er wordt niet gezegd volgens welke jaarsom dit kapitaal werd bepaald. Het komt nogal nauwkeurig het cijfer nabij, opgeleverd door kapitaliseering der ontvangsten van Hasselt-Sint-Truiden van 1890 tot 1894, zonder de regeling (zie tabel nr 1), zooals uit de volgende opsomming blijkt :

1890. fr.	82,559 48	— 3,034 13	=	79,525 35
1891. .	89,586 36	— 3,034 13	=	86,552 23
1892. .	89,631 73	— 3,034 13	=	86,597 60
1893. .	103,076 76	— 3,034 13	=	100,042 63
1894. .	103,679 61	»	=	103,679 61

Totaal . . . fr.	456,397 42 : 3	= 91,279 48	114,099 35
Daarbij de premie van 25 °/, . .		22,819 87	

Op 1 Januari 1896, was de waarde van 42 jaarsommen van fr. 114,099.35 tegen 3 °/, fr. 2,704,309.68.

De Regeering wees volgenderwijs het cijfer terecht, dat de *Grand Central* voorstelde. Tot grondslag nemende de cijfers van ontvangsten in 1890-1894, zonder aftrekking der regeling, vindt men als totaal der ontvangsten voor die vijf jaren fr. 468,533.94, of gemiddeld jaarlijks fr. 93,706.79, wat met 25 °/o premie verhoogd, eene jaarsom geeft van fr. 117,133.49. Op 1 Januari 1896, bedraagt de waarde van 42 jaarsommen van fr. 117,133.49, gedisconteerd tegen 3 °/o, 2,776,223 frank en niet 2,691,000.

In het door ons ontleed antwoord wordt bijgevoegd :

« De heer Vandenpeereboom, Minister van Spoorwegen, deed opmerken : 1° dat de afkoopprijs niet anders kon geraamd worden dan volgens de bepa-

lingen van het lastkohier, dat is met inbegrip van de tweejarige opzegging in het vijfjarig tijdvak ». Aldus legde de heer Vandenpeereboom op degelijke wijze de beteekenis uit van de verplichting door den *Grand Central* aangegaan in de voorloopige overeenkomst op 31 December 1895.

Het antwoord, thans gegeven op de vraag der Middenafdeeling, meldt ons echter dat « partijen evenwel erkenden dat het niet met den geest der over- » eenkomst van 31 December 1895 strooken zou bij de berekening de op- » brengst mede te tellen van jaren tijdens welke den *Grand Central* het bezit » der lijn ontnomen zou wezen. De afkoopprijs was trouwens voor gansch » het net berekend naar verwezenlijkte ontvangsten, bekend op 't oogenblik » der onderhandelingen en zonder toekenning van premien; vermits ander- » zijds de *Grand Central* den 1en Januari 1896 zijn net moest afstaan, bleef » hij vreemd aan de uitslagen des beheers, die bijgevolg niet meer in aan- » merking konden komen om den afgesproken prijs te wijzigen. »

Deze uitleggingen zijn weinig afdoende. Ze worden tegengesproken door gansch het eerste gedeelte van het antwoord. Want eenerzijds verklaarde de heer Vandenpeereboom, na onderteekening van de overeenkomst op 31 December 1895, dat de afkoopprijs voor den spoorweg Hasselt-Sint-Truiden niet anders geraamd kon worden dan met inbegrip van de tweejarige opzegging in het vijfjarig tijdvak, en anderzijds had de *Grand Central* bij 't berekenen der som van 2,691,000 frank, die hij den Staat aanbood uit eigen beweging, rekening gehouden met de premie van 25 %. Dus is het onmogelijk nog ernstig te beweren dat het niet met den geest der overeenkomst op 31 December 1895 strookte, voor den prijs van den spoorweg Hasselt-Sint-Truiden de opbrengst mede te rekenen van jaren tijdens welke de *Grand Central* niet meer in 't bezit van de lijn zou wezen, 't is te zeggen de jaren der opzegging, en dat de afkoopprijs voor gansch het net uitsluitend berekend was naar den grondslag der gedane ontvangsten, *zonder toekenning van premiën,* als waren de afkoopsvoorwaarden voor Hasselt-Sint-Truiden, in de concessie-wet bepaald, verbonden aan die voor den *Grand Central.*

De fr. 2,937,427.50, die den *Grand Central* bij de regeling van den afkoopprijs voor zijn net werden afgehouden, zijn het middelcijfer tusschen de bovenaangehaalde 2,776,223 frank en de eerst door de Regeering geëischte 3,098.632 frank.

Volgens tabel nr 2, werd die som van 3,098,632 frank berekend als volgt :

1894	fr.	103,679 61	(gekende ontvangst)
1895		104,740 96	(—)
1896		105,813 69	(geraamde ontvangst)
1897		108,813 69	(—)
1898		111,813 69	(—)
Totaal . .	fr.	534,861 64 : 5 =	106,972 33
Daarbij de premie van 25 %. .			26,743 08
Bedrag der jaarsom.		fr	133,715 41

De op 1 Januari 1896 tegen 3 % gedisconteerde waarde der ontvangsten in de jaren 1896, 1897 en 1898, en de 39 jaarsommen van fr. 133,715.41 bedraagt 3,098,632 frank.

Deze slotvolzin van tabel nr 2 is niet heel duidelijk. Het door ons onderzocht antwoord kwam laattijdig, dus kon de Middenafdeeling de Regeering niet om inlichtingen vragen.

't Is evenmin te begrijpen naar welken grondslag de jaarlijksche vermeerdering van 3,000 frank werd berekend, die de Regeering aannam bij 't berekenen der ontvangsten in 1896, 1897 en 1898. Volgens het Bestuur, is dat eene *regelmatige* verhooging. Welnu, de gemiddelde jaarlijksche verhooging bedroeg van 1890 tot 1895 meer dan 3,000 frank. Voor de vijf laatste jaren beliep zij fr. 4,436.30. Voor de jaren 1893 tot 1895, fr. 5,036.41.

Doch de raming werd wezenlijk overtroffen, zooals blijkt uit de twee laatste kolommen van tabel nr 3.

Van 1 Juli 1895 tot 30 Juni 1898 (drie jaar), bedraagt de algeheele ontvangst fr. 342,485.71, dus eene gemiddelde ontvangst van fr. 114,161.90.

Dus verhoogt de gemiddelde ontvangst van het eene tot het andere tijdvak met fr. 91,218.45.

Aan die ongewone verhooging is het verschil te wijten tusschen de aan den *Grand Central* afgetrokken . . . . . fr. 2,937,427 50
en de kapitalisatie der Doornik-Jurbeke verschuldigde . . 4,180,600 »

VERSCHIL MEER. . . . fr. 1,243,173 50

* * *

Aan welke oorzaken is die ongewone toeneming der ontvangsten van Hasselt-Sint-Truiden te wijten?

Het antwoord geeft er twee op.

1° Het toenemend vervoer tijdens dit onvoorzien bloeiend tijdvak;

2° Toepassing door den Staat, op de lijn Sint-Truiden-Hasselt, van de regelen die werden gevolgd voor de richting van het vervoer en verdeeling der taxe's over al de lijnen van den Staat.

De eerste dier oorzaken kan beoordeeld worden door vergelijking van het toenemen der ontvangsten van andere concessiehoudende maatschappijen met de toenemende ontvangsten van Hasselt-Landen.

Navolgende tabel geeft die vergelijking. Om ze naar gelijke gegevens te maken, stelden wij de uitslagen der jaren 1895 tegenover die van 1897 en 1899. De jaren 1898 en 1900 lieten wij onverlet, omdat in 1898 het bedienen

der lijn den 1n Juli aanving en dat in 1900 de exploitatie, mits aandeel in de ontvangst, den 30n Juni ophield.

JAAR.	Doornik naar Jurbeke.	Halle naar Ath en Doornik naar de grens.	's Gravenbrakel naar Gent.	Belgisch-Pruisische verbinding.	Landen naar Hasselt.
1895	954,744 »	897,579 »	1,479,824 »	377,225 »	104,741 »
1896	975,920 »	938,558 »	1,542,044 »	379,384 »	117,638 »
1897	1,028,955 »	1,049,947 »	1,615,254 »	390,978 »	112,146 »
TOTALEN. . . .	2,957,606 »	2,885,884 »	4,658,022 »	1,147,585 »	334,525 »
Gemiddeld per jaar	985,869 »	961,961 »	1,546,007 »	382,528 »	111,508 »
1899	1,050,173 »	1,031,362 »	1,902,140 »	455,084 »	206,976 »
Verhooging in 1899 van 't middelcijfer 1895-1897.	6.5 %	7.2 %	23.0 %	19.0 %	85.6 %

Voor Landen-Hasselt, bedraagt de verhooging 85.6 %, terwijl zij voor 's Gravenbrakel-Gent, — de beste der andere lijnen, — slechts 23 % beloopt. Aangenomen zelfs dat het tijdvak van *onvoorziene welvaart* dezelfde uitslagen gaf voor Landen-Hasselt als voor 's Gravenbrakel-Gent, — wat overdreven is, gezien de aardrijkskundige ligging van beide lijnen, — zoo blijft de ditmaal gansch ongewone verhooging van 62.6 % nog uit te leggen.

Ze kan enkel te wijten zijn aan toepassing door den Staat op de lijn Sint-Truiden-Hasselt, van de regelen die werden gevolgd voor de richting van het vervoer en verdeeling der taxe's. Het antwoord zegt niet waarin die regelen verschillen van die welke werden toegepast voor den *Grand Central*, en de Middenafdeeling mist alle opgaven om zulks na te gaan. Waarschijnlijk richtte 't Bestuur van Staatsspoorwegen over Landen-Hasselt al het vervoer dat die lijn billijk toekwam, terwijl de *Grand Central* langs daar maar vervoerde wat geene andere zijner banen volgen kon Dat wist het Departement van Spoorwegen wel, vermits daarop in de Toelichting van het ontwerp van wet tot afkoop van den *Grand Central* in algemeenen zin werd gewezen, naar aanleiding van de mededinging door den *Grand Central* aan den Staat berokkend. Op bladzijde 2 van dat stuk staat immers : « Deze mededinging, vergemakkelijkt door het inenloopen van de spoor- » wegen der maatschappijen in die van den Staat, deed *soms, met langen* » *omweg, vervoer afleiden, dat de oude lijnen toekwam* en dat deze goed- » kooper konden verwezenlijken. » Dus viel het gemakkelijk te voorzien dat het overnemen van de lijn Landen-Hasselt door den Staat de ontvangsten dier lijn merkelijk zou doen toenemen, en bijgevolg ook de jaarsom voor den afkoop.

Ware in de eindovereenkomst de bepaling der voorloopige overeenkomst

behouden, volgens welke Hasselt-Sint-Truiden moest overgenomen worden door den *Grand Central*. de Staat hadde een nadeel van fr. 1,243,173.50 ontgaan, dat nog aanzienlijker worden kan, zoodra de ontvangsten in 1898-1899 en 1899-1900 voorgoed opgegeven zijn.

De afkoopprijs van bedoelde concessie, bepaald naar de gewone ontvangsten der Maatschappij, bedroeg meer dan de bepaalde prijs. De *Grand Central* won het verschil.

De Middenafdeeling doet uitschijnen dat het *Jaarverslag* 1900 op bladzijde A/8 de vermeerdering van 't kapitaal vermeldt zonder eene enkele opmerking. Uitlegging scheen evenwel noodzakelijk, gezien het overgroot verschil tusschen de som die den *Grand Central* in 1898 werd afgehouden en den betaalden prijs. Des te noodzakelijker waren ze, daar in de Toelichting van het ontwerp tot afkoop werd verklaard dat « het kapitaal van fr. 2,937,427.50 berekend was door toepassing van den regel, vermeld onder artikel 11 der bedingen, aan de wet van 16 Mei 1845 toegevoegd ».

Het bestudeeren van den afkoopprijs voor Hasselt-Sint-Truiden gaf de Middenafdeeling aanleiding onderstaande vraag tot de Regeering te richten :

VRAAG.	ANTWOORD.
Sedert het dienstjaar 1881, gaven de *Jaarverslagen* niet meer *voor iedere maatschappij* de ontvangstaandeelen op, die toegekend worden aan Maatschappijen wier lijnen de Staat exploiteert. Men vraagt eene tabel van die ontvangstaandeelen, van 't begin af, met, in voorkomend geval, uitlegging over de ongewone afwijking van het eene dienstjaar tot het andere en terechtwijzing in *kursief* van de cijfers der vroegere dienstjaren, zoo deze afwijking het gevolg is van verbeteringen rakende gemelde dienstjaren. Insgelijks wordt afzonderlijke opgave verlangd van de toegekende sommen voor vervoer in dienst, alsmede de meterlengte van iedere lijn, desnoods met de wijzigingen, sedert het in gebruik stellen der lijn.	Hierbij de gevraagde tabel (bijlage III) met opgave, in *kursief*, van de gewijzigde cijfers sedert 1878. Gemis van inlichtingen — de tijd voor het bewaren van de te raadplegen stukken was verstreken — veroorloofde niet verder dan tot dat jaar op te klimmen voor laatstbedoelde cijfers. Voor de afwijking tusschen het eene dienstjaar en het andere, behalve verhooging als gevolg der uitbreiding van zekere concessielijnen, kunnen geene bepaalde oorzaken opgegeven ; soms hangen zij af van plaatselijke feiten, die vervoer veroorzaken, waarvoor gemelde lijnen worden gebruikt, zonder verband met het vervoer over 't algemeen. Hierbij ook eene tabel (bijlage IV), voor het vervoer in dienst, waarvan 't bedrag eerst sedert 1885 geregeld werd verrekend. Nog minder kunnen worden uitgelegd afwijkingen, vervoer van stoffen en materialen, inzonderheid voor het herstellen der banen, wat van volstrekt toevallige oorzaken afhangt. Hierbij insgelijks eene tabel (bijlage II), met de lengte per jaar, van 1847 tot 1900, der lijnen van maatschappijen, door den Staat mits ontvangstaandeel bediend.

Bedoelde tabellen bevatten hoogst belangwekkende cijfers. Ze komen voor als bijlagen II, III en IV van dit verslag.

Bijlage II geeft de kilometerlengte per jaar, van 1847 tot en met 1900 op, voor de lijnen van maatschappijen, mits ontvangstaandeel door den Staat bediend.

Bijlage III geeft op den verschillenden en den vasten cijns, jaarlijks aan de maatschappijen betaald sedert het overnemen van hare lijnen door den Staat tot 31 December 1900. De cijfers in *kursief* zijn terechtgewezene.

In bijlage IV komen voor, de sommen aan concessiehoudende maatschappijen betaald voor dienstvervoer. De *kursiefcijfers* raken het onderzochte dienstjaar, met de daaraan toegebrachte terechtwijzing.

* * *

C. — Hier acht de Middenafdeeling hare opmerkingen in 't verslag van verleden jaar (bladz. 169 en volg.) over de interesten in loopende rekening, gesteund op de boni's, te moeten herhalen. Die kroozen zijn 't gevolg van louter theoretische berekeningen, in geen verband met de wezenlijkheid, vermits de ontvangsten van den spoorweg worden gestort in de Nationale Bank, kassier van den Staat, en dat de Bank uit dien hoofde den Staat geenen interest vergoedt. Dus mogen ze zonder bezwaar wegvallen, zoo uit de tabel der geldelijke uitslagen als uit het *Jaarverslag* over de verrichtingen van den spoorweg.

Hetzelfde geldt voor de cijfers in kolom 13 op bladzijden 60 en 61 van dit verslag : *Boni van 't beheer, verhoogd met het overschot der interesten in loopende rekening op de pensioenen.*

* * *

Op bladzijden 21 tot 24 van dit verslag bewezen wij dat het tekort voor het dienstjaar 1900 pensioenen inbegrepen) beloopt . . fr. 3.338,749 44

En uit de tabel der *Beweging van de opbrengst en uitgaven* (bladz. 28-29) blijkt dat, volgens de geraamde cijfers, door het Bestuur geleverd, het geraamd tekort voor 1901 (pensioenen inbegrepen) beloopt . . . . . 6,161,108 »

Men zal bemerken dat volgens kolom 11 der tabel van de *geldelijke uitslagen van het spoorwegbeheer tijdens de jongste zeventien jaren* (bladz. 60-61) insgelijks door het Bestuur opgemaakt, het tekort voor 1900 (pensioenen inbegrepen), beloopt 2,379,767 37

en voor 1901 (nagenoeg) . . . . . 5,059,299 »

Dit verschil voor het dienstjaar 1900 werd hierboven (bladz. 21-24 uitgelegd.

Het Bestuur bracht in de tabel der geldelijke uitslagen de cijfers van 't *Jaarverslag* 1900, en wij hebben bewezen dat zij onnauwkeurig zijn.

Overigens valt op te merken dat het cijfer van fr. 140,428,194.93, in kolom 4, bladzijde 60, opgegeven als bedrag der exploitatiekosten in 1900, niet overeenkomt met het cijfer van 141,187,177 frank, insgelijks door het Bestuur aangeduid in de tabel op bladzijden 28-29 als bedrag der beheerkosten tijdens hetzelfde dienstjaar.

Voor het dienstjaar 1900, komt het verschil hieruit voort, dat de tabel op bladzijde 60, kolom 4, de ontvangsten op 140,375,800 frank raamt, terwijl de tabel der *Beweging van opbrengst en uitgaven* ze op 141,477,609 frank bepaalt.

Waarschijnlijk is dit laatste cijfer, omstandig opgegeven, het nauwkeurigste.

§ 2. — *Algemeen rekenplichtig beheer van Staatsspoorwegen.*

De Middenafdeeling die de Begrooting voor 1901 onderzocht, wees op het stelsel van boekhouding, in 1878 door het Departement van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen aangenomen, om ieder jaar het bedrag der geldelijke lasten van den spoorweg te bepalen, en bijgevolg den einduitslag van ieder dienstjaar.

Dat is een zeer gewichtig vraagstuk :

1° Uit hoofde der uitbreiding van het net, wat het beheer kostbaarder maakt;

2° Uit hoofde der gelijke toeneming van het kapitaal tot eerste inrichting.

Van 1n Januari 1896 tot 31n December 1900, dus in vijf jaar, verhoogde het kapitaal tot eerste inrichting met meer dan een half milliard, zooals blijkt uit onderstaande cijfers uit het *Jaarverslag* 1900. (Tabel blz. A/110 en A/111.)

Op 31 December 1895 beliep dit kapitaal . . . . fr.	1,406,962,287	87
Op 31 December 1900 —	1,941,289,965	86
Dus op 31 December 1900 eene verhooging van. . fr.	534,327,677	99

Die som van fr. 534,327,677.99 is aldus onderverdeeld :

Werken tot voltooiing van lijnen door den Staat of voor rekening van den Staat aangelegd . . . . . fr.	70,004,614	91
Voltooiingswerken aan afgekochte lijnen	22,950,007	83
Voltooiingswerken aan lijnen beheerd tegen vasten cijns of ontvangstaandeel	729,194	80
Over te dragen. . . . fr.	93,683,817	54

Overdracht. . . . fr.	93,683,817	54
In aanleg zijnde lijnen	2,949,999	41
Afkoop van lijnen	323,649,463	91
Aanhoorigheden van statiën, spoorwisselaars, waterkolommen, enz.	8,456,917	74
Algemeene uitgaven voor het bestudeeren van ontwerpen, aanleg van lijnen, personeel, meubelen, kantoorkosten.	2,394,851	78
Trek-, vervoer- en bestellingsmateriëel, machines en gereedschap door den Staat besteld	79,368,086	24
Materiëel van de Compagniën overgenomen	23,824,541	37
Gelijk totaal. . . . fr.	534,327,677	99

Het kapitaal tot eerste inrichting onzer spoorwegen staat dus op het punt twee milliards te bereiken, en het is te voorzien dat het eerlang twee en half milliard bereiken zal, want er blijft nog veel te doen om onze inrichting op de hoogte van den jongsten vooruitgang te brengen.

Er dient ernstig gedacht aan de middelen om dat overgroot kapitaal af te lossen.

Te dien aanzien herinnerde reeds in 1901 de Middenafdeeling :

« 1° Dat de wet van 1 Mei 1834 waarbij werd besloten tot het *inrichten* » *van een stelsel van spoorwegen in België,* in artikel 5 beval dat « de » opbrengst der baan voortkomende van de vervoerprijzen die ieder jaar » door de wet geregeld worden, moeten dienen om de interesten en de » aflossing der leening te bestrijden, alsmede de jaarlijksche kosten van » onderhoud en bestuur der nieuwe baan.

» 2° Dat de wet van 12 April 1835 op de *vervoerprijzen en de politie-* » *verordeningen op de spoorwegen in België* in artikel 4 zegde : « De » » opbrengst der vervoerprijzen wordt in de Schatkist gestort, om te dienen » » voor de kosten van onderhoud en beheer der baan, alsmede tot uit- » » keering der interesten en kapitalen, voor den aanleg besteed ».

Deze bepalingen gelden nog. Ze zijn thans evenals in 1835 de wettelijke regel van rekenplichtig beheer, den Staat voor de exploitatie der spoorwegen opgelegd. Op eigen gezag ontsloeg het Departement van Spoorwegen zich daarvan in 1878, om ze te vervangen door een stelsel dat het erg bezwaar oplevert enkel op loutere gissingen te berusten.

Om over dat stelsel met volle zaakkennis te laten oordeelen, is het raadzaam eene vergelijking te maken met wat vroeger, en wel sedert 1857 geschiedde.

Het *Jaarverslag* over de verrichtingen van den spoorweg in 1855, was voorafgegaan van deze nota :

« Mijne Heeren,

» Ingevolge artikel 6 der wet van 1 Mei 1834, heb ik de eer U het » *Jaarverslag* te sturen, voor de verrichting van den spoorweg, tijdens het » dienstjaar 1855.

» Gezien het verschil van gevoelen, over den geldelijken toestand uitgedrukt, achtte ik het raadzaam over dien toestand eene bijzondere en volledige studie te maken. Daarover zal later eene opgave worden geleverd.

» *De Minister van Openbare Werken,*
» A. Dumon. »

Op 30 September 1857 maakte de heer A. Dumon aan de Wetgevende Kamers een verslag over, beginnende als volgt :

» Mijne Heeren,

» Jaarlijks geeft de geldelijke toestand van Staats spoorwegen aanleiding tot eene bespreking in de Wetgevende Kamers.

» Nochtans werd het bilan dier groote onderneming herhaalde malen opgemaakt : De Rekenkamer diende daarover reeds twee verslagen in, het eerste in de maand Maart 1850 (*Oorkonden der Kamer,* zittijd 1849-1850. nr 158) en het tweede in de maand Maart 1856 (*Oorkonden der Kamer,* zittijd 1855-1856, nr 190, bladz. 76 en volgende); — ook het Departement van Openbare Werken legde den geldelijken toestand van den spoorweg bloot in de *Jaarverslagen,* uitgegeven ter uitvoering van artikel 6 der wet van 1 Mei 1834, en namelijk in het *Jaarverslag* 1854 (*Oorkonden der Kamer,* zittijd 1854-1855, nr 246).

» Doch al de uitslagen waren verschillend. Personen die even bevoegd waren, met dezelfde inzichten bezield en even te goeder trouw de waarheid betrachtten, kwamen aldus tot volstrekt tegenstrijdige gevolgtrekkingen en schreven aan de spoorwegonderneming van den Staat volkomen verschillende gevolgen toe, alhoewel allen zich op even officieële cijfers steunden.

» Die toestand kon, naar mij docht, niet blijven duren. De regelmatigheid in het boekhouden van Staats uitgaven en ontvangsten moest veroorloven eenen eenigen staat op te maken, die door iedereen zou worden aangenomen en nauwkeurig erkend. — Het verschil kon maar toegeschreven worden aan verkeerde uitrekeningen, of aan verschillende beoordeelingen der feiten : 't was gemakkelijk de dwalingen op te zoeken en niet onmogelijk het eens te worden over de betwiste punten of ten minste ze goed vast te stellen.

» Met het doel tot eene volkomene eenheid te geraken, en een einde te stellen aan dat soort van duisterheid, dat steeds dit gewichtig vraagstuk benevelde, heb ik, zoodra ik aan het Ministerie kwam, opnieuw al de rekeningen doen opmaken voor het aanleggen en de exploitatie van den Spoorweg.

» Dus deed ik den staat opmaken, welken ik de eer heb de Kamers te onderwerpen.

» Die staat, gesloten op 31 December 1855, werd met de meeste zorg opgemaakt. Er mag gezegd dat hij thans voor goed vastgesteld en voortaan

» van alle betwisting vrij is, vermits hij de onvoorwaardelijke toetreding
» verwierf van de Rekenkamer en van het Ministerie van Financiën.
» Die toetreding werd eerst bekomen na eene langdurige betwisting en
» na talrijke uitleggingen. Het doet mij genoegen te mogen aankondigen dat
» de volkomen eensgezindheid over dit vraagstuk tusschen de Rekenkamer
» en de Ministeriën van Financiën en van Openbare Werken een voltrokken
» feit is.
» De toetreding der Rekenkamer werd officiëel gegeven bij brieve van
» 14 Augustus 1857, nr 113,009; die van het Ministerie van Financiën bij
» brieve van den 5en der loopende maand September, nr 4814/2869.
» Aldus heb ik de verbintenis volvoerd, jegens de Kamers aangegaan, eerst
» in het *Jaarverslag* der verrichtingen van den Spoorweg voor het jaar 1855
» en vervolgens in de briefwisseling met de Middenafdeeling der Begrooting
» van Openbare Werken voor 1857. »

De toestand op 31 December 1855 was namelijk blootgelegd in drie tabellen, te weten :

Tabel nr 1 : Algemeenen toestand (*actief en passief*).

— nr 2 : Toestand van Staats Schatkist tegenover den Spoorweg (*debet en credit*).

— no 3 : Exploitatie-rekening (*jaarlijksche ontvangsten en uitgaven*).

Die tabellen vermelden :

1° De uitgaven voor eerste inrichting, samengevat voor het tijdvak 18/4-1840, en jaar per jaar voor de dienstjaren 1841 tot en met 1855;

2° De ontvangsten en uitgaven der exploitatie, jaar per jaar voor de dienstjaren 1835 tot en met 1855, alsmede de uitbetaalde interesten, de verwezenlijkte uitdelgingen en de verschotten vanwege de Schatkist.

Wij geven hierachter eene samenvatting van die tabellen, waarbij wij dezelfde tabellen voegen, opgemaakt voor het dienstjaar 1856 en 1857.

Op die wijze kan men gemakkelijker den samenhang beseffen van de verrichtingen in 1855 alsmede van het toen toegepaste stelsel van boekhouden.

ACTIEF. TABEL Nr 1. — *Algemeene toestand*

Aanleg (1)	Eigenlijke baan	128,228,040 54	179,009,726 56
	Statiën en aanhoorigheden	16,329,355 81	
	Algemeene uitgaven	5,190,557 44	
	Vervoermaterieël	29,261,772 97	
Onderscheidene waarden.	Waarden in gelde bij den Bestuurder der Regie en beschikbaar overschot op zijne kredieten	347,786 81	1,102,141 55
	Beschikbaar overschot op de kredieten door de Kamers gestemd	754,354 74	
Balans.	Vervallen doch niet eischbare interesten	1,185,049 82	22,441,178 85
	Overschot der jaarlijksche uitgaven	21,256,129 03	

(1) Niet inbegrepen :

Eene som van fr.	700,979 38	om exploitatie-uitgaven te dekken, met name die der dienstjaren 1835 en 1836;
Id.	16,789 68	bedrag namelijk van betaalbevelen verjaard ten voordeele der Schatkist, en van overschotten van niet gebezigde kredieten, in Staats kas teruggestort
TOTAAL . . fr.	717,769 06	202,553,046 96

DEBET. TABEL Nr 2. — *Toestand van Staats Schatkist tegenover*

Ontvangsten voor rekening van den Spoorweg.	
Exploitatie-uitgaven	226,555,213 14
Onrechtstreeksche ontvangsten	2,291,219 16
Verscheidene ontvangsten	16,789 68
TOTAAL der ontvangsten. . . . fr	228,663,221 98
OVERSCHOT der uitgaven op de ontvangsten.	54,584,446 48
TOTAAL gelijk aan dit hier naast. . . . fr.	283,247,668 46

DEBET. TABEL Nr 3. — *Rekening der jaarlijksche*

Exploitatie-uitgaven	131,645,401 87
Interesten en kosten der Schatkist-bons	2,148,398 60
Interesten der leeningen	115,659,028 34
Sommen besteed aan de uitdelging	33,801,093 46
Kosten betreffende de uitdelging	202,984 19
Andere kosten dan die der uitdelging	2,513,741 58
TOTAAL der uitgaven. . . . fr.	283,948,647 84

op 31 December 1855. **PASSIEF.**

			Nominale waarde.	Wezenlijke waarden. Bedrag der uitgifte.		
Kapitaal	Blijft uit te delgen.	Leening in 1836.	17,959,244 86	16,381,323 85	141,655,482 06	146,785,550 66
		— 1838.	20,545,634 50	20,787,966 33		
		— 1852.	1,445,005 73	1,452,250 76		
		— 1855.	107,158,356 63	105,033,961 14		
		TE ZAMEN	156,108,241 72	141,655,482 06		
	Kredieten gedekt door middel van het uitgeven van Schatkist-bons				4,500,000 »	
	Id. id. gewone geldmiddelen				628,068 60	
Houders van inschrijvingen op de leeningen : Interesten vervallen op 31 December 1855 doch nog niet eischbaar op de halfjaren op 1 Februari en op 1 Mei 1856, van niet uitgedelgde gedeelten der leeningen van 1852 en van 1855.						1,185,049 82
Belgische Staat : Verschotten voor den dienst der jaarlijksche uitgaven, inbegrepen de sommen besteed aan de uitdelging der leening, overeenkomstig artikel 5 der wet van 1 Mei 1834						54,584,446 48
						202,555,046 96

den Spoorweg (op 31 December 1855). **CREDIT.**

Uitgaven voor rekening van den Spoorweg.	
Exploitatie-uitgaven	130,942,422 49
Interesten en kosten der Schatkist-bons	2,148,308 60
Interesten der leeningen	113,639,028 34
Sommen besteed aan de uitdelging	33,801,093 46
Kosten betreffende de uitdelging	202,984 19
Andere kosten dan die der uitdelging	2,513,741 38
	283,247,608 46

ontvangsten en uitgaven (1835 tot en met 1855). **CREDIT.**

Exploitatie-ontvangsten	226,355,213 14
Onrechtstreeksche ontvangsten	2,291,219 16
Werkelijke waarde der uitgedelgde kapitalen berekend naar het bedrag der uitgifte	34,046,086 51
TOTAAL der ontvangsten . . . fr.	262,692,518 81
OVERSCHOT der uitgaven op de ontvangsten	21,256,129 03
TOTAAL gelijk aan dit hier naast . . . . fr.	283,948,647 84

ACTIEF. TABEL Nr 1. — *Algemeene toestand*

		Uitgaven op 31 December 1855.	Uitgaven gedaan in 1856	Totaal der uitgaven op 31 December 1856
Aanleg	Eigentlijke baan . . . . . fr.	128,228,040 54	221,281 86	128,449,322 20
	Statiën en aanhoorigheden . . .	16,329,355 81	1,009,177 58	17,338,533 39
	Algemeene kosten	5,190,557 44	1,035 64	5,191,593 08
	Vervoermateriëel	29,261,772 97	2,128,355 02	31,390,127 99
	Fr.	179,009,726 56	3,359,850 10	182,369,576 66
Onderscheidene waarden.	Waarden in kas bij den Bestuurder der Regie en beschikbaar overschot op zijne kredieten . . . . . fr.			85,965 77
	Beschikbaar overschot op de kredieten door de Kamers gestemd			6,976,229 54
Balans.	Vervallen doch nog niet eischbare interesten		1,165,274 12	20,573,740 89
	Overschot der jaarlijksche uitgaven		19,408,466 77	
	Fr.			210,005,512 86

DEBET. TABEL Nr 2 — *Toestand van Staats Schatkist*

Exploitatie-ontvangsten in 1856 . . . . . fr.	23,154,116 48
Onrechtstreeksche ontvangsten in 1856	132,755 59
Overschotten van kredieten in de Schatkist gestort in 1856	96 14
Saldo op 31 December 1856	54,816,417 78
Fr.	78,103,385 99

DEBET. TABEL Nr 3. — *Rekening der jaarlijksche*

Saldo op 31 December 1855 . . . . . fr.	21,256,129 03
Aanvulling der exploitatie-uitgaven van 1855	29,736 82
Exploitatie-uitgaven van 1856	14,608,507 10
Interesten der Schatkist-bons van 1856	242,970 90
Interesten der leeningen van 1856	6,465,758 19
Uitdelgingskapitalen van 1856	2,143,001 98
Uitdelgingskosten van 1856	10,756 11
Andere kosten betreffende de leeningen van 1856	20,408 41
Fr.	44,775,068 54

op 31 December 1856. **PASSIEF.**

		Nog uit te delgen		
		Nominale waarden.	Wezenlijke waarden.	
KAPITAAL.	Leening in 1836 . . . . . fr.	17,286,187 68	15,767,402 49	
	— in 1838	28,357,295 65	19,951,864 26	
	— in 1852	1,425,545 54	1,452,675 55	
	Schuld in 1853	106,523,783 81	102,423,812 26	154,023,820 96
	Te zamen . . . fr.	153,592,812 46	139,575,752 56	
	Schatkist-bons . . . . . fr.	13,820,000 »	13,820,000 »	
	Gewone geldmiddelen	628,068 60	628,068 60	
	Totalen . . . fr.	168,040,881 06	154,023,820 96	
Houders van inschrijvingen op de leeningen. — Interesten vervallen op 31 December 1856, doch nog niet eischbaar op de halfjaren op 1 Februari en op 1 Mei 1856, van niet uitgedelgde gedeelten der leeningen van 1838, van 1852 en van 1853. . . . . fr.				1,165,274 12
Belgische Staat. — Verschotten voor den dienst der jaarlijksche uitgaven, inbegrepen de sommen besteed aan de uitdelging der leening, overeenkomstig artikel 5 der wet van 1 Mei 1834				54,816,417 78
			Fr.	210,005,512 86

tegenover den spoorweg (op 31 December 1856). **CREDIT.**

Saldo op 31 December 1855. . . . . fr.		54,584,446 48
Aanvulling der exploitatie-uitgaven in 1855		29,736 82
Exploitatie-uitgaven van 1856.		14,608,507 10
Interesten der Schatkist-bons in 1856.		242,970 90
Interesten der leeningen in 1856.		6,465,758 19
Uitdelgingskapitalen in 1856		2,145,001 98
Uitdelgingskosten in 1856		10,576 11
Andere kosten betreffende de leeningen van 1856		20,408 41
	Fr.	78,105,585 99

ontvangsten en uitgaven (1856). **CREDIT.**

Exploitatie-ontvangsten in 1856 . . . . . fr.		23,154,116 48
Onrechtstreeksche ontvangsten in 1856		132,755 59
Werkelijke waarde der in 1856 uitgedelgde kapitalen		2,079,729 70
Saldo op 31 December 1856.		19,408,466 77
	Fr.	44,775,068 54

ACTIEF. TABEL Nr 1. — *Algemeene toestand*

		UITGAVEN op 31 December 1856.	UITGAVEN gedaan in 1857.	TOTAAL der uitgaven op 31 December 1857.
Aanleg	Eigenlijke baan	128,449,322 20	1,023,801 47	129,473,123 67
	Statiën en aanhoorigheden	17,338,533 39	903,340 11	18,241,873 50
	Algemeene kosten	5,191,593 08	3,657 76	5,195,250 84
	Vervoermateriëel	31,390,127 99	2,342,866 38	33,732,994 57
	TOTALEN . . . fr.	182,369,576 66	4,273,665 72	186,643,242 38
Onderscheidene waarden.	Waarden in kas bij den Bestuurder der Regie en beschikbaar overschot op zijne kredieten			62,172 65
	Beschikbaar overschot op de kredieten door de Kamer gestemd			3,981,317 06
Balans	Vervallen doch nog niet eischbare interesten		1,141,586 27	17,455,748 38
	Overschot der jaarlijksche uitgaven (zie tabel nr 3)		16,312,162 11	
	TOTALEN . . . . . fr.			208,140,481 35

DEBET. TABEL Nr 2. — *Toestand van Staats Schatkist*

1857.	— Exploitatie-ontvangsten (aandeel van den Staat)	23,998,536 61
	Onrechtstreeksche ontvangsten	109,996 60
	Overschotten van kredieten in de Schatkist gestort (bijzondere fondsen)	39 »
	Saldo op 31 December 1857	53,982,913 47
	Fr.	78,091,485 68

DEBET. TABEL Nr 3. — *Rekening der jaarlijksche*

Saldo op 31 December 1856	19,408,466 77	
Uitgaven, in 1855, verbonden aan de Begrooting van 1857	110,027 65	19,725,583 16
Uitgaven, in 1856, verbonden aan de Begrooting van 1857	207,088 76	
1857. — Exploitatie-uitgaven		13,861,961 58
Interesten der Schatkist-bons		564,106 42
Interesten der leeningen		6,561,881 41
Uitdelgingskapitalen		2,341,501 69
Uitdelgingskosten		12,171 30
Andere kosten betreffende de leeningen		16,529 11
Fr.		42,633,534 67

op 31 December 1857. **PASSIEF.**

		NOG UIT TE DELGEN		
		Nominale waarden.	Wezenlijke waarden naar 't bedrag der uitgifte.	
Kapitaal.	Leening in 1836 (4 %)	16,502,517 56	15,134,679 06	
	— 1838 (5 %)	26,960,601 51	18,969,166 48	
	— 1842 (4 ½ %)	1,399,655 56	1,406,654 12	
	Schuld in 1853, 4 ½ %	105,877,510 63	101,802,413 35	153,015,981 61
	TE ZAMEN . . . fr.	150,830,285 26	137,312,913 01	
	Schatkist-bons (4 %)	15,075,000 »	15,075,000 »	
	Gewone geldmiddelen	628,068 60	628,068 60	
	TOTALEN . . . fr.	166,533,353 86	153,015,981 61	
Houders van inschrijvingen op de leeningen	Interesten vervallen op 31 December 1857 doch nog niet eischbaar op de halfjaren op 1 Februari en op 1 Mei 1858, van niet uitgedelgde gedeelten der leeningen van 1838, van 1842 en van 1853.			1,141,586 27
Belgische Staat.	Verschotten voor den dienst der jaarlijksche uitgaven, inbegrepen de sommen besteed aan de uitdelging der leening, overeenkomstig artikel 5 der wet van 1 Mei 1834.			55,982,913 47
	TOTALEN . . . . . fr.			208,140,481 35

tegenover den Spoorweg (op 31 December 1857). **CREDIT.**

Saldo op 31 December 1856 . . . . . fr.	54,816,417 78	
Uitgaven, in 1855, verbonden aan de Begrooting van 1857.	110,027 65	55,135,534 17
Uitgaven, in 1855, verbonden aan de Begrooting van 1857.	207,088 76	
1857. — Exploitatie-uitgaven.		13,861,961 58
Interesten der Schatkist-bons.		364,106 42
Interesten der leeningen		6,361,881 41
Uitdelgingskapitalen		2,341,301 69
Uitdelgingskosten.		12,171 30
Andere kosten betreffende de leeningen.		16,529 11
Fr.		78,091,485 68

ontvangsten en uitgaven (1857). **CREDIT.**

Exploitatie-ontvangsten (aandeel van den Staat).	25,998,536 61
Onrechtstreeksche ontvangsten.	109,996 60
Wezenlijke waarde der uitgedelgde kapitalen, berekend naar de wezenlijke opbrengst der uitgifte . . .	2,262,859 35
Saldo op 31 December 1857.	16,312,162 11
Fr.	42,683,554 67

Uit die tabellen over den *Toestand van Staats Schatkist* tegenover den Spoorweg blijkt dat de Spoorweg verschotten ontving tot het bedrag van :

Fr.	54,584,446	48	op 31 December 1855	Tabellen nr 1,
	54,816,417	78	— 1856	
	53,982,913	47	— 1857	

terwijl de rekeningen der jaarlijksche ontvangsten en uitgaven maar een tekort opgeven van :

Fr.	21,256,129	03	op 31 December 1855	Tabellen nr 3.
	19,408,466	77	— 1856	
	16,312,162	11	— 1857	

Het wezenlijk tekort, 't is te zeggen wat te weinig ontvangen werd om al de lasten van den Spoorweg te bestrijden (exploitatie-kosten, interesten der Schatkist-bons en der leeningen, uitdelging der leeningen, uitdelgingskosten, enz.) is wel bepaald het tekort dat blijkt uit de tabellen nr 3.

De verschotten vanwege de Schatkist begrijpen de verwezenlijkte uitdelging. Welnu, in de *rekening der jaarlijksche ontvangsten en uitgaven,* brengt de Spoorweg op zijn credit de verwezenlijkte uitdelging, vermits hij de sommen, besteed aan de uitdelging, in zijn debet opneemt (tabel nr 3).

Dat is de uitlegging van de aangeduide verschillen.

Die verschillen echter komen niet nauwkeurig overeen met de verwezenlijkte uitdelgingen; bij voorbeeld :

Op 31 December 1855	Verschotten der Schatkist. . fr.	54,584,446 48
	Tekort	21,256,129 03
	Verschil. . . . fr.	33,328,317 45
	Wezenlijk uitgedelgde kapitalen (Tabel nr 3).	34,046,086 51
	Overschot. . . . fr.	717,769 06

Zoo wij van eenen anderen kant de gestemde kredieten (tabellen nr 1) :

Uitgaven voor aanleg . . . . . fr.	179,009,726 56	180,111,868 11
Onderscheidene waarden	1,102,141 55	
vergelijken met de wezenlijke waarde van het nog uit te delgen kapitaal.		146,783,550 66
dan vinden wij als verwezenlijkte uitdelging . . . . fr.		33,328,317 45

dus juist het hooger vastgesteld verschil tusschen de verschotten der Schatkist en het wezenlijk tekort en bijgevolg hetzelfde verschil van fr. 717,769.06 met de uitdelging van fr. 34,046,086.51, welke de Spoorweg op zijn credit brengt.

Dat verschil van fr. 717,769.06 komt voort van twee sommen (zie de verwijzing op tabel nr 1) :

1° Fr. 700,979.38 exploitatie-uitgaven uitgekeerd door de leening, en welke de Schatkist dus niet moest verschieten ;

2° Fr. 16,789.68 zijnde sommen welke terug in de Schatkist kwamen

en door de Schatkist dan ook als ontvangst vermeld (zie *debet* van tabel nr 2) terwijl de Spoorweg ze niet als ontvangst vermeldt (zie *credit* tabel nr 3), vermits het voor den Spoorweg geen ontvangsten zijn.

Wij stellen dus vast dat er op 31 December 1855 in den *toestand der Schatkist*, vergeleken met de *rekening der ontvangsten en uitgaven van den Spoorweg:*

Op het CREDIT, eene som minder voorkomt van . . . fr.	700,979	38
Op het DEBET, eene som meer voorkomt van	16,789	68
Of in 't geheel een verschil minder van. . . . . fr.	717,769	06

hierboven vastgesteld.

Feitelijk bedroeg, op de algeheele gestemde kredieten, waarin eene som van fr. 717,769.06 is begrepen, de geheele uitdelging op 31 December 1855 inderdaad fr. 34,046,086.51, met een tekort van . . . . . fr. 21,256,129 03
dat verhoogd met de interesten vervallen op 31 December 1855, doch eerst op 1 Februari en op 1 Mei 1856 eischbaar, of 1,185,049 82

het algeheel tekort bepaalde op . . . . . fr. 22,441,178 85

* * *

In de tabellen voor 1856 en 1857 stelt men dezelfde verschillen vast als die welke wij even ontleedden voor 1855. Daar zij op dezelfde wijze uit te leggen zijn, achten wij het nutteloos er op aan te dringen.

* * *

Het stelsel van rekenplichtig beheer, naar hetwelk die rekeningen waren opgemaakt, berustte op deze grondslagen :

Staat en Spoorweg werden als onderscheiden eenheden beschouwd.

Voor de kredieten, aan den Spoorweg toegekend en gedekt door de vlottende schuld (toen was het meerendeels het geval), werd de Staat beschouwd als een bankier en trok hij ten laste van den Spoorweg eenen interest van 4 % van den dag af dat het betalingsorder in de bureelen van Staats Schatkist was uitgevaardigd. Die interesten hielden op zoodra het overeenkomend aandeel van den Spoorweg in de vlottende schuld overging tot de bevestigde schuld.

Was er eene leening uitgeschreven, dan werd het evenredig aandeel van den Spoorweg tegenover de andere Staatsdiensten berekend. En tot bedrag van dat evenredig aandeel droeg de Spoorweg bij in al de verrichtingen in verband met die leening (uitdelgingskapitalen, afgekochte kapitalen, uitdelgingskosten, bankcommissie, enz.).

Zoo begrepen Rekenkamer Ministerie van Financiën en Ministerie van Openbare Werken, de voorschriften der wetten van 1834 en 1835 op de uitdelging.

* * *

Het verslag van M. A. Dumon besloot als volgt :

« Het gewichtige van deze studie zal aan de aandacht der Kamers niet

ontsnappen. — Het is een uitgangspunt. — Voortaan zal het Ministerie van Openbare Werken ervoor zorgen jaar om jaar soortgelijken staat bekend te maken, als vervolg op dien welken ik de eer heb over te leggen. »

Het Ministerie van Openbare Werken heeft inderdaad, tot in 1872, ieder jaar, het verslag bekend gemaakt van de verrichtingen van den Spoorweg, in den vorm vastgesteld in 1857, 't is te zeggen dat ieder jaar, gedurende dat tijdvak, in het *Jaarverslag* verscheen :

1° Een *Algemeenen toestand* die men *kapitaal-rekening* of *geldelijken toestand* heeft geheeten sedert 1863;

2° Een *Toestand van Staats Schatkist tegenover den Spoorweg;*

3° Eene *Rekening der jaarlijksche ontvangsten en uitgaven*, dat is eene jaarlijksche exploitatie-rekening.

Van af 1873, werd, zonder dat het *Jaarverslag* de minste uitlegging dienaangaande bevat, de toestand der Openbare Schatkist tegenover den Spoorweg niet meer medegedeeld.

Welnu, dat stuk was van het allergrootste belang, vermits het, op klare en beknopte wijze, de samenvatting was van :

De ontvangsten (aandeel van den Staat);
De exploitatie-uitgaven;
De betaalde interesten;
De sommen aan uitdelging besteed;
Het saldo in credit of debet.

Ieder dier staten was, door de overdracht van het saldo van 't vorig jaar, aan den vorigen verbonden, zoodat men tevens de gansche rekening van ieder dienstjaar alsmede den einduitslag van de onderneming kreeg.

Om een begrip te geven van het groot belang dat het regelmatig bekendmaken van dat stuk opleverde, drukken wij hieronder de *credit-zijde* van ieder der dienstjaren voor welke het stuk werd bekend gemaakt. Daar het Debet enkel één post begrijpt, dat is de *ontvangsten* die insgelijks in het Credit voorkomen, hebben wij het Debet onverlet gelaten, om de tabel eenvoudiger te maken.

Die tabel maakt afzonderlijke melding van de kapitalen, besteed aan het uitdelgen van de leeningen en van die besteed aan het uitdelgen der schulden van *Bergen op Manage* en van de *Bassins Houillers*.

Dat onderscheid is niet te vinden in de officieële tabellen. Om het te bekomen, hebben wij :

a) Wat *Bergen op Manage* betreft, van de globale uitdelgingskapitalen de sommen afgetrokken, vermeld in de tabel der uitdelging van de schuld van Bergen op Manage, bladzijde 136 van het *Jaarverslag* voor 1858;

b) Wat de *Bassins Houillers* betreft, voor 1871, de som van fr. 27,919.86 afgetrokken, als uitgedelgd opgegeven op bladzijde 59 van het *Jaarverslag* 1871 : en voor 1872, het verschil afgetrokken tusschen die som en die van fr. 56,892.38 als uitgedelgd opgegeven op 31 December 1872, dat is 56,892.38 — 27,919 86 = fr. 28,972.52.

Toestand van Staats Schatkist tegenover den Spoorweg (uittreksels uit de *Jaarverslagen* der verrichtingen van den Spoorweg).

AANWIJZING.		1856		1857		1858	
Saldo op 31 December van 't vorig jaar	Credit	54,584,446 48		54,816,417 78		55,982,913 47	
	Debet	»		»		»	
Terechtwijzing der vorige dienstjaren		+ 29,736 82	= 54,614,183 30	+ 317,116 39	= 55,133,534 17	+ 341,930 82	= 54,324,844 29
Onderzocht dienstjaar.	Exploitatie-uitgaven		14,608,507 10		13,861,961 58		14,698,465 68
	Interesten der Schatkist-bons, der leeningen en der schuld van Bergen op Manage		6,706,709 09		6,725,987 83		7,069,890 76
	Kapitalen tot uitdelging van de leeningen	2,143,001 98		2,341,501 69		2,319,739 21	
	Uitdelging der schuld van Bergen op Manage	»	2,143,001 98	»	2,341,501 69	4,735 95	2,324,475 16
	Uitdelgingskosten		10,576 11		12,171 30		13,034 14
	Verscheidene kosten betreffende de leeningen		20,408 41		16,529 11		16,642 65
	Totalen der verschotten van wege de Schatkist. . . fr.		78,103,385 99		78,091,485 68		78,447,350 68
	Ontvangsten van den spoorweg (exploitatie- en onrechtstreeksche ontvangsten, enz.)		23,286,968 21		24,108,572 21		25,740,858 58
Saldo op 31 December van het onderzocht dienstjaar.	Credit		54,816,417 78		55,982,913 47		52,706,492 10
	Debet		»		»		»

Toestand van Staats Schatkist tegenover den Spoorweg (vervolg).

AANWIJZING.		1859		1860		1861	
Saldo op 31 December van 't vorig jaar	Credit	52,706,492 10		51,087,900 18		47,019,911 52	
	Debet	»		»		»	
Terechtwijzing der vorige dienstjaren		+ 265,508 26	= 52,970,000 56	— 6,515 18	= 51,081,385 00	— 29,714 41	= 46,990,197 11
Onderzocht dienstjaar.	Exploitatie-uitgaven		14,512,284 31		14,371,279 78		14,786,996 42
	Interesten der Schatkist-bons, der leeningen en der schuld van Bergen op Manage		7,429,595 49		6,930,319 75		6,796,782 31
	Kapitalen tot uitdelging van de leeningen	2,590,629 39		2,466,402 49		2,751,805 92	
	Uitdelging der schuld van Bergen op Manage	11,796 07	2,602,425 46	12,395 25	2,478,795 74	30,199 05	2,782,004 97
	Uitdelgingskosten		12,059 18		12,452 88		15,127 71
	Verscheidene kosten betreffende de leeningen		10,684 01		64,936 31		61,942 49
	Totalen der verschotten van wege de Schatkist . . fr.		77,537,048 81		74,939,169 46		71,433,051 01
	Ontvangsten van den Spoorweg (exploitatie- en onrechtstreeksche ontvangsten, enz.)		26,449,148 63		27,919,257 94		30,049,902 73
Saldo op 31 December van het onderzocht dienstjaar	Credit		51,087,900 18		47,019,911 52		41,383,148 28
	Debet		»		»		»

Toestand van Staats Schatkist tegenover den Spoorweg (vervolg).

AANWIJZING.		1862		1863		1864	
Saldo op 31 December van 't vorig jaar	Credit	41,383,148 28		35,433,855 55		29,789,206 37	
	Debet	»		»		»	
Terechtwijzing der vorige dienstjaren		— 164,334 05	= 41,218,814 23	+ 26,687 40	= 35,460,543 04	+ 8,110 24	= 29,797,316 61
Onderzocht dienstjaar. Exploitatie-uitgaven			15,181,867 87		13,867,853 46		17,927,843 12
Interesten der Schatkist-bons, der leeningen en der schuld van Bergen op Manage			6,736,448 84		6,570,655 64		6,569,822 16
Kapitalen tot uitdelging van de leeningen		2,911,597 39	2,925,277 22	2,818,525 24	2,852,897 62	2,994,218 28	5,009,318 26
Uitdelging der schuld van Bergen op Manage		13,679 83		14,372 38		15,099 98	
Uitdelgingskosten			13,019 08		12,481 13		16,035 51
Verscheidene kosten betreffende de leeningen			20,458 63		15,626 74		12,090 93
Totaal der verschotten van wege de Schatkist	fr.		66,095,865 87		61,760,057 63		57,272,426 59
Ontvangsten van den Spoorweg (exploitatie en onrechtstreeksche ontvangsten, enz.)			30,662,010 32		31,970,851 26		33,901,771 61
Saldo op 31 December van het onderzocht dienstjaar.	Credit		35,433,855 55		29,789,206 37		23,370,654 98
	Debet		»		»		»

Toestand van Staats Schatkist tegenover den Spoorweg (vervolg).

AANWIJZING.		1865		1866		1867	
Saldo op 31 December van 't vorig jaar	Credit	23,370,654 98		17,911,136 72		15,057,922 64	
	Debet	•		•		•	
Terechtwijzing der vorige dienstjaren		— 167,183 77		— 191,625 15		+ 256,692 21	
			= 23,203,471 21		= 17,719,511 59		= 15,294,614 85
Onderzocht dienstjaar.	Exploitatie-uitgaven	. . . . .	19,646,960 43	. . . . .	22,069,702 98	. . . . .	24,400,116 58
	Interesten der Schatkist-bons, der leeningen en der schuld van Bergen op Manage	. . . . .	9,070,236 29	. . . . .	7,543,667 70	. . . . .	7,418,045 55
	Kapitalen tot uitdelging van de leeningen	3,648,724 84		2,846,444 93		4,185,718 41	
	Uitdelging der schuld van Bergen op Manage	15,864 41	3,664,589 25	16,667 55	2,863,112 28	17,511 55	4,201,229 76
	Uitdelgingskosten	. . . . .	16,654 84	. . . . .	15,256 27	. . . . .	17,826 41
	Verscheidenen kosten betreffende de leeningen	. . . . .	268,045 04	. . . . .	57,767 91	. . . . .	96,575 67
	Totaal der verschotten van wege de Schatkist . . fr.	. . . . .	53,869,957 69	. . . . .	50,267,018 73	. . . . .	51,358,206 61
	Ontvangsten van den spoorweg (exploitatie- en onrechtstreeksche ontvangsten, enz)	. . . . .	35,958,820 34	. . . . .	35,229,096 09	. . . . .	36,817,910 61
Saldo op 31 December van het onderzocht dienstjaar	Credit	. . . . .	17,911,136 72	. . . . .	15,057,922 64	. . . . .	14,544,296 01
	Debet	. . . . .	•	. . . . .	•	. . . . .	•

Toestand van Staats Schatkist tegenover den Spoorweg (vervolg).

AANWIJZING.		1868		1869		1870	
Saldo op 31 December van 't vorig jaar	Credit	14,544,296 01		10,069,937 47		9,807,097 11	
	Debet	»		»		»	
Terechtwijzing der vorige dienstjaren		— 182,986 99	= 14,361,309 02	— 152,531 43	= 9,917,406 04	+ 286,538 99	= 10,093,636 10
Onderzocht dienstjaar.	Exploitatie-uitgaven		24,826,964 36		24,356,263 25		25,354,076 52
	Interesten der Schatkist-bons, der leeningen en der schuld van Bergen op Manage		7,280,190 80		7,067,531 84		6,855,503 55
	Kapitalen tot uitdelging van de leeningen	1,884,556 98		8,529,900 67		1,709,982 91	
	Uitdelging der schuld van Bergen op Manage	18,397 85	1,902,954 83	19,329 24	8,549,229 91	20,307 79	1,730,290 70
	Uitdelgingskosten		9,678 48		15,446 70		16,581 27
	Verscheidene kosten betreffende de leeningen		1,349 52		12,467 46		7,840 15
	Totaal der verschotten van wege de Schatkist . . . fr.		48,388,447 01		49,918,345 20		44,057,728 29
	Ontvangsten van den spoorweg (exploitatie- en onrechtstreeksche ontvangsten, enz.)		38,318,509 54		40,111,248 09		41,933,064 65
Saldo op 31 December van het onderzocht dienstjaar.	Credit		10,069,937 47		9,807,097 11		2,124,663 64
	Debet		»		»		»

Toestand van Staats Schatkist tegenover den Spoorweg (vervolg).

AANWIJZING.		1871		1872	
Saldo op 31 December van 't vorig jaar	Credit	2,124,663 64		»	
	Debet	»		11,397,357 03	A REPORTER.
Terechtwijzing der vorige dienstjaren		+ 144,062 43	= 2,268,726 07	. . . . .	+ 195,708 44
Onderzocht dienstjaar. — Exploitatie-uitgaven		. . . . .	35,108,526 62	. . . . .	42,179,801 46
Interesten der Schatkist-bons, der leeningen en der schuld van Bergen op Manage en van deze der Kolenstreken van af 1871		. . . . .	8,121,817 86	. . . . .	9,093,961 23
Kapitalen tot uitdelging van de leeningen		1,630,944 67		1,684,859 49	
Uitdelging der schuld van Bergen op Manage en van deze der Kolenstreken van af 1871		21,335 87	1,680,202 40	22,416 »	1,736,948 01
Uitdelgingskosten		B. H. 27,919 86	16,660 14	B. H. 28,972 52	118,445 41
Verscheidene kosten betreffende de leeningen		. . . . .	170,069 67	. . . . .	
TOTAAL der verschotten van wege de Schatkist . . . . . fr.		. . . . .	47,366,002 76	. . . . .	53,324.164 55
Ontvangsten van den spoorweg (exploitatie- en onrechtstreeksche ontvangsten, enz.).		. . . . .	58,763,359 79	. . . . .	59,699,067 26
Saldo op 31 December van het onderzocht dienstjaar	Credit	. . . . .	»	. . . . .	»
	Debet	. . . . .	11,397,357 03	. . . . .	6,374,902 71
				REPORT. . . .fr.	11,597,357 03
				TOTAAL van het verschuldigde saldo. . .fr.	17,772,259 74

Die tabel toont ons de uitmuntende uitslagen der exploitatie van Staats spoorweg van 1856 tot 1872.

Op 31 December 1855, bedroeg het *batig slot* der Schatkist	fr.	54,584,446 48
Op 31 December 1872, bedroeg het *debetslot*		17,772,259 74
Dus bedroeg de winst, uitdelging inbegrepen, voor dit tijdperk van zeventien jaar	fr.	72,356,706 22

Gedurende hetzelfde tijdperk was er besteed aan de uitdelging :

Op de leeningen	fr.	50,575,323 81
Op de schulden van Bergen op Manage en der Kolenstreken		308,376 57
TOTAAL. . . .	fr.	50,883,600 38

Ziehier de omstandige cijfers, volgens bijlage XXXVII van het *Jaarverslag* 1878 :

	Sommen besteed aan het uitdelgen van de leeningen.	Sommen besteed aan het uitdelgen van de schulden van Bergen op Manage en van de Kolenstreken.
1856. . . . . fr.	2,173,986 50	»
1857.	2.359,315 44	10,686 66
1858.	2,342,924 28	11,227 67
1859.	2,613,372 58	11,796 07
1860.	2.543,791 68	12,393 25
1861.	2,846,054 50	13,020 67
1862.	2,945,055 10	13,679 83
1863.	2,846,633 11	14,372 38
1864.	3,022,344 72	15,099 98
1865.	3,953,424 72	15,864 41
1866.	2.917,468 91	16,667 55
1867.	4,227,918 49	17,511 35
1868.	1,895,584 98	18,397 85
1869.	8,557,814 85	19,329 24
1870.	1,726,030 21	20,307 79
1871.	1,819,046 34	47,885 87
1872.	1,804,557 42	50,136 »
TOTALEN. . . fr.	50,575,323 81	308,376 57

Van 1873 tot 1878 wordt in de *Jaarverslagen,* in stede van den *Toestand van Staats Schatkist tegenover den Spoorweg,* doch zonder die verandering uit te leggen, eene *Algemeene rekening der exploitatie, sedert het begin af,* medegedeeld, wat eene eenvoudige opsomming is van totalen, zooals ieder kan oordeelen naar het hiernavolgend uittreksel voor 1873 :

DEBET. *Algemeene rekening der exploitatie*

Exploitatie-dienst.	Begrooting	Eigenlijke exploitatie-kosten . . . . fr.	533,975,561 07		
		Uitgaven voor voltooiings- en verbeteringswerken, betaald op de Begrooting van Openbare Werken	7,127,679 29	541,103,240 36	
		Geconcedeerde lijnen door den Staat beheerd.			611,675,751 25
	Geheven op de ontvangsten.	*A.* Aandeel in de ontvangsten, toegekend aan de maatschappijen wier lijnen door den Staat zijn beheerd . . . . fr		70,570,510 87	
		B Vaste cijns voor het beheeren van de lijn van Spa naar de grens van het Groothertogdom (Verdrag van 11 Juli 1872) fr.		646,558 85	
		Afgekochte lijnen en overgenomen materieel (jaargelden).			
	Betalingen door het Ministerie van Financiën gedaan	Lijn van Bergen op Manage. — Interesten . . . fr.	11,151,952 62	11,429,610 »	14,235,598 85
		Lijn van Bergen op Manage. — Uitdelging	277,657 38		
		Lijn van Pepinster op Spa — Interesten . . . fr.	582,350 »	595,250 »	
		Lijn van Pepinster op Spa — Uitdelging	12,900 »		
		Materieel overgenomen van de Compagnie des Bassins Houillers. — Interesten . . . fr	1,678,275 »	1,764,000 »	
		Materieel overgenomen van de Compagnie des Bassins Houillers. — Uitdelging	85,725 »		
		Kosten betreffende de kapitalen voor eerste inrichting.			
Leeningen.	. . . . .	Interesten betaald op de leeningen . . . . . fr		234,775,710 57	525,554,008 34
	. . . . .	Gelden besteed aan het uitdelgen van de titels. (Zie hiernaast de gelijke waarde van fr. 81,547,764.29.)		86,785,014 55	
	. . . . .	Kosten betreffende de uitdelging		415,088 »	
	. . . . .	— de leeningen		5,553,295 42	
Saldo van het Debet op het Credit.	Uitgedelgde kapitalen (leeningen en jaargelden) . . . . . fr			81,927,956 07	94,307,309 99
	Rekening der Schatkist.	Afkorting voor het terugbetalen van de gewone geldmiddelen der Schatkist. fr	10,858,257 41		
		Som voorbehouden voor de op 31 December 1873 vervallen interesten op de niet uitgedelgde gedeelten der leeningen, doch eerst op 1 Mei 1874 te betalen aan de houders van leening-titels. . .	1,541,096 48	12,379,353 92	
					1,045,770,468 59

van het begin af tot op 31 December 1873. **CREDIT.**

Exploitatie	Bruto-ontvangst van het net . . . . . fr	957,969,896 80	
	Onrechtstreeksche ontvangsten verhuren van grond, van gebouwen, enz., verkoop van versleten materieel, van achtergelaten voorwerpen, enz.	4,859,028 70	963,124,608 12
	Minimum gewaarborgd door de Maatschappij van 's Gravenbrakel op Gent	295,682 62	
Uitgedelgde kapitalen.	Leeningen (berekend naar 't bedrag van uitgifte).	81,547,764 29	
	Jaargelden. Lijn van Bergen op Manage.	277,657 38	
	Jaargelden. — van Pepinster op Spa (nagenoeg).	12,900 »	81,927,956 07
	Jaargelden. Materieel overgenomen van de Compagnie des Bassins Houillers.	89,634 40	
Als kapitaal	Exploitatiekosten betaald op de kapitaal-rekening in 1835 en in 1836, vóór het tot stand brengen van eene jaarlijksche Begrooting van 't Ministerie van Openbare Werken. . . .	700,979 38	717,904 20
	Niet gebezigde sommen in de Schatkist terug gestort. . . .	16,924 82	
			1,045,770,468 59

Die algemeene rekening der exploitatie is geen staat van rekenplichtig beheer noch van statistiek, want om als statistisch stuk te gelden, zou het moeten gepaard gaan met de opgave, per dienstjaar, der bijzondere sommen die tot iedere post bijdroegen.

Door aldus deze rekening in de plaats te stellen van den *Toestand van Staats Schatkist tegenover den Spoorweg*, die sedert 1857 was afgekondigd, brak het Bestuur af met de overlevering door den heer A Dumon ingevoerd.

Die rekening beantwoordt ten slotte geenszins aan wat de rekening moet zijn van eenen ondernemer tegenover zijnen bankier. Voor een degelijk rekenplichtig beheer moet dergelijke rekening per dienstjaar worden opgemaakt en als uitgangspunt de slotsom genomen van het voorgaande dienstjaar, maar niet het algeheel bedrag der ontvangsten en uitgaven, sedert de stichting.

In 1878 wordt de grond zelf van het boekhouden gewijzigd

De tot dan toe gevolgde regelen worden door *onderstellingen* vervangen. Daarover geeft het Bestuur deze uitleggingen in het *Jaarverslag* voor dit dienstjaar :

« De daar even uiteengezette toestand werd opgemaakt volgens de wijze welke, het Ministerie van Openbare Werken, in overeenstemming met het Ministerie van Financiën en met de Rekenkamer in 1857 aannam en sedert trouw heeft gevolgd.

» Alhoewel dat stelsel werd beschouwd als vatbaar voor verbetering, scheen het noodig het eene laatste maal toe te passen, ten einde de uitslagen van het dienstjaar 1878 te kunnen vergelijken met die welke de vorige besturen opgaven voor de vroegere jaren.

» Naast die uitslagen, heb ik den toestand doen opmaken volgens het stelsel dat, mijns dunkens, voortaan dient toegepast.

» Het denkbeeld om de balans van den Spoorweg en de rekening zijner verrichtingen naar andere grondslagen op te maken, werd reeds sedert lang geopperd en herhaaldelijk in de Kamers besproken. Reeds in November 1877, werd door mijnen achtbaren voorganger, eene commissie benoemd met hoofdzakelijken last dat netelig en gewichtig vraagstuk te onderzoeken. De nieuwe regels stelde ik vast met instemming dier commissie.

» Eerst en vooral dienen de regelen bepaald voor het berekenen van de uitdelging der kapitalen, door de Schatkist verschoten voor de eerste inrichting van 's lands spoorwegen.

» Meer lettende op den tekst dan op den geest der wetten van 1 Mei 1834(1) en van 12 April 1839 (2), nam de Spoorweg vroeger te zijnen laste al de sommen welke de Schatkist jaarlijks besteedde, hetzij aan de uitdelging,

---

(1) Artikel 5 der wet van 1 Mei 1834 : « De ontvangsten der baan voortkomende van de vrachtgelden die jaarlijks door de wet moeten geregeld worden, zullen dienen om de interesten te dekken van de uitdelging der leening, alsmede de jaarlijksche onderhouds- en beheerkosten der nieuwe lijn. »

(2) Artikel 4 der wet van 12 April 1839 : « De opbrengst der vrachtgelden zal in de Schatkist worden gestort om te dienen voor de onderhouds- en beheerkosten der baan, alsmede voor het uitkeeren van de interesten en van de kapitalen besteed aan het aanleggen der baan. »

hetzij aan het uitkeeren zijner schulden. Aldus nam men in de exploitatierekening een uit zijnen aard zelf onveranderlijk bestanddeel op, dat de uitslagen onnauwkeurig maakte. Niet alleen waren de dotatiën tot aflossing der verschillende schulden van den Staat, niet bepaald op hetzelfde bedrag (de eene, van 1 % voor de 3 % van 1838 en de 4 % van 1856, lieten de uitdelging dier schulden toe op vijf en dertig jaar, tegen den prijs der Beursnoteering, de andere van ½ %, bij voorbeeld de 4 ½ %, vergden een tijdperk van nagenoeg drie en vijftig jaar), maar ze kregen niet altijd hunne bestemming. Dat was namelijk 't geval met de 4 ½ %, wanneer dat fonds boven pari stond.

» Van eenen anderen kant, gebeurde het dat, het laatste uitdelgingsjaar van de schuld nabij zijnde, de Schatkist, in plaats van deze te blijven aflossen, liever uitkeerde.

» De rekeningen van zekere dienstjaren hadden dus hoogst zware lasten te dragen, terwijl andere dienstjaren er nagenoeg volkomen vrij van waren (1). Ten gevolge van die verschillende handelwijze, oefende de uitdelging op de becijferde uitslagen der exploitatie meer invloed uit dan het verkeer. Om te bewijzen hoe groot het verschil kon zijn, volstaat het te herinneren dat de Schatkist de schuld aan 4 % op 1 Juli 1869 bij voorbaat heeft uitgekeerd, en dat de Spoorweg uit dien hoofde, in 1869, eenen buitengewonen last van fr. 7,058,869.68 te dragen had. Derhalve is het boni dat fr. 4,474,758.34 bedroeg in 1868, gedaald tot fr. 262,840.36 in 1869.

» Dat gebeurde insgelijks, doch op mindere schaal, tijdens de vervroegde uitkeering, in 1873, van de schuld 3 % van 1838.

» Een stelsel dat dergelijke uitslagen oplevert hoeft gewijzigd.

» Ziehier waardoor het werd vervangen :

» In de plaats van aan te nemen dat de Spoorweg zijne kapitalen voor eerste inrichting zoekt in leeningen met tusschenkomst van den Staat, heeft men in beginsel aangenomen dat hij zou beschouwd worden als die kapitalen rechtstreeks ontleenende aan de Schatkist, voortaan zijn bankier, doch onder vaste en onveranderlijke voorwaarden. Den interest heeft men berekend tegen 4 %, met 90 jaar als tijdperk voor de uitdelging. En wel om de volgende redenen : het bedrag van 4 % voor den interest uit hoofde van de lasten door de Schatkist gedragen, rekening houdende met de achtereenvolgende omzetting der schulden 5 % in 4 ½ en die van 4 ½ in 4 %; en het tijdperk van 90 jaar, omdat het overeenkomt met den gewonen duur der concessiën.

» De uitdelging verdeelende over een langer tijdperk dan dit door de Schatkist voor hare leeningen aangenomen, wijkt men hoegenaamd niet af van de wetten van 1834 en van 1855. Want die wetten, alhoewel den Spoorweg verplichtende zijn inrichtingskapitaal uit te delgen, bepaalt het tijdperk niet binnen hetwelk die uitdelging moet geschieden.

» Daarenboven, om de wezenlijke winst van den spoorweg vast te stellen, om de betrekkelijke waarde der jaarlijksche uitslagen van de onderneming te doen uitschijnen — en juist dat doel dient bereikt — is het er minder om te doen de Schatkist en den Spoorweg volstrekt juist dezelfde lasten op te

(1) Men kan onder andere, zien dat in 1869 de uitdelgingen fr. 8,529,900.67 bedroegen, en dat zij in 1874 enkel fr. 141,029.50 beliepen

leggen, uit hoofde van de leeningen, dan een gemeenschappelijk middel van beoordeeling te vinden, dat gestadig aangewend kan worden.

» Moest de interest, op 4 % bepaald, te gering schijnen, zoo kan iedereen gemakkelijk de uitslagen der exploitatie berekenen, door de lasten van den spoorweg tegen eenen hoogeren interest uit te cijferen : de mogelijke verhooging zou eenvoudig verhoudingshalve toenemen.

» De onderstelling waarvan men uitging (de Schatkist als bankier van den Spoorweg beschouwend) liet toe al de rekeningen zoo eenvoudig mogelijk te maken. Dat is een der aanzienlijkste voordeelen van die nieuwigheid, zooals het zal blijken uit de vergelijking van de nieuwe tabellen met de vroegere. »

Van 1835 tot 1878 hield het Bestuur het als volstrekten plicht, door artikel 5 der wet van 1834 opgelegd, zijne ontvangsten niet alleen te besteden om de exploitatiekosten te dekken, maar ook om de Schatkist te vergoeden voor al de lasten aan interesten en uitdelging welke zij droeg wegens het aanleggen en inrichten der lijnen.

In 1857 waren Rekenkamer, Ministerie van Financiën en Ministerie van Openbare Werken het eens geworden om zich streng te gedragen naar die bepalingen voor het opmaken van den geldelijken toestand van den Spoorweg op 31 December 1855.

In zijn verslag aan de Kamers op 30 September 1857, herinnerde de heer A. Dumon, Minister van Openbare Werken, terloops, dezen onvermijdelijken regel : « Er dient insgelijks niet vergeten, zegde hij, dat de schuld van » fr. 54,584,446.48 (van den Spoorweg jegens de Schatkist) fr. 33,801,093.66 » uitdelgings-kapitalen begrijpt, en dat, met die last op den Spoorweg te » doen drukken, overeenkomstig artikel 5 der wet van 1n Mei 1834, enz... »

Welnu de schuld van fr. 54,584,446.48 was vastgesteld door op het *debet* van den Spoorweg al de sommen te brengen, welke de Schatkist voor zijnen dienst had uitgegeven, namelijk de interesten der kapitalen, zooals zij die had uitgekeerd, alsmede de uitdelgingen zooals zij die had verwezenlijkt.

Na zoowel als vóór 1857 was hetzelfde stelsel toegepast, zonder dat de volkomen wettelijkheid ervan ooit een oogenblik twijfelachtig voorkwam.

Eerst in 1878 werd er door het Bestuur eensklaps van afgezien, om op eigene hand aan te nemen hetgeen het « *een nieuw stelsel* » heet dat, zooals wij verder bewijzen, een willekeurig stelsel de plaats doet innemen van een stelsel van rekenplichtig beheer, door de wet bevolen en in 1857 bekrachtigd door Rekenkamer, Ministerie van Financiën en Ministerie van Openbare Werken.

Die gewichtige veranderingen aankondigende, drukt wel is waar het Bestuur de meening uit dat men tot dan toe meer acht had gegeven op den tekst dan op den geest der wetten van 1834 en van 1835. Daaruit diende afgeleid dat het *nieuw stelsel* meer steunt op den geest der wet. Wij denken dat niet.

In 1878 acht het Bestuur dat voortaan, met het oog op den interest der leeningen, *de spoorweg wordt beschouwd als zijne kapitalen ontleenende aan de Schatkist tegen vaste en onveranderlijke voorwaarden.*

Welnu, de wet van 1834 zegt uitdrukkelijk dat de opbrengst der vrachtgelden onder andere zullen dienen om de interesten van de leening te dek-

ken; de wet van 1835 zegt dat die opbrengst zal dienen om *de interesten en de kapitalen* uit te keeren.

De verplichting, den spoorweg door de wet opgelegd om aan de Schatkist de interesten der leeningen uit te keeren, zooals die interesten aan de titelhouders worden betaald, is dus duidelijk bewezen. En daaruit blijkt dat alle begrip van leeningen door de Schatkist aan den spoorweg gedaan tegen vaste voorwaarden, dient van de hand gewezen.

Het *nieuw stelsel* der interesten, verre van meer te steunen op den geest der wetten van 1834 en van 1835, is er rechtstreeks mede in strijd.

Voor de uitdelging gaat het *nieuw stelsel* uit van de gedachte dat men, *door de uitdelging te verdeelen over een langer tijdperk dan dit door de Schatkist voor hare leeningen aangenomen, hoegenaamd niet afwijkt van de wetten van 1834 en van 1835, omdat die wetten, alhoewel den spoorweg verplichtende zijn inrichtings-kapitaal uit te delgen, het tijdperk niet bepaalt binnen hetwelk die uitdelging moet geschieden.*

Die opvatting is verkeerd.

Artikel 5 der wet van 1834, herinnerd in het verslag des heeren A. Dumon, op 30 September 1857, zegt immers dat de opbrengsten der vrachtgelden onder andere zullen dienen om *de uitdelging van de leening* te dekken.

Die bewoordingen brengen mede dat de spoorweg de uitdelging moet betalen in dezelfde voorwaarden als de Schatkist het doet.

En artikel 4 der wet van 1835 bepaalt dat de spoorweg de opbrengst der vrachtgelden in de Schatkist zal storten om namelijk te dienen voor het uitkeeren van de interesten en van de kapitalen. Deze uitkeering brengt de betaling mede door den Spoorweg van den interest door de Schatkist betaald alsmede van de uitdelging zooals de Schatkist die doet.

Beide gedeelten dier bepaling zijn overigens onafscheidbaar, want men kan de betaalde interesten niet nauwkeurig terugbetalen zonder nauwkeurig de uitgedelgde kapitalen terug te betalen, en omgekeerd.

Het *nieuw stelsel* der uitdelging is dus eveneens in strijd met de bepalingen der wetten van 1834 en van 1835.

Wij zijn verre van den tijd toen de heer minister Dumon aan de Kamers eenen geldelijken toestand voorlegde, « met de meeste zorg opgmaakt, toestand die bepaald vast stond en voortaan van alle betwisting vrij was, vermits Rekenkamer en Minister van Financiën hem volkomen waren toegetreden ».

Noch Rekenkamer noch Minister van Financiën droegen bij om het nieuw stelsel van 1878 op te maken.

* * *

Het Bestuur paste niet alleen het nieuw stelsel van boekhouden toe dat zij van af 1878 invoerde, en als uitgangspunt genomen den toestand op 31 December 1877, zooals die bleek uit de voorgaandelijk gevolgde regelen.

Alles wat gedaan was van 1835 tot 1877, werd als niet bestaande beschouwd : men heeft geene rekening gehouden met de interesten in dat tijdperk betaald, evenmin als met de uitdelgingen en de betaalde kosten van leening en van uitdelging.

Het *Jaarverslag* 1878 spreekt niet van het verslag van den heer A. Dumon van 30 September 1857, en wat de wijze van boekhouden betreft, in 1857 vastgesteld, bepaalt zich de toelichting van het nieuwe stelsel bij de verklaring dat « alhoewel het vroegere stelsel werd beschouwd als vatbaar voor verbetering, het noodig scheen het eene laatste maal toe te passen ten einde de uitslagen van 1878 te kunnen vergelijken met die welke de vorige besturen opgaven voor de vroegere jaren ».

Doch die uitslagen van de voorgaande jaren, tot verwezenlijkte feiten geworden, werden omgewerkt. Al de berekeningen werden hermaakt tot in 1835 toe opklimmende : de berekeningen der interesten, naar het bedrag van 4 %, in 1878 bij onderstelling opgemaakt, en de berekeningen der uitdelgingen naar dat *ondersteld* bedrag alsmede naar het *ondersteld* tijdperk van negentig jaar.

Op die wijze werd de toestand naar de gegevens van 1857 en volstrekt overeenkomende met de voltrokken feiten, vervangen door eenen toestand gesteund op andere stellingen dan die welke de Rekenkamer en het Bestuur in 1857 hadden erkend als overeenkomstig met de wet.

* * *

De gevolgen van de toepassing van het nieuw stelsel op het tijdperk van 1835 tot 1878, vergeleken met het vroegere stelsel van boekhouden, worden door het Bestuur uiteengezet in de hierachterstaande tabel, getrokken uit het *Jaarverslag* 1878 en reeds opgenomen in het verslag der Middenafdeeling van 1901.

Algemeene uitslagen der vergeleken rekeningen.

ONTVANGSTEN.

	VROEGERE REKENING.	NIEUWE REKENING.	VERSCHIL TUSSCHEN de vroegere en de nieuwe rekening.	
			Meer.	Minder.
a. Bruto ontvangsten . . . . . fr.	1,422,763,497 88	1,422,763,497 88	»	»
b. Onrechtstreeksche ontvangsten — Onrechtstreeksche ontvangsten	5,641,072 38	5,641,072 38	»	»
b. Onrechtstreeksche ontvangsten — Opbrengst van den verkoop van onroerend goed.	2,235,104 80	2,235,104 80	»	»
b. Onrechtstreeksche ontvangsten — Aandeelen in de jaargelden voor 1877 en 1878 (art. 77 van de overeenkomst van 1 Juni 1877).	»	2,341,307 68	(1) 2,341,307 68	»
c. Exploitatie-kosten met bijzondere fondsen betaald, namelijk in 1835 en in 1836, en niet gebezigde sommen die terug in de Schatkist kwamen . .	717,904 20	»	»	717,904 20
TOTAAL DER ONTVANGSTEN. . . fr.	1,429,355,579 26	1,430,978,982 74	2,341,307 68	717,904 20

(1) Die sommen wegen tegen elkander op en mogen dus ter zijde worden gelaten.

UITGAVEN.

	VROEGERE REKENING.	NIEUWE REKENING.	VERSCHIL TUSSCHEN de nieuwe en de vroegere rekening. Meer.	Minder.
a. Exploitatie-uitgaven. Eigenlijke exploitatie-uitgaven (inbegrepen de slotsom der regeling van de boeken)	830,888,212 06	830,888,212 06	»	»
a. Exploitatie-uitgaven. Jaarwedden en vergoedingen, voor 1878, van het Middenbestuur van den spoorweg	»	985,970 »	985,970 »	»
b. Uitgaven voor voltooiing en verbetering	8,377,937 54	8,377,937 54	»	»
c. Veranderlijke cijnsgelden toegekend aan de maatschappijen	109,532,172 28	109,532,172 28	»	»
c. Vast cijnsgeld voor de lijn van Spa naar de grens van 't Groothertogdom	3,146,538 83	3,146,538 83	»	»
d Aandeelen van jaargelden voor 1877 en 1878 (art. 57 der overeenkomst van 1 Juni 1877) . . Interesten . .	»	2,208,759 95	(1) 2,341,307 68	»
d Aandeelen van jaargelden voor 1877 en 1878 (art. 57 der overeenkomst van 1 Juni 1877) . . Uitdelging . .	»	132,547 75		
e. Verschillende jaargelden . . . . Interesten . .	58,297,497 77	58,297,497 77	»	»
e. Verschillende jaargelden . . . . Uitdelging . .	4,097,855 45	4,097,855 45	»	»
f. Leeningen . . . Interesten, verschillende kosten, verhezen, enz	316,933,466 69	347,435,252 85	30,501,786 14	»
f. Leeningen . . . Uitdelging . .	83,675,812 58	22,334,279 96	»	61,341,532 62
g. Uitgekeerde voorschotten der Schatkist.	14,406,086 06	41,308,853 54	26,902,767 48	»
h. Opbrengst van den verkoop van onroerende goederen	»	2,233,104 80	2,233,104 80	»
TOTAAL DER UITGAVEN. . . fr.	1,429,355,579 26	1,430,978,982 74	62,964,936 10	61,341,532 62

(1) Die sommen wegen tegen elkander op en mogen dus onvermeld blijven.

In deze studie, die voor doel heeft het stelsel van boekhouden van den Spoorweg uit te leggen en niet de cijfers te recht te wijzen, is het nutteloos de verschillende posten dier tabel één voor één te onderzoeken.

Wij bepalen er ons bij enkel bij de sommen uit die tabel stil te blijven welke opgegeven zijn onder het hoofdstuk *Uitgaven*, littera *F. Leeningen*.

Voor de *vroegere rekening* stellen wij vooreerst dit vast :

In bovenstaande tabel vindt men te zamen :		Volgens bladzijden 296 en 297 in het *Jaarverslag* 1878, moet het zijn :	
Interesten, verschillende kosten, verliezen, enz.	316,933,466 69	Interesten . . . fr.	306,943,752 69
Uitdelging	83,675,812 58	Uitdelgingskosten . .	445,023 46
		Leeningskosten. . .	4,387,736 76
			311,776,512 91
		Gelden besteed aan de uitdelging . . . . fr.	88,832,748 36
Totaal . . fr.	400,609,279 27	Totaal . . fr.	400,609,261 27

Op 18 frank na (1) komen beide totalen overeen, maar de twee uitleggingen der feiten verschillen merkelijk.

In de tabel opgemaakt door 't Bestuur om als bewijsstuk te dienen tot staving van het nieuw stelsel van boekhouden, vinden wij enkel het bedrag der uitdelging verwezenlijkt op de leeningen *tegen de waarde der uitgifte* en *in globo* voor 't overige. Op bladzijden 296 en 297 van het *Jaarverslag* vinden wij integendeel de omstandige uitlegging van de gansche som.

Ongetwijfeld is de wezenlijke uitdelging die welke de wezenlijke kapitalen betreft, doch eene leening en de inkoop van titels vergen kosten. Met het oude stelsel, nam de spoorweg juist de lasten op zich, die op den Staat vielen, uit hoofde der leeningen voor den spoorweg. Met het nieuw stelsel laat de spoorweg al die lasten op de Schatkist drukken. 't Is waarschijnlijk om die reden dat bovenstaande tabel (blz. 100-101) *in globo* vermeldt wat op bladzijden 296 en 297 van het *Jaarverslag* omstandig is opgegeven. Dat valt te betreuren, want de tabel tot vergelijking van de uitslagen volgens het vroegere en het nieuwe stelsel van boekhouden moest die posten omstandig mededeelen.

De verwarring, in de tabel, van de interesten, de uitdelgingskosten en de leeningskosten, levert het groot bezwaar op niet genoeg de verscheidenheid te doen uitkomen van de lasten die de wetten van 1834 en 1835 ten laste van den spoorweg legden. In de hierop volgende tabellen plaatsen wij die tegenover de lasten opgegeven in de nieuwe formule's (zie blz. 103-107).

---

(1) Dat verschil van 18 frank wordt niet uitgelegd.

Financiëele lasten der wezenlijke kapitalen.

DIENSTJAAR.	REKENINGEN OPGEMAAKT VOLGENS DE VOLTROKKEN FEITEN. (Weggelaten in 1878.) KAPITALEN VOORTKOMENDE VAN DE LEENINGEN. VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.		REKENINGEN BERUSTENDE OP ONDERSTELLINGEN. (Aangevangen in 1878 en opgemaakt voor het verloopen tijdperk van 1835 tot 1878.) KAPITALEN VOORTKOMENDE VAN DE LEENINGEN EN VAN DE GEWONE GELDMIDDELEN. ONDERSTELDE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.	
	a. Betaalde interesten. *b* Sommen besteed aan de uitdelging. *c.* Kosten van uitdelging. *d.* Kosten der leeningen.	TOTAAL der wezenlijke financiëele lasten.	*a.* Onderstelde interesten. *b.* Onderstelde uitdelging.	TOTAAL der schijnbare financiëele lasten.
1835 tot en met 1855	*a.* 115,787,426 94 *b.* 33,801,093 46 *c.* 202,984 19 *d.* 2,513,741 38	152,305,245 97	*a.* 111,722,736 43 *b.* 4,256,951 18	115,979,687 61
1856	*a.* 6,706,709 09 *b.* 2,143,001 98 *c.* 10,576 11 *d.* 20,408 41	8,880,695 59	*a.* 7,386,186 86 *b.* 387,184 19	7,773,371 05
1857	*a.* 6,064,544 49 *b.* 2,330,615 03 *c.* 12,171 30 *d.* 16,529 11	8,423,659 93	*a.* 7,474,412 76 *b.* 407,842 52	7,882,255 28
1858	*a.* 6,408,788 43 *b.* 2,313,247 49 *c.* 13,034 14 *d.* 16,642 65	8,751,712 71	*a.* 7,490,445 80 *b.* 427,896 09	7,918,339 89
1859	*a.* 6,769,061 56 *b.* 2,590,629 59 *c.* 12,059 18 *d.* 10,684 01	9,382,434 14	*a.* 7,371,704 41 *b.* 445,926 36	7,817,630 77

Financiëele lasten der wezenlijke kapitalen (vervolg).

DIENSTJAAR.	REKENINGEN OPGEMAAKT VOLGENS DE VOLTROKKEN FEITEN. (Weggelaten in 1878.) KAPITALEN VOORTKOMENDE VAN DE LEENINGEN. VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.		REKENINGEN BERUSTENDE OP ONDERSTELLINGEN. (Aangevangen in 1878 en opgemaakt voor het verloopen tijdperk van 1833 tot 1878.) KAPITALEN VOORTKOMENDE VAN DE LEENINGEN EN VAN DE GEWONE GELDMIDDELEN. ONDERSTELDE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.	
	a. Betaalde interesten. *b.* Sommen besteed aan de uitdelging. *c.* Kosten van uitdelging. *d.* Kosten der leeningen.	TOTAAL der wezenlijke financiëele lasten.	*a.* Onderstelde interesten. *b.* Onderstelde uitdelging.	TOTAAL der schijnbare financiëele lasten.
1860	*a.* 6,270,383 » *b.* 2,466,402 49 *c.* 12,452 88 *d.* 64,936 31	8,814,174 68	*a.* 7,245,735 53 *b.* 466,419 84	7,712,155 37
1861	*a.* 7,184,817 10 *b.* 2,768,984 30 *c.* 15,127 71 *d.* 61,042 49	10,030,871 60	*a.* 7,111,221 35 *b.* 490,801 74	7,602,025 09
1862	*a.* 6,077,798 67 *b.* 2,911,597 39 *c.* 13,019 08 *d.* 20,438 63	9,022,853 77	*a.* 7,064,317 52 *b* 517,721 44	7,582,038 96
1863	*a.* 5,912,678 02 *b.* 2,818,525 24 *c.* 12,481 13 *d.* 15,626 74	8,759,311 13	*a.* 7,063,174 26 *b.* 546,051 36	7,609,225 62
1864	*a.* 5,852,592 14 *b.* 2,994,218 28 *c.* 16,035 51 *d.* 12,090 93	8,874,936 86	*a.* 6,986,829 80 *b.* 574,187 62	7,561,017 42

Financiëele lasten der wezenlijke kapitalen (vervolg).

DIENSTJAAR.	REKENINGEN OPGEMAAKT VOLGENS DE VOLTROKKEN FEITEN. (Weggelaten in 1878.) KAPITALEN VOORTKOMENDE VAN DE LEENINGEN		REKENINGEN BERUSTENDE OP ONDERSTELLINGEN. (Aangevangen in 1878 en opgemaakt voor het verloopen tijdperk van 1833 tot 1878.) KAPITALEN VOORTKOMENDE VAN DE LEENINGEN EN VAN DE GEWONE GELDMIDDELEN.	
	VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.		ONDERSTELDE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.	
	a. Betaalde interesten. *b.* Sommen besteed aan de uitdelging. *c.* Kosten van uitdelging. *d.* Kosten der leeningen.	TOTAAL der wezenlijke financiëele lasten.	*a.* Onderstelde interesten. *b.* Onderstelde uitdelging.	TOTAAL der schijnbare financiëele lasten.
1865	*a.* 6,426,890 37 *b.* 3,648,724 84 *c.* 16,654 84 *d.* 268,045 04	10,360,315 09	*a.* 7,059,728 18 *b.* 608,046 69	7,667,774 87
1866	*a.* 6,888,005 25 *b.* 2,846,444 73 *c.* 13,256 27 *d.* 57,767 91	9,805,474 16	*a.* 7,488,796 46 *b.* 649,931 71	8,138,728 17
1867	*a.* 6,765,226 70 *b.* 4,185,718 41 *c.* 17,826 41 *d.* 26,373 67	10,991,145 19	*a.* 7,743,902 46 *b.* 685,868 01	8,429,770 47
1868	*a.* 6,632,258 65 *b.* 1,884,356 98 *c.* 9,678 48 *d.* 1,349 52	8,527,843 63	*a.* 7,780,162 62 *b.* 718,372 92	8,498,535 54
1869	*a.* 6,414,531 08 *b.* 8,529,900 67 *c.* 15,446 70 *d.* 12,467 46	14,972,345 91	*a.* 7,750,335 98 *b.* 752,950 10	8,503,286 08

Financiëele lasten der wezenlijke kapitalen (vervolg)

DIENSTJAAR	REKENINGEN OPGEMAAKT VOLGENS DE VOLTROKKEN TEITEN (Weggelaten in 1878) KAPITALEN VOORTKOMENDE VAN DE LEENINGEN — VERRICHTINGEN GEDURENDE HELDER DIENSTJAAR		REKENINGEN BERUSTENDE OP ONDERSTELLINGEN (Aangevangen in 1878 en opgemaakt voor het verloopen tijdperk van 1845 tot 1878) KAPITALEN VOORTKOMENDE VAN DE LEENINGEN EN VAN DE GEWONE GELDMIDDELEN — ONDERSTELDE VERRICHTINGEN GEDURENDE HELDER DIENSTJAAR	
	a Betaalde interesten *b* Sommen besteed aan de uitdelging *c* kosten van uitdelging *d* Kosten der leeningen	TOTAAL der wezenlijke financiëele lasten	*a* Onderstelde interesten *b* Onderstelde uitdelging	TOTAAL der schijnbare financiëele lasten
1870	*a* 6,203,481 22 *b* 1,701,702 42 *c* 16,382 01 *d* 7,945,78	7,929,511 43	*a* 7,891,098 81 *b* 794,066 90	8,685,165 71
1871	*a* 6,204,047 86 *b* 1,652,316 53 *c* 16,660 14 *d* 170,069 67	8 023,094 20	*a.* 8,531,642 48 *b.* 857,831 39	9,389,473 87
1872	*a* 7,812,512 46 *b* 1,686,112 01 *c* 17,106 57 *d* 101,338 84	9,617,069 88	*a* 9,732,247 10 *b* 932,474 52	10,664,721 62
1873	*a* 10,606,836 48 *b* 3,532,122 91 *c* 135 35 *d* 154 896 87	14,293,991 61	*a.* 13,607,205 94 *b* 1,074,659 22	14,681,865 16
1874	*a* 12,475,830 91 *b* 141,029 50 *c* 140 27 *d* 255,445 65	12,872,446 15	*a.* 14,744,508 75 *b.* 1,145,832 44	15,888,341 19

Financiëele lasten der wezenlijke kapitalen (vervolg).

DIENSTJAAR.	REKENINGEN OPGEMAAKT VOLGENS DE VOLTROKKEN FEITEN. (Weggelaten in 1878.) KAPITALEN VOORTKOMENDE VAN DE LEENINGEN. VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.		REKENINGEN BERUSTENDE OP ONDERSTELLINGEN. (Aangevangen in 1878 en opgemaakt voor het verloopen tijdperk van 1845 tot 1878.) KAPITALEN VOORTKOMENDE VAN DE LEENINGEN EN VAN DE GEWONE GELDMIDDELEN ONDERSTELDE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.	
	a. Betaalde interesten. *b.* Sommen besteed aan de uitdelging. *c.* Kosten van uitdelging. *d.* Kosten der leeningen.	TOTAAL der wezenlijke financiëele lasten.	*a.* Onderstelde interesten. *b.* Onderstelde uitdelging.	TOTAAL der schijnbare financiëele lasten.
1875	*a.* 10,852,899 01 *b.* 146,016 07 *c.* 145 88 *d.* 319,990 39	11,319,051 35	*a.* 16,444,678 19 *b.* 1,233,870 60	17,678,548 79
1876	*a.* 13,380,326 65 *b.* 301,288 32 *c.* 301 28 *d.* 54,613 98	13,736,530 23	*a.* 17,414,714 63 *b.* 1,308,834 59	18,723,549 22
1877	*a.* 15,679,909 31 *b.* 759,407 01 *c.* 759 59 *d.* 60,948 25	16,501,023 96	*a.* 21,433,249 58 *b.* 1,475,975 99	22,909,225 57
1878	*a.* 17,568,597 30 *b.* 701,095 11 *c.* 588 64 *d.* 143,443 07	18,413,522 12	*a.* 22,896,218 95 *b.* 1,576,582 54	24,472,801 49
TOTALEN.	*a.* 306,945,752 69 *b.* 88,832,748 36 *c.* 445,023 46 *d.* 4,387,736 76	400,609,261 27	*a.* 347,435,252 83 *b.* 22,334,279 96	369,769,532 79

Fr. 30,839,728 48 minder met het stelsel der *Nieuwe Formule's*.

De totalen vergelijkende met de algeheele verschillen welke voorkomen in de tabel bladzijden 100-101, dan vinden wij :

Algemeene uitslagen der vergeleken rekeningen.

Verschillen der nieuwe rekening bij de vroegere rekening :

Ontvangsten	Vermeerdering. fr.	2,341,307 68	1,623,403 48 meer.
	Vermindering . .	717,904 20	
Uitgaven . .	Vermeerdering. .	62,964,936 10	1,623,403 48 —
	Vermindering . .	61,341,532 62	
	Algemeene balans. . . fr.		»

De vergelijking van beide rekeningen wordt in het *Jaarverslag* met volgende bewoordingen uitgelegd en beoordeeld :

« Twee hoeveelheden staan vast : de ontvangsten en ook de uitgaven der » exploitatie.

» Alleen het gebruik van het overschot der winsten verschilt.

» Volgens de vroegere rekening zijn de uitkeeringen van kapitalen als » volgt becijferd :

» Uitbetaalde jaargelden . . . . . fr.	4,097,855 45	
» Uitgedelgde verschotten der Schatkist.	83,675,812 58	
» Verschotten der Schatkist terugbetaald op loopende rekening.	14,406,086 96	
		102,179,754 09
» Daarvan af te trekken de sommen genomen op bijzondere fondsen . . . . . fr.		717,904 20
» Blijft . . . fr.		101,461,849 89

» Volgens de nieuwe rekening, bedragen die posten :

» Uitbetaalde jaargelden . . . . . fr.	4,097,855 45	
» Uitgedelgde verschotten der Schatkist.	22,334,279 96	
» Verschotten der Schatkist terugbetaald op loopende rekening.	41,308,853 54	
» Verschotten der Schatkist terugbetaald met de opbrengst van den verkoop van onroerende goederen.	2,233,104 80	
		69,974,093 75

» Daaruit volgt voor de nieuwe rekening, eene vermindering op de terugbetaalde kapitalen, van . . . . . fr. 31,487,756 14

die men als vermeerdering terug vindt op de lasten der leeningen . . . . . fr.	30,501,786 14	31,487,756 14
en op de kosten van 't Middenbestuur . .	985,970 »	

» 't Is omdat die fr. 31,487,756.15 in het nieuw stelsel werden besteed » aan het uitkeeren van lasten, waarop het vroeger stelsel niet lette.

» Er dient herinnerd dat die nieuw ingeschreven lasten vooral hieruit » voortvloeien dat met het vroeger stelsel, de spoorweg geen interest hoe- » genaamd betaalde voor de kapitalen verschoten op gewone geldmiddelen.

» Kortom, ik heb getracht den geldelijken toestand van Staatsspoorweg » op te maken volgens de regelen gevolgd bij alle nijverheidsonderne- » mingen, ten einde de uitslagen der onderneming in al hunne wezenlijk- » heid te kunnen doen uitschijnen. »

Bovenstaande verrekening vergt dezelfde voorbehoudingen als de cijfers der tabel waarvan zij de uitlegging is. Wij bepalen er ons bij de aandacht te vestigen op :

1° De som van fr. 41,308,853.54 opgegeven als terugbetaald aan de Schatkist op loopende rekening;

2° De som van fr. 30,501,786.14 besteed, naar het Bestuur zegt, aan het uitkeeren van lasten waarop het vroeger stelsel niet lette, 't is te zeggen de kapitalen voor eerste inrichting voortkomende van de *gewone geldmiddelen.*

Het inkas der onderneming beschouwen als eene terugbetaling aan de Schatkist is eene nieuwigheid die afwijkt van alle aangenomen regelen en van de grondbeginselen van het boekhouden. Dat heeft men niet kunnen volhouden. Van af 1881 en 1882 werden er veranderingen toegebracht aan het opstellen van dien post in de bilans, en in 1883 bevat de *Rekening van eerste inrichting* deze nota als verwijzing onder titel *Uitdelging* : « Onder deze rubriek vermeldde men ten titel van onderstelde uitdelging, het beschikbaar saldo van den spoorweg, wat voor gevolg had de *nog* uit te delgen sommen verkeerdelijk met dat bedrag te verminderen. Dat saldo zal voortaan op de financiëele rekening voorkomen. »

Het Bestuur erkent de onregelmatigheid der handelwijs die wij afkeuren : dit ontslaat ons van verder aandringen.

De bestemming toegekend aan de som van fr. 30,501,786.14 strookt niet met de feiten. Tot staving daarvan, is het voldoende de tabel na te zien van de *Financiëele lasten,* vermeld op bladzijde 103 en volgende.

Men ziet dat op 31 December 1878, het totaal der financiëele lasten, sedert het begin, beliep.	fr. 400,609,261 27
en met het stelsel der *Nieuwe Formule's*	369,769,532 79
Dus met het laatste stelsel eene vermindering van . .	fr. 30,839,728 48

Verre van de financiëele lasten te hebben verzwaard, hebben de *Nieuwe Formule's* die lasten merkelijk verminderd, alhoewel zij de betaling begrijpen van eenen interest van 4 °/₀ aan de kapitalen voortkomende van de gewone geldmiddelen.

't Is nauwelijks noodig te doen uitschijnen hoe weinig de opmerking aan 't slot van dat uittreksel gegrond is. In alle nijverheidsondernemingen bestaat het boekhouden enkel in het trouw en methodisch inschrijven van de voltrokken feiten. Voor het boekhouden door het Bestuur van Spoorwegen in 1878 aangevangen, vervangt men integendeel de wezenlijk voltrokken feiten door louter theorische regelen, door een soort van vermoeden, ten minste wat de financiëele lasten betreft. In strijd met de bevestiging van het *Jaarverslag* 1878, is de financiëele toestand van Staatsspoorweg dus niet opgemaakt naar de regelen gevolgd bij alle nijverheidsondernemingen, maar wel naar regelen die juist het tegenovergestelde zijn.

* * *

Daareven deelden wij de uitleggingen mede van het Bestuur over het toepassen van de *nieuwe formule's*. Volgens die uitleggingen, namelijk volgens de conclusie voortspruitende uit de *Algemeene uitslagen der vergelekene rekeningen*, zou het schijnen dat de verschillen, aan vermeerdering of aan vermindering, tusschen de nieuwe en de vroegere rekening tegen elkander opwegen. 't Ware evenwel bezwaarlijk aan te nemen dat de grondige wijzigingen door de *nieuwe formule's* ingevoerd, om het kapitaal, het bedrag van den interest en het stelsel van uitdelging vast te stellen, hoegenaamd geen gevoeligen uitslag hadden opgeleverd.

Die uitslag is tot hiertoe nog niet gebleken, omdat, in zijne uitleggingen en in zijne vergelijkende tabel (zie blz. 100-101), het Bestuur nog niet gesproken heeft van het bedrag van 't kapitaal dat op 31 December 1878 nog uit te delgen bleef, met beide stelsels van boekhouden. De uitdelging, verwezenlijkt met het vroeger stelsel, en de uitdelgingen berekend naar het nieuw stelsel, worden wel opgegeven, maar de uitslag van die uitdelgingen op het kapitaal wordt niet bepaald.

Die uitslag is te vinden in de vergelijking van de bilans op 31 December 1878, opgemaakt het eene naar het vroeger stelsel van boekhouden, het andere naar het nieuw stelsel.

Het bilan, opgemaakt volgens de nieuwe formule's vermeldt *in globo* voor al de afgekochte lijnen, het bedrag der gekapitaliseerde jaargelden wegens afkoop : wij hebben die vermelding aangevuld door de omstandige opsomming dier jaargelden per maatschappij, zooals die opsomming te vinden is op bladzijde 306 van het *Jaarverslag*, ten einde de vergelijkingsposten te doen overeenstemmen.

(110 bis)

1901/02

N° 78

Kapitaal rekening

Bilan gesloten op 31 december 1878

cfr 35 mm film

2 plan(s)

Het vergelijken van beide bilans doet het verschil uitschijnen tusschen de posten betreffende het kapitaal voor eerste inrichting, dat op het *credit* vertegenwoordigd is door :

a) De wezenlijke kapitalen ;

b) De gekapitaliseerde jaargelden.

	Wezenlijke kapitalen	Gekapitaliseerde jaargelden
In de balans opgemaakt naar het vroeger stelsel, bedragen die sommen. . fr.	656,326,117 27	260,589,506 10
In de balans naar het nieuw stelsel, bedragen zij	621,799,138 19	319,798,631 10
Verschil van het nieuw met het oud stelsel . . . . . fr.	—34,526,979 08	+59,209,125 »

De vermindering aan *wezenlijke kapitalen* is uit te leggen als volgt :

1° Het nieuw stelsel brengt enkel in rekening de kapitalen die wezenlijk werden uitgegeven voor de eerste inrichting. Dus verdwijnen uit het bilan :

a) De som die beschikbaar blijft op de kredieten door de Kamers gestemd . . . . . fr.	17,445,737 02
b) De exploitatiekosten afgenomen van het kapitaal en de ongebruikte sommen, te zamen	717,904 20
2° Eene nota onder aan de bladzijde 62 van het *Jaarverslag* 1878 bericht ons dat, met het nieuw stelsel, de som van fr. 1,937,251.80, zijnde het krediet toegekend bij de wet van 7 mei 1876, om het tekort te dekken van den Groot-Luxemburger spoorweg, in 1873, moet genomen worden op de ontvangsten der exploitatie, en dus afgetrokken van het kapitaal.	1,937,251 80
TOTAAL. . . . fr.	20,120,893 02
Zoo wij daarbij het inkas van den spoorweg voegen . .	14,406,086 06
dan komen wij tot . . . . . fr.	34,526,979 08

welke som overeenkomt met het hooger aangeduide verschil voor de wezenlijke kapitalen.

	Groot-Luxemburger spoorweg.	« Bassins Houillers. »
De vermeerdering op de *gekapitaliseerde jaargelden* komt hieruit voort, dat in het volgende bilan, het vroeger stelsel slechts . . . . . fr.	74,399,400 »	159,146,500 »
opgeeft, en de *nieuwe formule's* in het volgende bilan.	92,726,525 »	200,028,500 »
wat als verschil geeft. . . . . fr.	+18,327,125 »	+40,882,000 »
TOTAAL OVEREENKOMENDE met het hooger aangeduid verschil voor de gekapitaliseerde jaargelden . . . . . fr.	59,209,125 »	

Waaraan die verschillen toe te schrijven zijn zegt het *Jaarverslag* 1878 niet.

Alhoewel de tabel van de *Algemeene uitslagen der vergelekene rekeningen* zegt dat de uitdelging der jaargelden dezelfde is met beide stelsels va

boekhouden, stellen wij vast dat in het bilan volgens het vroegere stelsel de uitdelging der jaargelden op 31 December 1878, de som bedraagt van fr. 3,853,452.20 en in het bilan naar het nieuw stelsel fr. 4,230,403.20.

Geen van beide cijfers komt overeen met het totaal van fr. 4,097,855.45 dat de tabel der *Algemeene uitslagen der vergelekene rekeningen* opgeeft voor denzelfden post.

Wat er ook van zij van die verschillen voor de gekapitaliseerde jaargelden en voor de uitdelging die er mede in betrekking staat, dit feit blijft : dat met het nieuwe stelsel zoowel als met het vroegere, de spoorweg de jaargelden te zijnen laste nam, zooals die door de Openbare Schuld werden betaald

Het vergelijken van de bilans doet vrij vreemde bijzonderheden uitschijnen wat het wezenlijk bedrag betreft der nog uit te delgen kapitalen zoowel met het een als met het ander stelsel.

Met het vroegere stelsel van boekhouden had men op 31 December 1878,

uitgedelgd	fr.	83,675,812 58
en bleef er uit te delgen		539,689,395 53

na de som te hebben afgetrokken welke beschikbaar bleef op de kredieten door de Kamers gestemd, alsook de exploitatie-kosten genomen op de kapitaal-rekening in 1835 en 1836, alsmede de niet gebezigde sommen die terug in de Schatkist werden gestort en de toelagen vanwege de steden.

Het nieuw stelsel van boekhouden onderstelde op 31 December 1878,

eene uitdelging van	fr.	22,334,279 96
dus fr. 61,341,552.62 minder dan vroeger en evenwel bleef er, volgens het bilan, maar		554,169,825 02

uit te delgen, of slechts fr. 14,480,429.49 meer dan met het vroegere stelsel.

Dien uitslag bekwam men :

1° Door het kapitaal te verminderen :

a) Met het krediet gestemd om het tekort te dekken van den Groot-Luxemburger spoorweg in 1873	fr.	1,957,251 80
b) Met de opbrengst van den verkoop van onroerende goederen		2,233,104 80
c) Met de kosten van het baanvak van Landen op Sint-Truiden.		1,361,892 99
TOTAAL. . . .	fr.	5,552,249 59
2° Door het inkas van den spoorweg te beschouwen als terugbetaling aan de Schatkist	fr.	41,308,853 54
Bij die twee sommen de uitdelging voegende, die fictief werd berekend, dat is		22,334,279 96
komen wij tot.	fr.	69,195,383 09
Dat is het totaal der uitdelgingen ingeschreven of begrepen in het bilan opgemaakt volgens het nieuwe stelsel, en zoo wij dat totaal vergelijken met het bedrag der uitdelgingen verwezenlijkt onder het vroegere stelsel . .	fr.	83,675,812 58
komen wij tot een verschil van	fr.	14,480,429 49

overeenstemmende met het hooger vastgesteld verschil.

Kortom, op 31 December 1878 gaf de vroegere rekening eene uitdelging op van . . . . . fr. 83,675,812 58

Op denzelfden datum kwam in de rekening, opgemaakt naar de *Nieuwe Formule's*, eene uitdelging voor van . . . 69,195,383 09

terwijl de uitdelging volgens den termijn van negentig jaar, interest tegen 4 % inbegrepen, enkel beliep. 22,334,279 96

Om het bedrag van 69,195,383.09 te bekomen, had men er bijgevoegd :

1° Eene som van . . . . . fr. 5,552,249 59

ten gevolge van verminderingen van kapitaal die zoowel in de vroegere rekening als in de nieuwe rekening kunnen verwezenlijkt zijn en dus niet afhangen van het stelsel;

2° Het saldo van 41,308,853 54

wat voor gevolg had, — zooals later door het Bestuur werd erkend, — « de nog uit te delgen sommen verkeerdelijk met zooveel te verminderen. Waaruit volgt dat het wezenlijk nog uit te delgen kapitaal op 31 December 187[illegible] volgens de *Nieuwe Formule's*, niet. . . . . fr. 554,169,825 02

bedroeg, maar die som, verhoogd met. 41,308,853 54

Dus. . . . fr. 595,478,678 56

Hooger deden wij uitschijnen dat het stelsel van boekhouden, in 1878 gehuldigd, onwettelijk was, en blijkbaar in strijd met de regelen toegepast in nijverheidsondernemingen. Thans ziet men dat het eerste bilan, opgemaakt naar dat boekhouden, erg onregelmatig was.

In 1883 erkende het Bestuur dat het verkeerd was het overschot der ontvangsten op de uitgaven, als uitdelging te beschouwen.

Hoe ging het Bestuur intusschen te werk, 't is te zeggen van 1879 tot 1882?

De bilans van 1879 en 1880 werden juist als die van 1878 opgemaakt. Het overschot der ontvangsten op de uitgaven wordt er afgetrokken van het nog uit te delgen kapitaal.

Einde 1879, was dat overschot gedaald tot fr. 39,570,775.76 ; op 31 December 1880, tot fr. 39,058,176.40.

Hier geldt het niet het overschot *op het dienstjaar,* maar het algeheele saldo van al de dienstjaren sedert 1835, ten gevolge der toepassing van de *nieuwe formule's.*

Op 31 December 1881 daalde het saldo tot fr. 32,345,533.01. Het wordt niet meer vermeld onder de : « *Terugbetaalde verschotten der Schatkist* », zooals in 1879 en 1880; men heet het « *Inkas van den Spoorweg* ». Die wijziging is echter louter oppervlakkig, want dat *Inkas* wordt afgetrokken van het nog uit te delgen kapitaal, zooals de *Terugbetaalde verschotten der Schatkist* daarvan waren afgetrokken in 1879 en in 1880.

In 1882 heet het bilan *Algemeene Toestand.* Het bewuste saldo is nog ver-

minderd en bedraagt slechts fr. 24,234,738.35. Ditmaal heet men het « *Inkas van den Spoorweg door de Schatkist verschuldigd* », doch nog voortdurend wordt het afgetrokken van het nog uit te delgen kapitaal.

Behalve veranderingen in den vorm, wordt dus het stelsel — voor de eerste maal in 1878 toegepast - - bij voortduring gevolgd van 1879 tot 1882.

In 1883 ontstaat er eene belangrijke wijziging. In het *Jaarverslag* worden het bilan van vóór 1882 en de *Algemeene toestand* van 1882 vervangen door eene *Rekening van eerste inrichting*. Bij die *Rekening* komt eene verwijzing voor, onder de bewoording *Uitdelging*, welke wij reeds overdrukten :

« Onder die rubriek gaf men als onderstelde uitdelging op het beschikbaar saldo van den Spoorweg, wat voor gevolg had de *nog* uit te delgen sommen met evenveel verkeerdelijk te verminderen. Dat saldo zal voortaan op de financiëele rekening vermeld staan. »

Einde 1883, was het saldo nogmaals gedaald, daar dit dienstjaar met een tekort sloot. Men vond echter het middel om die verlaging minder erg te maken en voortaan den toestand te verbeteren, die ieder jaar slechter werd.

Ziehier hoe het *Jaarverslag* 1883 (bladz. 8) dat middel uiteenzet :

« Financieele rekening. — *Lasten en geldmiddelen.* — Vooraleer den » financiëelen toestand van 1883 uiteen te zetten, komt het ons gepast voor » te herinneren dat, vóór 1878, de rekeningen van den spoorweg uitsluitend » de verrichtingen van den algemeenen dienst der Schatkist weergaven. » Zooals in het *Jaarverslag* van 1878 werd uitgelegd, nam de spoorweg » bij voorbeeld ten zijnen laste al de sommen welke de Schatkist jaarlijks » besteedde hetzij aan den interest, hetzij aan de uitdelging, door de leenings- » wetten voorzien, hetzij aan het vervroegd uitkeeren zijner schulden; de » financiëele rekening onderging dien ten gevolge den invloed van hoofd- » zakelijk veranderlijke bestanddeelen, die de uitslagen van het onderzocht » dienstjaar onoprecht maakten. Niet alleen bedroegen de uitdelgingskre- » dieten der verschillende leeningen niet steeds dezelfde som, maar ze werden » niet altijd voor hunne bestemming gebezigd, wat zware lasten oplegde » aan zekere dienstjaren, terwijl andere dienstjaren er nagenoeg vrij van » waren. Men begrijpt hoe onregelmatig dergelijke toestand is, wanneer » men hoofdzakelijk tracht te weten *hoeveel de spoorweg wezenlijk opbrengt* » *ten aanzien der jaarlijksche lasten.* Daarom ook schijnt het, ten einde die » bezwaren te vermijden, redematig Staatsspoorweg tegenover de Schat- » kist in denzelfden toestand te plaatsen als eene maatschappij tegenover » eenen bankier die haar, tegen vasten interest en vaste uitdelging, de » noodige kapitalen zou leveren voor de eerste inrichting der lijnen en voor » dezer materiëel, en die tevens kassier zou zijn, zoowel voor ontvangsten » als voor uitgaven, tegen wederzijdsche interest-rekening.

» Naar aanleiding daarvan, werd insgelijks de vraag geopperd van de » verschotten door de Schatkist aan Staatsspoorweg, gedurende het tijdperk » 1852-1878, tot beloop van fr. 89,851,043.61 gedaan, welke verschotten » werden genomen op de jaarlijksche boni's van Staats Algemeene Begroo- » ting. Alhoewel men tot dan toe het kosteloos verschieten van dat kapitaal had » beschouwd als eene vergoeding voor de kostelooze of tegen verminderden

» prijs verstrekte diensten, alsmede voor de aanzienlijke uitgaven, den » spoorweg in 't openbaar belang opgelegd, enz., werd er, in 1878, aange- » nomen dat die verschotten de Schatkist aangerekend zouden worden. Te » dien einde, al gaf men den financiëelen toestand van 1878 op zooals vroeger, » werd die toestand vergeleken met de uitslagen waarop de wijze van boek- » houden neerkwam, die op twee nieuwe beginselen gesteund was :

» Opneming in de vroegere rekeningen, van af 1852, van de lasten in ver- » houding tot het vermelde verschot van 89,000,000 frank;

» Toepassing van den beginne af, voor al de sommen aan de Schatkist » verschuldigd, van eenen algemeenen interest van 4 % en van een vast » uitdeldingskrediet van fr. 0,^{120775} %, gedurende negentig jaar.

» Toen evenwel de lasten van 't verleden naar die algemeene cijfers » werden terechtgewezen, vergat men :

» 1° Dat de Schatkist, voortaan jegens den spoorweg handelende als » bankier, hem interesten moet aanrekenen voor de sommen welke zij » ontvangt en in kas houdt, evenals de spoorweg, op zijne beurt, interesten » verschuldigd is voor de betalingen door de Schatkist;

» 2° Dat den spoorweg de samengevoegde interesten dienen aangerekend, » in de plaats van de enkele interesten;

» 3° Dat men op zijn debet de interesten en de uitdelging *voor het gansche* » *jaar* niet mag brengen, wanneer het sommen geldt die achtereenvolgens » in den loop van het dienstjaar werden uitbetaald;

» 4° Dat, voor de lijnen in aanleg, de interest der uitgegeven sommen ten » laste van het kapitaal moet vallen, tot den dag waarop die lijnen in » gebruik worden gesteld (1). Dat is overigens zoo met alle soortgelijke » ondernemingen :

» Zekere wijzigingen zijn dus onmiddellijk noodig en de financiëele reke- » ning zal voortaan opgeven :

» *In ontvangsten* : De samengevoegde saldo's der vorige dienstjaren, » alsmede de interesten er van; de netto-opbrengst van het onderzocht » dienstjaar en den gemiddelden interest daarvoor; de interesten die ten » goede kwamen aan de maatschappijen wegens verschotten op den aankoop » van gronden, op de bouwmaterialen voor het werk aangebracht, enz., en » eindelijk het aandeel van jaarsommen verschuldigd door de « Bassins » Houillers » of door hunne rechthebbenden, overeenkomstig artikel 37 der » wet van 1 en 26 Juni 1877.

» *In uitgaven* : De algeheele lasten aan interest en uitdelging die ten laste » vallen van Staatsspoorweg, uit hoofde van de kapitalen besteed aan het » aanleggen, den aankoop van materiëel, enz.; de te betalen jaarsommen » voor den afkoop van zekere lijnen; de veranderlijke en vaste vergeldingen » verschuldigd voor de vergunde lijnen, waarvan de Staat het beheer in

---

(1) Voorbeeld : De ringspoorweg te Luik kostte voor 't aanleggen, op dertien jaar, fr. 9,625,516.10, en legde aan de exploitatie-rekeningen eenen buitengewonen last op, interesten en uitdelging, van fr 2,472,861.06, die op het kapitaal moesten drukken Dezelfde verkeerde regel werd gevolgd voor alle werken van eerste inrichting.

» handen heeft, alsmede de interesten voor de rekeningen door de Schatkist
» betaald. Evenwel kunnen de lasten, ontstaan in den loop van het dienstjaar,
» enkel interest leveren voor de aangenomen lijnen, voor welke in de afkoop-
» overeenkomsten andere vervaldatums werden bepaald dan jaartermijnen.
» Buiten dat geval, moet de spoorweg enkel jaarlijks eenen interest betalen
» van 4 % voor de sommen door de Schatkist ter zijner ontlasting betaald;
» noch min, noch meer. Die schuld is maar eischbaar op 't einde van het
» dienstjaar, want anders zou de interest hooger zijn dan 4 %. 't Komt er dus
» weinig op aan binnen welken termijn of tijdperken de Schatkist hare eigene
» schuldeischers betaalt. Die bijzondere voorwaarden kunnen geenen invloed
» uitoefenen op de berekeningen met den spoorweg afgesproken.

» Uit de financiëele rekening, naar die beginselen opgemaakt, blijkt dat het
» totaal der ontvangsten op 31 December 1883, beliep . fr. 75,589,068 94
» en het debet. 55,137,960 48

» wat het beschikbaar saldo vermindert tot. . . . . fr. 20,451,108 46

» daarin niet begrepen de berekening van de interesten voor de jaren van vóór
» 1883, daar die berekening enkel voor het loopende dienstjaar werd gemaakt.»

Die nieuwe maatregelen zijn eene uitbreiding van de *formule's* van 1878.

Wij zullen achtereenvolgens de vier regelen onderzoeken door het Bestuur in 1883 aangenomen.

Eerste regel. — *De Schatkist, voortaan jegens den spoorweg handelende als bankier, moet hem de interesten aanrekenen voor de sommen welke zij ontvangt en in kas houdt, evenals de Spoorweg op zijne beurt aan de Schatkist interesten verschuldigd is voor de betalingen door de Schatkist.*

Dat is geen nieuw denkbeeld. Het werd reeds uitgedrukt door den heer Dumon, Minister van Openbare Werken, in zijn verslag van 30 September 1857 (blz. 10), doch naar zijn oordeel was dergelijke verrekening onmogelijk.

Het Bestuur heeft gedacht ze te kunnen opmaken sedert 1883, en in zijn antwoord, opgenomen in het verslag der Middenafdeeling over de Begrooting van spoorwegen, posterijen en telegrafen voor 1900, maakte 't Bestuur de regelen bekend naar welke die rekening is opgemaakt. Uit dit antwoord blijkt dat zulke berekening van interest berust op louter willekeurige en volstrekt onnauwkeurige middelcijfers. Wij achten het nutteloos nogmaals aan te dringen op de bewijsvoering daarover ontwikkeld door de Middenafdeeling voor 1900 (zie Verslag 1901, bladzijden 169-174). Er dient echter opgemerkt dat de spoorweg, uitgaande van de onderstelling dat de Schatkist voortaan zou beschouwd worden als zijn bankier, de voorwaarden hunner onderlinge betrekkingen éénzijdig heeft vastgesteld. Het kwam redematig voor, zegt het Bestuur, Staatsspoorweg tegenover de Schatkist in denzelfden toestand te plaatsen als eene maatschappij tegenover eenen bankier. Welnu 't is klaar dat de huidige toestand van den Spoorweg tegenover de Schatkist heel verschillend is. De bankier zou voorzeker niet aannemen van zijnen klant enkel denzelfden interest te ontvangen als dien hij hem zelf zal uitbe-

talen. Verre van zonder invloed te zijn op de overeenkomsten met zijnen klant, zouden de bijzondere voorwaarden, den bankier opgelegd door zijne eigene schuldeisschers, rechtstreeks daarop invloed uitoefenen. Nergens zou eene maatschappij eenen bankier vinden, die zou toestemmen haar *kosteloos* tot bankier te dienen, zooals de Schatkist het doet voor den Spoorweg. Om te oordeelen hoeveel de spoorweg wezenlijk opbrengt tegenover de jaarlijksche lasten, moest men niet enkel rekening houden met de wederzijdsche interesten, maar ook in aanmerking nemen de diensten welke de Schatkist aan den spoorweg bewijst, door hem tot kassier te dienen. De ontvangsten te innen van al de beambten van het rekenplichtig beheer van den spoorweg, die samen te brengen, de betalingen te doen, boek te houden van al die verschillende en menigvuldige verrichtingen, dat alles brengt overgroote lasten mede. In de onderstelling door den spoorweg aangenomen, — als stond hij net als eene maatschappij tegenover eenen bankier, — zouden die lasten eene aanzienlijke vergelding vergen ten koste der maatschappij en ten voordeele van den bankier. De spoorweg laat die beschouwing ter zijde en aldus kan de toepassing van dien eersten regel geene nauwkeurige uitslagen opleveren.

Tweede regel. — *Den spoorweg dienen de samengevoegde interesten aangerekend, in de plaats van de enkele interesten.*

Dat is eene onderstelling die alle andere overtreft. Zij strookt niet met de onderstelling waarop de spoorweg zijne betrekkingen met de Schatkist steunt : die eener maatschappij tegenover eenen bankier. De maatschappijen deelen hare winsten uit en hoopen die niet op. De Staat slorpt de winsten op van den spoorweg. Samengevoegde interesten berekenen op verbruikte kapitalen, onder voorwendsel te bepalen hoeveel de spoorweg wezenlijk opbrengt tegenover de jaarlijksche lasten, dat is onnauwkeurig werk verrichten, want al de berekeningen staan niet in verband tot een enkel wezenlijk noch zelfs mogelijk feit.

Die tweede regel, in 1883 uitgedacht, dient dus van de hand gewezen.

Derde regel. — *Men mag op het debet van den spoorweg de interesten en de uitdelging voor het gansche jaar niet brengen, wanneer het sommen geldt die achtereenvolgens in den loop van het dienstjaar werden uitbetaald.*

Die regel is waar, — onder voorbehoud van wat wij vroeger reeds zegden; — doch in 1878 meende het Bestuur, door den tegenovergestelden regel te volgen, de uitslagen der exploitatie in volle daglicht te stellen.

Vierde regel. — *Voor de lijnen in aanleg, moet de interest der uitgegeven sommen ten laste van het kapitaal vallen, tot den dag waarop de lijnen in gebruik worden gesteld.*

Dat ook is billijk, doch in strijd met de gewoonte, krachtens de wetten van 1834 en 1838, gevolgd door de departementen van Openbare Werken en van Financiën, en door de Rekenkamer in 1857 bekrachtigd en zelfs door de *nieuwe formule's* in 1878 nageleefd.

Kortom, de verschillende regelen in 1883 gehuldigd, schijnen te zijn uitgegaan van den wensch om de financieele lasten van den spoorweg nog te verminderen, reeds verminderd door de *nieuwe formule's* in 1878.

Trouwens, zoo luidt het *Jaarverslag* 1884, bladzijde 21 :

« Volgens de financiëele rekening, einde van het dienstjaar 1883, bedroeg
» het actief-saldo voor balans enkel fr. 20,451,108.46. Er dient echter niet
» vergeten dat de wederzijdsche interesten tusschen den spoorweg en
» zijnen bankier, vertegenwoordigd door de Schatkist, wegens ontvangsten
» en uitgaven, alsook wegens de samengevoegde saldo's in actief en passief,
» in 1883 enkel werden toegepast op de uitslagen van dit dienstjaar. Welnu
» de terechtwijzing dierzelfde rekeningen voor 't verleden bewijst dat de
» reserve feitelijk bedroeg . . . . . fr. 64,121,802 10
» wat na aftrek van het tekort der ontvangsten in 1884 . . 3,348,234 40

» de reserve op 't einde van dat dienstjaar, vermindert tot. fr. 60,773,567 70

» zonder de nadere terechtwijzingen. »

Uit dat uittreksel van het *Jaarverslag* 1884 blijkt dat voor het vroegere tijdperk dan 1883, de regelen gedurende dit dienstjaar toegepast, het actief-saldo deden stijgen van . . . . . fr. 20,451,108 46
tot 64,121,802 10

Dus met. . . . fr. 43,670,693 64

De uitslagen dier regelen voor het dienstjaar 1883 zijn niet aangeduid in het *Jaarverslag*. Voor zooveel men er over kan oordeelen naar de financiëele rekening, bedragen die uitslagen ten minste 1,840,628 84

Totaal. . . . fr. 45,511,322 50

Die som van fr. 45,511,322.50 vertegenwoordigt, op 31 December 1883, de verhooging der reserve, uitsluitend voortgebracht door de toepassing van de nieuwe regelen van 1883, en hoofdzakelijk door den tweeden regel betreffende de samengevoegde interesten.

Het *Jaarverslag* 1884 kondigt nog eene andere wijziging aan :

« De vroegere handelwijze voortzettende, heeft men de lasten der jaar-
» sommen gekapitaliseerd tegen verschillenden interest en naar de verschil-
» lende vervaltermijnen, terwijl men overeenkomstig den regel sedert 1878
» aangenomen, had moeten kapitaliseeren tegen 4.^{120775} % overeenkomende
» met den eenvormigen vervaltermijn van negentig jaar. Het kapitaal dat
» de jaarsommen vertegenwoordigt zal dus terechtgewezen worden tezelfder
» tijd als men het kapitaal geld zal terechtwijzen, dat met de interesten
» moet verhoogd worden zoolang de werken duren. »

Door die wijziging moesten noodzakelijk uit de rekeningen van den spoorweg de jaarsommen wegens afkoop wegvallen, zooals de Begrooting der Openbare Schuld ze draagt. Voortaan worden de kapitalen die bedoelde jaar-

sommen vertegenwoordigen versmolten met de wezenlijke kapitalen. Ze zullen niet meer berekend worden naar het bedrag en den duur der verschillende jaarsommen, maar naar de onderstelde grondslagen van 1878. En de uitdelgingstermijn dier jaarsommen zal verlengd worden met den uitdelgingstermijn van het algeheel kapitaal voor eerste inrichting, dat gedurig en noodzakelijk zal toenemen en waarmede die jaargelden versmolten worden. Aldus zal uit het boekhouden de laatste post verdwijnen, waarop tot hiertoe de *nieuwe formule's* van 1878 niet waren toegepast.

Het *Jaarverslag* 1885, bladzijde 7, luidt :

« In vroegere verslagen werden de veranderingen uitgelegd aan de geschrif-
» ten toegebracht sedert 1878 en werd tevens gewezen op die welke nog te
» verwezenlijken bleven als gevolg van de nieuwe regelen van boekhouden.
» De laatste nog te verwezenlijken terechtwijzingen strekken hoofdzakelijk
» om de kapitaal-rekening te ontslaan van de uitgaven die jaarlijks worden
» uitbetaald wegens *aangevangen* werken, en dat om de sommen, gedurende
» ieder dienstjaar besteed aan de *in gebruik zijnde* lijnen, op het wezenlijk
» bedrag vast te stellen.
» Dat onderscheid is onvermijdelijk, vooral als men in acht neemt dat het
» er om te doen is zoo nauwkeurig mogelijk te bepalen hoeveel ons spoor-
» wegnet opbrengt tegenover zijne geldelijke lasten.
» Welnu, in strijd met wat gewoonlijk gedaan wordt door concessiehou-
» dende maatschappijen, wier kapitaal-rekening de interesten draagt van alle
» uitgaven voor eerste inrichting, tot den dag waarop het voorwerp dier uit-
» gaven in gebruik wordt gesteld, hebben de financiëele rekeningen van Staats-
» spoorweg die interesten en zelfs de uitdelging op zich genomen, voor al de
» uitbetalingen betreffende in uitvoering zijnde werken. Daaruit volgde, zooals
» reeds werd aangetoond, dat de kapitaal-rekening niet de wezenlijke kosten
» der *in gebruik zijnde* lijnen vertolkt en dat de jaarlijksche financiëele lasten
» werden overdreven.
» Om het nuttig kapitaal te bepalen, met het oog op de exploitatie-rekening,
» moest men al de uitgaven per baanvak, statie, enz., schiften, die van 1834
» tot 1885 werden uitbetaald voor eerste inrichting. »

Dat werk had voor gevolg de financiëele lasten van den Spoorweg te verminderen en het saldo op 31 December 1885 te brengen op fr. 96,063,852.42.

*
* *

Wanneer wij thans een overzicht maken van de achtereenvolgende veranderingen door de grondslagen van het boekhouden, sedert 1878 aan het actiefsaldo toegebracht, bevinden wij :

1° Dat in 1878, de *nieuwe formule's* dat saldo verhoogd hebben van fr. 12,294,906.84 (1) tot fr. 41,308,853.54;

(1) Na aftrek van de som, met het vroegere stelsel van boekhouden voorbehouden voor de interesten op 31 December 1878, doch eerst betaalbaar op 1 Mei 1879.

2° Dat in 1883 de nieuwe regelen door het Bestuur aangenomen het verhoogen van fr. 20,451,108.46 tot fr. 65,962,430.94;

3° Dat in 1885 de wijziging der rekeningen sedert 1855 het heeft doen stijgen tot fr. 96,063,852.42.

Anderzijds dient opgemerkt dat van 1878 tot 1885 al de dienstjaren met een tekort sloten :

1878 met	fr.	5,870,777 59	volgens de nieuwe wijze van boekhouden.
1879		2,757,726 72	
1880		1.541,418 10	
1881		7,853,677 59	
1882		7,208,532 20	
1883		5,202,360 20	
1884		6,559,766 »	
1885		6,516,510 75	

* * *

Uit voorgaande vertoog blijkt ten slotte dat het Spoorwegbestuur achtereenvolgens drie stelsels van boekhouden toepaste.

Het eerste stelsel kwam overeen met de wetten van 1834 en 1835. Het steunde het boekhouden op de voltrokken feiten. 't Is het stelsel door den heer A. Dumon, Minister van Openbare Werken uiteengezet in zijn verslag van 30 september 1857, en stipt toegepast tot in 1872.

Het tweede stelsel kwam in 1878 tot stand. Het berust gedeeltelijk op onderstellingen, gedeeltelijk op voltrokken feiten (opneming van de jaarsommen wegens overneming, door de Begrooting voor Openbare Schuld uitbetaald).

Het derde stelsel eindelijk, sedert 1885 toegepast, heeft het boekhouden van 1878 nog meer op onderstellingen doen steunen en behelst namelijk eenen post van nietsopbrengende interesten ten laste van het kapitaal en eene rekening van wederzijdsche interesten tusschen de Schatkist en den Spoorweg, waarover wij hooger oordeelden.

Wij hebben den invloed nader doen uitschijnen, uitgeoefend op het *actief-saldo* door de onderstellingen, achtereenvolgens sedert 1878 aangenomen en door de rekeningen van nietsopbrengende interesten en wederzijdsche interesten.

Even nuttig is het te bewijzen in welke mate die nieuwigheden invloed hadden op de geldelijke lasten. De volgende tabel geeft gezamenlijk voor het tijdperk 1835-1855 en jaarlijks voor de dienstjaren 1856 tot en met 1878, de omstandige geldelijke lasten op, voortvloeiende uit ieder der drie stelsels van boekhouden.

Financiëele lasten van al de kapitalen.

DIENSTJAREN	WIJZE VAN BOEKHOUDEN NAAR DE VOLTROKKEN FEITEN (Verwezen in 1878.)			WIJZE VAN BOEKHOUDEN GEDEELTELIJK NAAR ONDERSTELLINGEN, GEDEELTELIJK NAAR DE VOLTROKKEN FEITEN (In 1878 op het vroegere tijdperk van 1835-1878 toegepast)			ANDERE WIJZE VAN BOEKHOUDEN UITSLUITEND TOEGEPAST NAAR VOLTROKKEN FEITEN. (In 1885 op het vroegere tijdperk van 1835-1885 toegepast)		
	VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.			ONDERSTELDE VERRICHTINGEN EN WEZENLIJKE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.			ONDERSTELDE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR		
	a Interesten betaald op leeningen *b* Interesten betaald bij jaargelden *c* Gelden besteed aan het uitdelgen van de leeningen *d* Kosten in verband met die uitdelgingen en leeningen *e.* Uitdelgingen door jaargelden	*a* Totalen der betaalde interesten. *b* Totalen der gelden besteed aan uitdelging	TOTAAL der financiëele lasten	*a* Onderstelde interesten der verbruikte kapitalen. *b.* Interesten betaald bij jaargelden. *c.* Onderstelde uitdelgingen der verbruikte kapitalen *d* Uitdelgingen door jaargelden	*a.* Totalen der onderstelde en der betaalde interesten. *b* Totalen der onderstelde uitdelgingen en der wezenlijke uitdelgingen.	TOTAAL der financiëele lasten	*a* Onderstelde interesten der verbruikte kapitalen en der kapitalen die jaargelden vertegenwoordigen *b* Onderstelde uitdelgingen der verbruikte kapitalen en der kapitalen die jaargelden vertegenwoordigen	TOTAAL der financiëele lasten
1835 tot 1855	*a* 115,787,426 94 *b.* » *c* 33,801,093 46 *d.* 2,716,725 57 *e.* »	115,787,426 94 36,517,819 03	152,305,245 97	*a* 111,722,756 43 *b* » *c.* 4,256,951 18 *d* »	111,722,756 43 4,256,951 18	115,979,687 61	*a* 94,186,597 24 *b* 3,808,540 16	97,995,137 40
1856	*a* 6,706,709 09 *b.* » *c* 2,143,001 98 *d* 30,984 52 *e.* »	6,706,709 09 2,173,986 50	8,880,695 59	*a.* 7,386,186 86 *b* » *c* 387,184 19 *d.* »	7,386,186 86 387,184 19	7,773,371 05	*a.* 7,199,685 03 *b* 374,326 92	7,574,011 95

Financiëele lasten van al de kapitalen (vervolg).

DIENSTJAREN.	WIJZE VAN BOEKHOUDEN NAAR DE VOLTROKKEN FEITEN. (Verwezen in 1878.)			WIJZE VAN BOEKHOUDEN GEDEELTELIJK NAAR ONDERSTELLINGEN, GEDEELTELIJK NAAR DE VOLTROKKEN FEITEN. (In 1878 op het vroegere tijdperk van 1835-1878 toegepast.)			ANDERE WIJZE VAN BOEKHOUDEN UITSLUITEND TOEGEPAST NAAR VOLTROKKEN FEITEN. (In 1885 op het vroegere tijdperk van 1835-1885 toegepast.)	
	VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.			ONDERSTELDE VERRICHTINGEN EN WEZENLIJKE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.			ONDERSTELDE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.	
	a. Interesten betaald op leeningen. *b* Interesten betaald bij jaargelden. *c.* Gelden besteed aan het uitdelgen van de leeningen. *d.* Kosten in verband met die uitdelgingen en leeningen. *e.* Uitdelgingen door jaargelden.	*a.* Totalen der betaalde interesten. *b.* Totalen der gelden besteed aan uitdelging.	TOTAAL der financiëele lasten.	*a.* Onderstelde interesten der verbruikte kapitalen. *b.* Interesten betaald bij jaargelden. *c.* Onderstelde uitdelgingen der verbruikte kapitalen. *d.* Uitdelgingen door jaargelden.	*a.* Totalen der onderstelde en der betaalde interesten. *b.* Totalen der onderstelde uitdelgingen en der wezenlijke uitdelgingen.	TOTAAL der financiëele lasten.	*a.* Onderstelde interesten der verbruikte kapitalen en der kapitalen die jaargelden vertegenwoordigen *b.* Onderstelde uitdelgingen der verbruikte kapitalen en der kapitalen die jaargelden vertegenwoordigen.	TOTAAL der financiëele lasten.
1857	*a* 6,064,544 49 *b.* 661,643 54 *c.* 2,350,615 03 *d.* 28,700 41 *e.* 10,686 66	6,725,987 85 2,370,002 10	9,095,089 93	*a.* 7,474,412 76 *b.* 661,643 54 *c.* 407,842 52 *d.* 10,686 66	8,136,056 10 418,529 18	8,554,585 28	*a.* 7,972,108 49 *b.* 412,407 82	8,384,516 31
1858	*a.* 6,408 788 43 *b.* 661,102 33 *c.* 2,313.247 49 *d* 20,676 79 *e.* 11,227 67	7,069,890 76 2,354,151 95	9,424,042 71	*a.* 7,490,443 80 *b.* 661,102 33 *c.* 427,896 09 *d.* 11,227 67	8.151,546 13 439,123 76	8,590,669 89	*a.* 7,986.487 » *b.* 430,503 02	8,416,990 02
1859	*a.* 6,769,061 56 *b.* 660,533 93 *c.* 2,590,629 39 *d.* 22,743 19 *e.* 11,796 07	7,429,595 49 2,625,168 65	10,054,764 14	*a.* 7,371,704 41 *b.* 660,533 93 *c.* 445,926 56 *d.* 11,796 07	8,032,238 34 457,722 43	8,489,960 77	*a.* 8,044,561 01 *b.* 449,996 48	8,494,557 49

1860	a	6,270,585 "	6,650,319 75	9,486,504 68	a.	7,245,735 53	7,905,672 28	8,384,485 37	a. 8,044,748 50 / b. 468,545 46	8,513,295 96
	b.	650,050 75			b.	659,936 75				
	c.	2,466,402 49	2,556,184 93		c.	466,419 84	478,813 09			
	d.	77,589 10			d.	12,393 25				
	e	12,593 25								
1861	a.	7,184,817 10	7,844,126 45	10,703,201 60	a.	7,111,221 35	7,770,550 68	8,274,353 09	a. 8,137,551 79 / b. 490,654 26	8,628,186 05
	b.	659,309 33			b.	659,309 33				
	c.	2,768,984 30	2,859,075 17		c.	490,801 74	503,822 41			
	d.	77,070 20			d.	13,020 67				
	e.	13,020 67								
1862	a.	6,077,798 07	6,736,448 84	9,095,185 77	a	7,064,817 52	7,722,967 09	8,254,368 96	a. 8,504,849 " / b. 515,924 94	8,820,773 94
	b.	658,650 17			b.	658,650 17				
	c.	2,911,597 59	2,988,734 93		c.	517,721 44	531,401 27			
	d.	55,457 71			d.	13,679 83				
	e.	13,179 83								
1863	a	5,913,078 02	6,570,635 64	9,451,641 13	a.	7,065,174 26	7,721,131 88	8,281,555 62	a. 8,569,456 92 / b. 545,175 69	9,114,610 61
	b.	657,957 62			b.	657,957 62				
	c.	2,818,525 24	2,801,005 40		c.	540,051 36	560,423 74			
	d	28,107 87			d.	14,372 38				
	e.	14,372 38								
1864	a.	5,852,592 14	6,509,822 16	9,547,206 86	a.	6,986,829 80	7,644,059 82	8,235,347 42	a. 8,731,218 39 / b. 562,524 15	9,293,742 54
	b.	657,230 02			b.	657,230 02				
	c.	2,994,218 28	3,037,444 70		c.	574,187 62	589,287 80			
	d.	28,126 44			d	15,099 98				
	e.	15,099 98								

Financiëele lasten van al de kapitalen (vervolg).

DIENSTJAREN.	WIJZE VAN BOEKHOUDEN NAAR DE VOLTROKKEN FEITEN. (Verwezen in 1878.)			WIJZE VAN BOEKHOUDEN GEDEELTELIJK NAAR ONDERSTELLINGEN, GEDEELTELIJK NAAR DE VOLTROKKEN FEITEN. (In 1878 op het vroegere tijdperk van 1835-1878 toegepast.)			ANDERE WIJZE VAN BOEKHOUDEN UITSLUITEND TOEGEPAST NAAR VOLTROKKEN FEITEN. (In 1885 op het vroegere tijdperk van 1835-1885 toegepast.)	
	VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.			ONDERSTELDE VERRICHTINGEN EN WEZENLIJKE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.			ONDERSTELDE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.	
	a Interesten betaald op leeningen. *b.* Interesten betaald bij jaargelden. *c.* Gelden besteed aan het uitdelgen van de leeningen. *d.* Kosten in verband met die uitdelgingen en leeningen. *e.* Uitdelgingen door jaargelden.	*a.* Totalen der betaalde interesten. *b.* Totalen der gelden besteed aan uitdelging.	TOTAAL der financiëele lasten.	*a.* Onderstelde interesten der verbruikte kapitalen. *b.* Interesten betaald bij jaargelden. *c.* Onderstelde uitdelgingen der verbruikte kapitalen. *d.* Uitdelgingen door jaargelden.	*a.* Totalen der onderstelde en der betaalde interesten. *b.* Totalen der onderstelde uitdelgingen en der wezenlijke uitdelgingen.	TOTAAL der financiëele lasten.	*a.* Onderstelde interesten der verbruikte kapitalen en der kapitalen die jaargelden vertegenwoordigen. *b.* Onderstelde uitdelgingen der verbruikte kapitalen en der kapitalen die jaargelden vertegenwoordigen.	TOTAAL der financiëele lasten.
1865	*a.* 6,426,890 37 *b.* 656,465 59 *c.* 3,648,724 84 *d.* 284,699 88 *e.* 15,864 41	7,083,355 96 3,949,289 13	11,032,645 09	*a.* 7,059,728 18 *b.* 656,465 59 *c.* 608,046 69 *d.* 15,864 41	7,716,193 77 623,911 10	8,340,104 87	*a* 8,919,414 50 *b.* 599,326 53	9,518,741 03
1866	*a* 6,888,005 25 *b.* 655,662 45 *c.* 2,846,444 73 *d.* 71,024 18 *e.* 16,667 55	7,543,667 70 2,934,136 46	10,477,804 16	*a.* 7,488,796 46 *b.* 655,662 45 *c.* 649,931 71 *d* 16,667 55	8,144,458 91 666,599 26	8,811,058 17	*a.* 9,166,665 92 *b.* 631.488 85	9,798,154 77
1867	*a* 6,763,226 70 *b.* 654,818 65 *c.* 4,183,718 41 *d* 44,200 08 *e.* 17,511 35	7,418,045 35 4,245,429 84	11,663,475 19	*a.* 7,743,902 46 *b.* 654,818 65 *c.* 685,868 01 *d.* 17,511 35	8,398,721 11 703,379 36	9,102,100 47	*a.* 9,806,630 76 *b.* 676,825 94	10,483,456 70

1868	*a*	6,632,258 65	7,286,190 80	9,200,173 63	*a.*	7,780,162 62	8,454,094 77	9,170,865 54	*a*	9,916,579 72	10,624,623 89
	b	653,932 15			*b.*	653,932 15			*b.*	708,044 17	
	c.	1,884,556 98	1,913,982 83		*c.*	718,372 92	736,770 77				
	d	11,028 »			*d.*	18,397 85					
	e.	18,397 85									
1869	*a.*	6,414,531 08	7,067,531 84	15,644,675 91	*a.*	7,750,335 98	8,403,336 74	9,175,616 08	*a.*	9,919,144 54	10,656,463 67
	b	653,000 76			*b.*	653,000 76			*b.*	737,319 13	
	c.	8,529,900 67	8,577,144 07		*c.*	752,950 10	772,279 34				
	d	27,914 16			*d.*	19,329 24					
	e.	19,329 24									
1870	*a*	6,203,481 22	6,855,503 43	8,601,841 43	*a.*	7,891,798 81	8,543,121 02	9,357,495 71	*a.*	9,974,919 02	10,744,285 28
	b.	652,022 21			*b.*	652,022 21			*b.*	769,366 26	
	c.	1,701,702 42	1,746,338 00		*c.*	794,066 90	814,374 69				
	d	24,327 79			*d.*	20,307 79					
	e.	20,307 79									
1871	*a.*	6,204,047 86	7,403,208 31	9,271,424 20	*a.*	8,531,642 48	9,750,802 93	10,657,805 87	*a.*	11,444,590 »	12,290,035 05
	b.	1,199,160 45			*b.*	1,199,160 45			*b.*	845,445 05	
	c.	1,632,316 53	1,868,215 89		*c.*	857,831 39	907,000 94				
	d.	186,729 81			*d.*	49,169 55					
	e.	49,169 55									
1872	*a.*	7,812,512 46	9,098,616 92	10,954,649 88	*a.*	9,732,247 10	11,018,351 56	12,002,301 62	*a.*	12,168,512 51	13,070,654 64
	b.	1,286,104 46			*b.*	1,286,104 46			*b.*	902,142 13	
	c.	1,686,112 01	1,856,032 96		*c*	932,474 52	983,950 06				
	d.	118,445 41			*d.*	51,475 54					
	e.	51,475 54									

Financiëele lasten van al de kapitalen (vervolg).

DIENSTJAREN.	WIJZE VAN BOEKHOUDEN NAAR DE VOLTROKKEN FEITEN. (Verwezen in 1878.)			WIJZE VAN BOEKHOUDEN GEDEELTELIJK NAAR ONDERSTELLINGEN, GEDEELTELIJK NAAR DE VOLTROKKEN FEITEN. (In 1878 op het vroegere tijdperk van 1835-1878 toegepast.)			ANDERE WIJZE VAN BOEKHOUDEN UITSLUITEND TOEGEPAST NAAR VOLTROKKEN FEITEN. (In 1885 op het vroegere tijdperk van 1835-1885 toegepast.)	
	VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.			ONDERSTELDE VERRICHTINGEN EN WEZENLIJKE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.			ONDERSTELDE VERRICHTINGEN GEDURENDE IEDER DIENSTJAAR.	
	a. Interesten betaald op leeningen. *b.* Interesten betaald bij jaargelden. *c.* Gelden besteed aan het uitdelgen van de leeningen. *d.* Kosten in verband met die uitdelgingen en leeningen. *e.* Uitdelgingen door jaargelden.	*a* Totalen der betaalde interesten. *b.* Totalen der gelden besteed aan uitdelging.	TOTAAL der financiëele lasten.	*a.* Onderstelde interesten der verbruikte kapitalen. *b.* Interesten betaald bij jaargelden. *c.* Onderstelde uitdelgingen der verbruikte kapitalen *d.* Uitdelgingen door jaargelden.	*a.* Totalen der onderstelde en der betaalde interesten. *b.* Totalen der onderstelde uitdelgingen en der wezenlijke uitdelgingen.	TOTAAL der financiëele lasten.	*a.* Onderstelde interesten der verbruikte kapitalen en der kapitalen die jaargelden vertegenwoordigen. *b.* Onderstelde uitdelgingen der verbruikte kapitalen en der kapitalen die jaargelden vertegenwoordigen.	TOTAAL der financiëele lasten.
TOTALEN op 31 December 1872.	a. *226,379,553 03* b. *11,687,530 21* c. *83,251,791 64* d. *3,841,351 20* e. *310,999 79*	*238,067,083 24* *87,404,142 63*	*325,471,225 87*	a. *240,894,676 81* b. *11,687,530 21* c. *14,520,524 58* d. *310,999 79*	*252,582,207 02* *14,831,524 37*	*267,413,731 39*	a. *248,493,680 34* b. *13,928,554 96*	*262,422,235 30*
1873	*a.* 10,606,836 48 *b.* 5,241,107 41 *c.* 3,532,122 91 *d.* 155,052 22 *e.* 426,567 59	15,847,943 89 4,113,722 72	19,961,666 61	*a.* 13,607,205 94 *b.* 5,241,107 41 *c* 1,074,659 22 *d.* 426,567 59	18,848,313 35 1,501,226 81	20,349,540 16	*a.* 19,298,408 30 *b.* 1,154,595 56	20,453,003 86
1874	*a* 12,475,830 91 *b.* 5,223,650 36 *c.* 141,029 50 *d* 255,585 92 *e.* 444,184 64	17,699,481 27 840,799 86	18,540,281 13	*a.* 14,744,508 75 *b.* 5,223,650 36 *c* 1,143,832 44 *d.* 444,184 64	19,968,159 11 1,588,017 08	21,556,176 19	*a.* 21,308,246 05 *b.* 1,262,858 45	22,571,104 50

1875	a.	10,852,899 01	16,058,230 18	16,987,091 35	a.	16,444,678 19	21,050,009 36	23,346,588 79	a.	22,562,118 91	25,861,572 20
	b.	5,205,331 17			b.	5,205,331 17			b.	1,299,453 29	
	c.	146,016 07	928,861 17		c.	1,233,870 60	1,696,579 43				
	d.	320,136 27			d.	462,708 83					
	e.	462,708 83									
1876	a.	13,580,326 65	20,002,580 69	20,993,446 89	a.	17,414,714 63	24,036,968 67	25,980,465 88	a.	24,565,931 44	26,034,540 22
	b.	6,622,254 04			b.	6,622,254 04			b.	1,470,608 78	
	c.	301,288 32	990,866 20		c.	1,508,854 59	1,943,497 21				
	d.	54,915 26			d.	654,662 62					
	e.	634,662 62									
1877	a.	15,679,909 51	20,351,369 56	31,128,902 30	a.	21,433,249 58	35,104,709 83	37,557,103 91	a.	34,218,570 04	36,057,437 85
	b.	13,671,460 25			b.	13,671,460 25			b.	1,818,867 81	
	c.	759,407 01	1,777,532 74		c.	1,475,975 99	2,432,394 08				
	d.	61,707 64			d.	956,418 09					
	e.	956,418 09									
1878	a.	17,568,397 30	30,425,321 56	32,263,308 02	a.	22,890,218 93	35,751,145 19	38,322,587 37	a.	35,958,616 86	37,967,051 15
	b.	12,854,924 26			b.	12,854,924 26			b.	2,008,434 27	
	c.	701,093 11	1,839,986 46		c.	1,576,582 54	2,571,444 18				
	d.	144,031 71			d.	994,861 64					
	e.	994,861 64									
Totalen op 31 December 1878.	a.	306,943,752 69	367,450,010 39	465,345,922 17	a.	347,435,252 85	407,941,510 53	434,506,193 69	a.	406,405,571 94	429,348,945 06
	b.	60,506,257 70			b.	60,506,257 70			b.	22,943,373 12	
	c.	88,832,748 36	97,895,911 78		c.	22,334,279 96	26,564,683 16				
	d.	4,832,760 22			d.	4,230,403 20					
	e.	4,230,403 20									

Die tabel kan samengevat worden in de uitslagen op 31 December 1855 en op 31 December 1878. Ziehier die uitslagen :

Eerste stelsel.	Tweede stelsel.	Derde stelsel.
Op 31 December 1855.		
Betaalde interesten. 115,787,426 94	Onderstelde interesten en betaalde interesten. 111,722,756 45	Onderstelde interesten. 94,186,597 24
Gelden gebruikt voor uitdelging. 36,517,819 03	Onderstelde uitdelging en wezenlijke uitdelging. 4,256,951 18	Onderstelde uitdelging. 5,808,540 16
Totaal der financiëele lasten. 155,505,245 97	115,979,687 61	97,995,137 40
Op 31 December 1878.		
Betaalde interesten. 367,450,010 39	Onderstelde interesten en betaalde interesten. 407,941,510 55	Onderstelde interesten. 406,403,571 94
Gelden verbruikt voor uitdelging 97,895,911 78	Onderstelde uitdelging en wezenlijke uitdelging. 26,564,683 16	Onderstelde uitdelging. 22,943,373 12
Totaal der financiëele lasten. 465,345,922 17	434,506,193 69	429,346,945 06

De totalen van elk dier tijdperken geven den juisten maatstaf der verminderingen van de financiëele lasten welke het tweede en het derde stelsel — kunstmatig — lieten verwezenlijken op het eerste stelsel, 't is te zeggen op het stelsel dat de verrichtingen van den dienst der Schatkist wezenlijk opgaf. Welnu, laatstgemelde verrichtingen vertegenwoordigen nauwkeurig de lasten welke de Staat te dragen had door de spoorwegen.

Als men de cijfers van die kleine vergelijkende tabel naderbij onderzoekt, beseft men beter het gebrek van de stelsels van boekhouden die thans worden toegepast.

In die tabel ziet men inderdaad dat op 31 December 1855, de gelden aan uitdelging besteed, beloopen :

In het eerste stelsel . . . . . fr. 36,517,819 03 (1)
— tweede — 4,256,951 18
— derde — 3,808,540 16

Vermits er met het eerste stelsel, het meest werd uitgedelgd, zou het totaal der sommen voor interesten verschuldigd, ook geringer moeten zijn.

(1) Overeenkomende met eene wezenlijke uitdelging van fr. 35,801,093.46.

Die interesten staan inderdaad in verhouding tot het verschuldigde kapitaal, en zij moesten dus verminderen naarmate de uitdelgingen toenamen.

Dat gebeurde niet, want de op 31 December 1855 betaalde interesten bedragen integendeel :

Met het eerste stelsel	fr.	115,787,426 94
— tweede —		111,722,736 43
— derde —		94,186,597 24

Dus hoe minder uitdelging, hoe minder interesten er ook te betalen zijn voor het nog uit te delgen kapitaal. Die strijdigheid zal men trachten uit te leggen door het verschil tusschen den interest van 4 %, in 1878 ondersteld en toegepast op het vroegere tijdperk 1835-1855, en den hoogeren wezenlijk betaalden interest in dat tijdperk. Die uitlegging zelve echter veroordeelt het stelsel, daar zij aantoont dat de toegepaste wijze van boekhouden uitslagen oplevert in strijd met de bewezen feiten.

* * *

In 1887 werd het bedrag van den interest verlaagd. Die vermindering werd in het *Jaarverslag* 1887, bladzijde A/8, als volgt gerechtvaardigd : « Als men opzoekt over welke geldmiddelen de spoorweg beschikt om de » lasten te dragen van de kapitalen tot eerste inrichting, dient er rekening » gehouden met de interesten opgebracht door het actief-saldo van den » spoorweg alsmede door de sommen gestort of betaald op loopende reke- » ning tusschen het Bestuur en zijnen bankier, Staats Schatkist.

» Tot hiertoe werden die interesten eenvormig berekend tegen 4 %. » Doch als men in acht neemt dat de algeheele schuld van den Staat, die » 1,915,846,574 frank beliep in 1887, slechts 62,596,026 frank aan inte- » resten kostte, dan bevindt men dat de gemiddelde interest door de » Schatkist maar 3.267 % bedraagt.

» Zoo men van voornoemde schuld het niet uitdelgbaar gedeelte aftrekt, » of fr. 219,959,631.74, die tegen 2 ½ % jaarlijks een krediet vergt van » fr. 5,579,588.92, dan blijft er als uitkeerbaar kapitaal fr. 1,695,886,942.17, » en de last van den interest die er mede in verband staat, bedraagt » fr. 57,097,034.98; wat den gemiddelden interest door den Staat te betalen » op 3.37 % brengt. Wanneer dus de spoorweg aan zijnen bankier 3 ½ % » betaalt, dan vergoedt hem de spoorweg ruimschoots.

» 't Is dit bedrag dat van af 1887 toegepast wordt voor de exploitatie- en » de financie-rekeningen, om te weten hoeveel winst Staats spoorwegnet » afwerpt. »

Als gevolg van die wijziging van het bedrag van den interest, maakt het Bestuur eene uitdelgingstabel op en legt het die uit in deze bewoordingen :

« Met het oog op de financiëele lasten der exploitatie, blijft er te bepalen » hoeveel het *uitgerekend* aandeel bedraagt van de jaarsom die de kapitalen, » *vroeger aangewend* dan in 1887, algeheel uitdelgt, aandeel dat het bedrag » der te betalen interesten is, en dus noodzakelijk den invloed ondergaat » van alle verandering van dat bedrag. Iedereen weet immers dat de uitdel-

» ging van eene leening geregeld door eene eenvormige jaarsom voor gansch
» den duur van de schuld, moet berekend worden naar een bedrag dat van
» het eerste jaar tot het laatste, dezelfde deelen begrijpt, zoowel voor den
» interest als voor de uitdelging. Daar evenwel het totaal der interesten
» vermindert in verhouding tot de achtereenvolgens uitgekeerde titels,
» wordt het aldus beschikbaar blijvend gedeelte der interesten ieder jaar
» besteed aan de uitdelging.

» Daar het eene verrichting geldt die gelijk staat met eene omzetting der
» schuld van den spoorweg van 4 in 3 ½ %, is het noodig, ten einde de
» nieuwe jaarsom tot betaling van de schuld van vroeger te bepalen, al de
» kapitalen die einde 1886 nog uit te delgen waren, tot eenen zelfden ver-
» valdag te brengen.

» Welnu de nog loopende vervaltermijnen voor het uitdelgen der schul-
» den, vervaltermijnen die verschillen tusschen 39 en 89 jaar, werden ver-
» anderd in eenen *eenigen gemiddelden duur* van 74 jaar 8 maanden.

» 't Is uitgaande van dien slottermijn, dat de jaarsom der eengemaakte (1)
» nog uit te delgen schuld werd berekend.

» Wat de kapitalen betreft die jaarlijks, na 1887, werden besteed aan
» werken tot eerste inrichting en aan de vermeerdering van 't materiëel, zij
» zullen zooals vroeger uitgedelgd worden op negentig jaar, door middel
» van eene dotatie die, volgens de tabellen van Pereire, 3,665,781 frank zal
» bedragen aan interesten en uitdelging. »

Hier wordt de wijze van boekhouden van den spoorweg meer en meer onwaarschijnlijk. Vergeet niet dat de voornaamste onderstelling waarvan men in 1878 uitging, deze is : De betrekkingen tusschen spoorweg en Schatkist zijn gelijkgesteld met die van eene spoorwegmaatschappij tegenover haren bankier. Welnu, de onderstelling van het eenmaken der schuld door den bankier, zonder eenige kosten, is klaarblijkelijk onwaarschijnlijk.

De mogelijkheid om vervolgens bij dien goedgunstigen bankier nieuwe gedeeltelijke kapitalen te bekomen tegen den eenvormigen interest van 3.665,781 %, uitdelging inbegrepen, is nogmaals onwaarschijnlijk. En ten slotte, zooals het verslag der Middenafdeeling van 1901 het bewees, is het toekennen door den bankier van eenen interest van 3 ½ % op de bij hem op zicht belegde sommen, insgelijks eene onderstelling, volkomen in strijd met de practische werkelijkheid.

Onvermijdelijk moest met dergelijk stelsel het Bestuur zelf op tegenstrijdigheden stuiten.

Wij hebben gezien dat het *Jaarverslag* voor 1883 de noodzakelijkheid bevestigt tusschen spoorweg en Schatkist eene rekening te houden van samengevoegde interesten als loopende rekening, en dat de financiëele rekening van dat dienstjaar daarnaar werd opgemaakt, en het algemeen saldo op 31 December 1883 het volgende jaar werd gewijzigd door het bijvoegen van de uitslagen der wijziging van de vroegere rekeningen.

---

(1) De som berekend op de schuld die einde 1886 uit te delgen bleef, dat is fr. 1,215,349,182.25, bedraagt fr. 46,067,565.26; zij behelst voor de uitdelging een eerste bedrag dat bepaald wordt door de berekening van 0.2904798 per 100 frank.

Het *Jaarverslag* 1887 bevestigde opnieuw denzelfden regel in de volgende bewoordingen : « Als men opzoekt over welke geldmiddelen de spoorweg » beschikt om de lasten te dragen van de kapitalen tot eerste inrichting, dan » dient er rekening gehouden met de interesten opgebracht door het actief- » saldo van den spoorweg, alsmede door de sommen gestort of betaald op » loopende rekening tusschen het Bestuur en zijnen bankier, Staats Schat- » kist. »

Maar in het *Jaarverslag* van 1894, op bladzijde A/3 stond : « Het bilan vat » het geldelijk beheer samen van Staats Spoorweg van 't begin af tot einde 1894 » Zooals voorheen, vermeldt het bilan de wederzijdsche interesten, eene loo- » pende rekening met de Schatkist, enkel om het beheer door den Staat, theo- » retisch in denzelfden toestand te plaatsen als de concessiehoudende maat- » schappijen, die geene enkele som laten zonder haar interest te doen opbrengen, » en om aldus zekere vergelijkingen te kunnen opmaken in zake van jaarlijk- » sche opbrengst, met de opbrengst van de groote spoorwegondernemingen, » evenwel rekening houdende met het verschil der prijzentarieven voor het » vervoer, met het gemiddeld verkeer, met de eenheden van vervoer, enz., al » omstandigheden die noodzakelijk invloed uitoefenen zoowel op de gemid- » delde opbrengst per eenheid als op de uitgaaf die er mede in verband staat. »

De wederzijdsche interesten dus, die sedert 1883 als wezenlijk werden beschouwd, gelden voortaan als louter *theoretisch*. Die interesten rijkelijk te zijnen voordeele berekenende, zooals gebeurde, had het Bestuur enkel voor doel zekere vergelijkingen mogelijk te maken tusschen het Bestuur en andere groote spoorwegondernemingen.

Vooraleer het *Jaarverslag* 1894 verscheen, veroorloofde niets te denken dat dit de reden van bestaan was van de wederzijdsche interesten, want sedert 1883 was de opbrengst dier interesten regelmatig ingeschreven *bij de ontvangsten der onderneming, bestemd om alle lasten te dragen*. Versmolten met het saldo der eigenlijke exploitatie tot in 1886, laatste dienstjaar van het tijdperk van tekort 1873-1886, stonden zij in de financiëele rekening vermeld met de bewoordingen : *Saldo der exploitatie-rekeningen*. Eerst in 1887, werd die melding der rekening vervangen door de volgende :

Saldo's op 31 December { van het inkas der exploitatie. . fr. . . . . / der interesten op loopende rekening . . . . . }

Er dient insgelijks opgemerkt dat het Bestuur het mis heeft wanneer het in het *Jaarverslag* 1894 bevestigt dat dit ramen van interest op loopende rekening het Bestuur op financiëel gebied in denzelfden toestand plaatste als de groote spoorwegondernemingen.

Want al die groote ondernemingen hebben eene veelkostende inrichting voor den dienst van hare titels en gelden. Geene harer geniet bij hare bankiers de voorwaarden welke de Spoorweg onderstelt voor zijne betrekkingen met Staats Schatkist ; geene harer, die zulke groote saldo's bezit, zou leeningen aangaan om nieuwe kapitalen voor inrichtingswerken te vormen.

Kortom, was er wel ooit eene nijverheidsonderneming in om 't even welk land welker bestuur, na gedurende meer dan veertig jaar interesten te betalen

en uitdelgingen te doen, naar vast bepaalde regelen, er zekeren dag toe komt die verrichtingen als niet bestaande te beschouwen en ze te vervangen door onderstellingen?

Op financiëel gebied is er geene vergelijking mogelijk tusschen Staats spoorweg en om 't even welke maatschappij.

* * *

In het bilan voor 1894 vinden wij eenen post die in de vroegere niet bestond, te weten : « *Pensioenen sedert den beginne verleend aan de oud-* » *ambtenaren en bedienden van den spoorweg en uitgetrokken op de Begroo-* » *ting der Openbare Schuld :*

» Tot 31 December 1893	fr.	6,908,925 »
» Voor het dienstjaar 1894		561,209 »
» TOTAAL. . .	fr.	7,470,134 »

De pensioenen worden betaald op de Begrooting der Openbare Schuld, ten gevolge van de versmelting der ontvangsten en uitgaven van den spoorweg met de algemeene begrooting. Maar de pensioenen der oud-ambtenaars en oud-bedienden van den spoorweg zijn niettemin eene last van den spoorweg, en 't is billijk dat er rekening mede gehouden wordt in zijnen financiëelen toestand.

Nochtans verdwijnt die post *Pensioenen* in 1897. Het bilan (*Jaarverslag* 1897, bl. A/102 en A/103) behelst de volgende melding als nota : « Het » scheen redematig de pensioenen niet meer afzonderlijk op het passief te » vermelden, daar het uitgaven zijn betaald ten laste van de Begrooting » der Openbare Schuld, die dus van geenen invloed zijn op het bilan, » gesteund op de netto-ontvangsten, na aftrok van de exploitatiekosten, ten » einde de wezenlijke winst te doen uitschijnen. »

Het kan nochtans niet ernstig betwist worden dat de pensioenen ten laste zijn van de exploitatie. Hunne uitbetaling op de Begrooting der Openbare Schuld is enkel eene quæstie van vorm. De jaargelden wegens afkoop worden insgelijks betaald op de Begrooting der Openbare Schuld. Daaruit leidde het Bestuur echter nooit af dat die jaargelden « van geenen invloed zijn op het bilan ».

* * *

In 1898 werd het bedrag van interest opnieuw verlaagd. Het *Jaarverslag* 1898 rechtvaardigt dien maatregel als volgt :

« Er blijft nog te bewijzen dat het gepast was, zooniet noodig, de laatste » uitdelgingstabel te veranderen, die dagteekent van 1887. Daar vroeger de » interesten der nuttige kapitalen geregeld waren tegen het overdreven » bedrag van 4 %, heeft men noodig bevonden dat bedrag te verminderen » tot 3 ½ % (zie bl. 10 en de bijlagen VII en VIII van 't *Jaarverslag* 1887), » van af 1887, ten einde den financiëelen toestand van 's Lands spoorweg » nauwkeuriger te doen uitkomen.

» Die wijziging betrof eerst en vooral het totaal der kapitalen die

» einde 1886 nog uit te delgen waren, alsook den gemiddelden tijd die nog » moet verloopen om den vervaldatum van negentig jaar te bereiken, ten » einde maar eene enkele *onveranderlijke jaarsom* te hebben tot den laatsten » vervaldatum.

» Wat de kapitalen betreft die achtereenvolgens na 1886 werden aange- » wend — voor het afkoopen van vergunde lijnen, voor werken tot eerste » inrichting, vermeerdering van materiëel, enz. — en die insgelijks uit te » delgen zijn *elk* op negentig jaar, die maakten voor ieder dienstjaar *onder-* » *scheidene jaargelden* noodig. Daar deze onvermijdelijke handelwijze echter » niet kon blijven voortduren, is er verstaan geworden dat, om de tien jaar, » de *nog uit te delgen* kapitalen zouden herleid worden tot eenen *gemiddel-* » *den duur*, als grondslag voor een nieuwe *onveranderlijke jaarsom* voor » gansch den vroegeren tijd.

» Gezien dat alle uitgaven der Begrooting en de financiëele lasten werden » medegerekend in de bilans die sedert 1887 steeds met aanzienlijke over- » schotten sloten, is de vermindering tot 3 1/4 % volkomen gerechtvaardigd, » zooals men kan zien uit bijlage IX die de financiëele uitslagen sedert 1835 » samenvat.

» Die interest is overigens rijkelijk vergeldend, als men nagaat dat de » schulden van de Begrooting der Openbare Schuld maar obligatiën zijn » tegen 2 1/2 % en 3 %, en dat de Schatkist daarenboven haar aandeel heeft » in de interesten, opgebracht door de ontvangsten welke dagelijks door de » statiën worden gestort ter Nationale Bank, die de rol van Staats algemeenen » kassier vervult. »

* * *

Het Bestuur acht dus den interest van 4 %, vóór 1878 toegepast, *overdreven*. Wij meenen integendeel te hebben bewezen dat die interest beneden de wezenlijke feiten bleef (bl. 129).

Er is verstaan geworden, zegt bovenstaande uittreksel nog, dat om de tien jaar, de *nog uit te delgen* kapitalen zouden teruggebracht worden tot eenen *gemiddelden duur* als grondslag voor eene nieuwe *onveranderlijke jaarsom* voor den vroegeren tijd.

Verleden jaar werd door de Middenafdeeling gevraagd (zie *Verslag* van 1901, bl. 145) met wien en wanneer dat was verstaan geworden. Het antwoord luidde dat *men* vereenvoudigingshalve tot dien maatregel had besloten. Die maatregel werd dus louter op eigen hand door het Bestuur genomen.

Wat de verlaging van den interest tot 3 1/4 % betreft, rechtvaardigt haar het *Jaarverslag* 1898 hoofdzakelijk *door de aanzienlijke overschotten waarmede al de jaarrekenningen sedert 1887 sloten*, en in bijkomende orde door twee beschouwingen : de eerste, dat de verbintenissen der Openbare Schuld nog slechts obligatiën tegen 2 1/2 % en 3 % bevatten; de tweede, dat de Schatkist haar aandeel heeft in de interesten opgebracht door de ontvangsten welke dagelijks door de statiën worden gestort ter Nationale Bank die de rol van Staats algemeenen kassier vervult.

Moest het waar zijn dat het bestaan van aanzienlijke overschotten de verlaging mag medebrengen van den interest der uitdelgingskapitalen, dan zou

men ook het omgekeerde moeten aannemen. En dan diende de vraag gesteld hoe 't mogelijk was eene eerste maal den interest tot 4 % te verlagen in 1878, dat is het zesde jaar van eene reeks dienstjaren met een tekort, en dien interest opnieuw tot 3 1/2 % te verminderen in 1887, terwijl 1886 het laatste jaar was eener reeks van veertien dienstjaren met deficit.

De ondergeschikte redenen, in 1898 ingeroepen om den interest tot 3 1/4 % te verminderen, zijn evenmin gegrond. De Openbare Schuld tegen 2 1/2 % dagteekent van 's Lands onafhankelijkheid. Zij werd ons opgedrongen door de verdragen, die de grondslagen regelden tot België's scheiding van Holland. Die schuld heeft dus volstrekt niets gemeens met het kapitaal van den Spoorweg. De kapitalen door den Spoorweg verbruikt komen gedeeltelijk voort uit de ontvangsten (fr. 89,851,043.61) en gedeeltelijk uit de leeningen sedert 1836 tegen verschillenden interest aangegaan en door achtereenvolgende omzettingen, herleid tot eene eenige schuld tegen 3 % (1). Dit zoo zijnde, en mits voorbehouding voor de kosten van den dienst der Schatkist, zou de interest den Spoorweg aan te schrijven, moeten berekend worden tegen 3 % op de nominale kapitalen besteed tot het aanleggen, tot de met gereede penningen betaalde afkoopen, tot het voltooien, tot het aankoopen van materiëel, en zou men er de interesten moeten bijvoegen, in de jaarsommen voor afkoop begrepen. In geen geval is de interest tegen 3 1/4 % op de uitgegeven sommen en op de kapitalen die welke jaarsommen vertegenwoordigen, te verdedigen.

Voor de interesten, opgebracht door de ontvangsten ter Nationale Bank gestort, verzenden wij eenvoudig naar hetgeen wij hiervoren zegden, bladzijde 117.

Er dient ten slotte opgemerkt dat de interest van 3 1/4 %, alhoewel eerst in 1898 ingevoerd, werd toegepast op het vroegere dienstjaar 1897, waarvan de financiëele lasten eerst op fr. 58,497,991.77 bepaald (zie *Jaarverslag* 1897, bladz. A/116), verminderd werden tot fr. 52,945,684 78 (zie *Jaarverslag* 1898, bladz. A/114 en A/115).

* * *

Van 1887 tot 1899 sloten al de dienstjaren met een overschot. In 1900 is er integendeel een tekort. En ziehier hoe het *Jaarverslag* het uitlegt op bladzijde A/4 :

« Insgelijks schijnt het nuttig te doen opmerken : 1° dat men enkel » de *samengevoegde actief-saldo's* in rekening brengt, en niet de weder- » zijdsche interesten ter bank ; 2° dat ten gevolge van het invoeren, in 1878, » der nieuwe regelen van boekhouden, volgens welke de financiëele toestand » is opgemaakt, het kapitaal van den Spoorweg verhoogd werd met eene » som van 89,850,000 frank, welke de Schatkist hem niet had aangerekend, » omdat die som genomen was op gewone ontvangsten, 't is te zeggen » zonder behulp van leeningen ; 3° dat daarenboven het Departement van » Financiën in den toestand der Schatkist had opgenomen, *als uitdelging*

(1) V. G. Van Cutsem, algemeen bestuurder bij den dienst der Schatkist en der Openbare Schuld in België, *La Dette publique de Belgique*, bladzijde 3.

» van het kapitaal aan den spoorweg besteed, de som van 83,676,000 frank;
» terwijl bij het aannemen van bedoelde regelen, die voor interest en uit-
» delging onveranderlijke jaarsommen toekenden, welke op de finan-
» ciëele rekening drukken, voornoemd bedrag verminderd werd tot
» 22,554,000 frank (zie *Jaarverslag* 1878, bl. 66 en 67); 4° dat men in het
» kapitaal, als interesten van gelden besteed aan nog in uitvoering zijnde
» werken, meer dan 22 millioen heeft medegeteld, wat niet gedaan werd
» onder het vroegere stelsel van boekhouden. »

Wij meenen te moeten doen opmerken dat die beschouwingen van het *Jaarverslag* 1900 sterk te betwisten vallen en overigens in strijd zijn met zekere opmerkingen der vroegere *Jaarverslagen* :

1° Indien men rekening houdt met de wederzijdsche interesten (zie tabel, bl. 60-60, kol. 13), dan verandert inderdaad het wezenlijk tekort van 1900 in overschot. Wij meenen echter te hebben bewezen dat de wederzijdsche interesten niet overeenkomen met eenig wezenlijk voordeel en dat zij geene reden van bestaan hebben noch in 't opzicht der rede, noch in de praktijk. En wij zagen daareven dat volgens het Bestuur zelf (*Jaarverslag* 1894, bl. A/5), de wederzijdsche interesten louter theoretisch zijn, enkel berekend worden om nauwkeurig zekere vergelijkingen te kunnen opmaken, en dat men ze moet ter zijde laten, wanneer het er om te doen is den wezenlijken geldelijken toestand vast te stellen. Thans schijnt het Bestuur naar een tegenovergesteld gevoelen terug te komen.

2° Het was volstrekt juist bij het kapitaal tot eerste inrichting van den Spoorweg de som van 89,830,000 frank te voegen, welke de Schatkist ten voordeele van den Spoorweg had genomen op de gewone ontvangsten. Al de sommen, besteed tot het aanleggen van den spoorweg, moeten deel uitmaken van het kapitaal tot eerste inrichting van den spoorweg, welke ook hunne herkomst zij. Er dient echter opgemerkt dat de vermeerdering van het kapitaal met het bedrag dier som, de financiëele lasten niet verzwaarde, vermits men tevens het bedrag van den interest verminderde en den duur der uitdelging verlengde.

3° 't Is in overeenstemming met het Bestuur en niet tegen zijnen dank, zooals het *Jaarverslag* 1900 het schijnt te willen doen gelooven, dat de uitdelging voor 89,676,000 frank in den toestand der Schatkist voorkwam; dat die uitdelging wezenlijk bestond, echt en wettelijk was, vermits zij 't gevolg was van de toepassing der wetten van 1834 en 1855 en overeenkwam met verwezenlijkte feiten. Het invoeren der formules van 1878 had voor gevolg de financiëele lasten, — zooals ze voortvloeiden uit hetgeen vroeger gedaan werd, — niet te verzwaren maar te verlichten. De vermindering van de uitdelging van 83,676,000 frank tot 22,554,000 frank bewijst het klaarblijkelijk.

4° De tusschenvallende interesten werden met hetzelfde doel bepaald, of hadden ten minste hetzelfde uitwerksel, vermits zij den uitdelgingsduur later deden aanvangen. Het Bestuur verklaarde het overigens in het *Jaarverslag* 1885 : « ... Welnu, in strijd met hetgeen over 't algemeen gedaan wordt door
» concessiehoudende maatschappijen, welker kapitaal-rekening de interesten
» draagt van alle uitgaven voor eerste inrichting tot den dag waarop het
» voorwerp dier uitgaven in 't gebruik gesteld wordt, hebben de financiëele

» rekeningen van Staats spoorweg BIJ VOORBAAT die interesten op zich geno-
» men en zelfs de uitdelging voor al de betalingen van in uitvoering zijnde
» werken. Daaruit volgde, zooals reeds werd opgemerkt, dat de kapitaal-
» rekening de wezenlijke kost der lijnen niet vertegenwoordigde en dat de
» JAARLIJKSCHE FINANCIËELE LASTEN WERDEN OVERDREVEN. »

Geene der redenen door het *Jaarverslag* van 1900 aangevoerd om den huidigen toestand uit te leggen is dus gegrond. Zij schijnen enkel te strekken tot staving der bestendige neiging van het Bestuur om te beweren, zooals het reeds in 1898 deed (*Jaarverslag*, bl. A/8), dat de financiëele toestand van onze spoorwegonderneming geene vergelijking heeft te duchten.

§ 3. — *Besluit.*

Ons overzicht van het rekenplichtig beheer des spoorwegs gemaakt volgens de *Jaarverslagen,* bewijst dat het stelsel van boekhouden sedert 1878 aangenomen, niet langer mag voortduren. Het strookt niet met de wetten van 1834 en van 1835, tot hiertoe niet afgeschaft. De *onderstellingen,* waarop het berust, zijn in strijd met het begrip zelf van boekhouden dat eigenlijk niet anders mag wezen dan het vaststellen van *voltrokken feiten.* Het stelsel is ten slotte niet aan te nemen, omdat de *nieuwe formule's* van 1878, evenals de regelen die ze later kwamen veranderen, alle werden ingegeven door den wensch om de uitslagen der onderneming zoo gunstig mogelijk voor te stellen.

Die toestand dient veranderd. Hoe? Om dit kiesch en hoogst gewichtig vraagstuk op te lossen, dienen de hoofdredenen waarmede het Bestuur de *nieuwe formule's* van boekhouden in 1878 trachtte te wettigen, nader onderzocht.

Volgens het Bestuur, hoefde weg te vallen het hoofdzakelijk veranderlijk bestanddeel, dat men in de exploitatie-rekening had opgenomen door ten laste van den Spoorweg al de sommen te leggen welke de Schatkist jaarlijks besteedde aan de uitdelging of aan het uitkeeren der schuld van den spoorweg. Ziedaar de eerste reden van de voorgestelde hervorming.

En de tweede reden was, dat het om de echte winsten van den Spoorweg vast te stellen, er minder om te doen was de Schatkist en den Spoorweg gelijke lasten te doen dragen wegens leeningen, dan een gezamenlijk middel tot beoordeeling te vinden dat onveranderlijk kon worden aangewend.

De eerste van beide redenen had eenen schijn van waarde. Want men mengde klaarblijkelijk in de exploitatie-rekening een zeer veranderlijk bestanddeel door er het aandeel in te begrijpen van den Spoorweg in de sommen welke de Schatkist jaarlijks besteedde aan de uitkeering of aan de uitdelging van hare leeningen, en men maakte aldus het beoordeelen van de uitslagen der onderneming veel moeilijker.

Om dat bezwaar echter te verhelpen, was het niet noodig zijne toevlucht te nemen tot ingewikkelde onderstellingen 't Was voldoende op de exploitatie-rekening de sommen niet meer te brengen die besteed werden aan het betalen van de interesten en van de uitdelging van 't kapitaal, of aan uitkeeringen. Door aldus te handelen, verminderde men de exploitatie-reke-

ning tot de ontvangsten en de uitgaven die haar eigen zijn, en het saldo dier rekening was de bruto-winst der onderneming, het overschot der financiëele lasten onverlet latende. 't Is het stelsel dat gevolgd wordt door spoorwegmaatschappijen en door Staats spoorwegbestuur zelf, sedert 1878.

Daarenboven maakt het Bestuur, sedert 1878, voor ieder dienstjaar eene *financiëele rekening* op, waarin voorkomen, met louter oppervlakkige veranderingen:

Op het actief, de onderstelde interesten en de onderstelde uitdelgingen, zooals ze voortvloeien uit de *nieuwe formule's*.

Op het passief, de netto-ontvangst van den spoorweg.

Sedert 1883, heeft men bij het *actief* en het *passief* de wederzijdsche interesten gevoegd in *loopende rekening* tusschen den Spoorweg en de Schatkist.

Had het Bestuur, in de plaats van die rekening op te maken met *onderstellingen*, er eenvoudig in opgenomen de interesten door de Schatkist uitgekeerd en de sommen wezenlijk besteed aan de uitdelging, dan had het de wetten van 1834 en 1835 nageleefd en de jaarrekeningen hadden de echte winst van den Spoorweg weergegeven.

Hier komen wij tot de tweede reden, opgegeven om de *nieuwe formule's* te rechtvaardigen. Het Bestuur zegt inderdaad dat, om de echte winst van den spoorweg vast te stellen, om de betrekkelijke waarde der gevolgen van de exploitatie te doen uitschijnen, het minder noodig is Schatkist en Spoorweg juist dezelfde lasten aan te rekenen wegens de leeningen, dan een gezamenlijk beoordeelingsmiddel te vinden, dat gedurig kan aangewend worden.

Dat is vrij moeilijk te begrijpen Want de *echte* winst van eenen spoorweg kan enkel vastgesteld worden door middel van *echte* bestanddeelen, en niet door middel van *onderstellingen*. Het *gezamenlijk beoordeelingsmiddel*, waarvan het Bestuur spreekt, kan, indien het met de meeste nauwkeurigheid en zorg wordt vastgesteld, als uitgangspunt dienen in eene beraadslaging, doch het zou nooit kunnen aangenomen worden als grondslag voor het boekhouden.

Boekhouden kan anders niet zijn dan het stipt nauwkeurig vermelden van de voltrokken feiten. Dezer nauwkeurigheid is onmisbaar voor den regelmatigen gang eener nijverheid, want alleen door de boekhouding kan men de wezenlijke uitslagen kennen. Daar de financiëele rekening van den spoorweg thans op onderstellingen berust, is het onmogelijk te weten welke de wezenlijke winst is. Op dit oogenblik kennen wij den waren toestand niet. Alleen eene zorgvuldige herziening van de voltrokken feiten zou ons dien toestand met zekerheid kunnen doen kennen.

Aldus schijnt geene van beide redenen, door het Bestuur ingeroepen tot staving van de nieuwigheid van 1878, eenige waarde op te leveren.

Moet daaruit afgeleid worden dat de oplossing bestaat in af te zien van de *formule's* van 1878 en eenvoudig terug te komen tot de vroegere gebruiken?

Dat denken wij niet.

Wij meenen veeleer dat het stelsel van boekhouden van 1857 integendeel veel vroeger had moeten gewijzigd worden dan in 1878.

De geschiedenis onzer spoorwegen met het oog op het kapitaal tot eerste inrichting en dus op de financiëele lasten, kan in twee tijdvakken verdeeld worden.

Het eerste tijdvak begrijpt het aanleggen en de exploitatie van de lijnen

waartoe besloten werd door de wetten van 1 Mei 1834 en van 26 Mei 1837 (1) (en de aanvulling), te weten :

	Kilom.
Mechelen op Antwerpen	25.5
Mechelen op Dendermonde, Gent, Brugge en Oostende, met vertakking van Gent op Deinze, Kortrijk, Moeskroen (Fransche grens) en Doornik	202.5
Mechelen op Leuven, Thienen, Landen, met vertakking op Sint-Truiden, Luik, Verviers en Welkenraad (Duitsche grens). . . .	147.5
Mechelen op Brussel, Halle, 's Gravenbrakel, Bergen en Quiévrain (Fransche grens), met vertakking van 's Gravenbrakel op Charleroi en Namen	186 »
TOTAAL. . . .	561.5

Het tweede tijdvak begint in 1870. In 1867, na het inhuldigen van de lijn 's Gravenbrakel op Gent, kondigde het *Jaarverslag* aan dat Staats spoorwegnet nagenoeg volledig was en voortaan weinig of geene andere uitbreiding zou krijgen dan de lijn van Brussel op Luttre.

De bepalingen der wetten van 1834 en 1835 over het uitdelgen van het kapitaal en den dienst der interesten, betroffen uitsluitend het inrichten van het eerste spoorwegnet, dat beperkt was Van 't oogenblik dat bedoeld net onbeperkt werd uitgebreid, was het logisch ook de wetsbepalingen over den financiëelen dienst te wijzigen, maar dat mocht niet gebeuren tenzij door tusschenkomst der Kamers.

Zoo ging men niet te werk. Tot in 1878, volgde men de vroegere gebruiken, om ze toen te vervangen door *nieuwe formule's*, zonder de volgens ons onontbeerlijke tusschenkomst der Wetgeving, en op eigen gezag van het Bestuur.

Wij staan dus tegenover een verouderd stelsel en *nieuwe formule's*, welker waarde hoogst te betwisten valt, zooals wij meenen te hebben bewezen. Alleen aan de Regeering hoort het, den toestand regelmatig te maken door de Kamer een wetsontwerp voor te leggen. 't Komt ons echter niet ongepast voor, hier kortbondig te onderzoeken in welke voorwaarden dergelijk ontwerp dient opgevat om aan zijn doel te beantwoorden.

Eerst en vooral hoeft opgemerkt, dat in ons huidig begrootingstelsel, de wezenlijke rekening van den Spoorweg verspreid ligt over de begrootingen van Inkomsten en Middelen, van de Openbare Schuld, van Financiën, van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven, van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.

Daaruit volgt, dat de financiëele toestand van den Spoorweg thans nauwkeurig en juist kan opgemaakt worden, door uit die verschillende begrootingen al de sommen te nemen betreffende den Spoorweg, om ze vervolgens samen te brengen.

Die toestand mag niet blijven duren. Herhaalde malen reeds heeft de Middenafdeeling die gedachte uitgedrukt, en eene bijzondere begrooting van spoorwegen gevraagd, die *alle* ontvangsten en *alle* uitgaven zou behelzen

(1) Naast het beheer zijner eigene lijnen, nam de Staat, van af 1847, tegen 50 % van de bruto-ontvangst, het beheer op zich van zekere vergunde lijnen van Maatschappijen, zooals Doornik-Jurbeke en Dender-Waas.

zoowel gewone als buitengewone, betreffende den Spoorweg. 't Is de *nijverheids*-begrooting, door den achtbaren heer Hubert aangeprezen, in zijn verslag over de Begrooting voor 1899.

De vooruitgang ware aldus reeds aanzienlijk, al geldt hij slechts den vorm.

Opdat de hervorming volledig zij, en aan het doel beantwoorde, zou de schuld van den spoorweg moeten afgescheiden worden van de algeheele Staatsschuld, zou de uitdelging moeten berekend worden voor eenen vervaltermijn die 1960 niet zou te buiten gaan, en zou die uitdelging wezenlijk moeten gebeuren, afgescheiden van de uitdelging van het ander gedeelte van 's Lands schuld.

Nuttig is het, nogmaals te herinneren dat in den huidigen toestand de uitdelging van het kapitaal van den spoorweg, al ware die ook juist berekend, enkel geschiedt op het papier. Buiten het betalen van de jaarsommen wegens afkoop, bestaat er geene wezenlijke uitdelging.

Door die hervorming, zou men aan het land eenen allergewichtigsten dienst bewijzen.

Een kort overzicht der uitslagen van 't beheer onzer spoorwegen, zal zulks bewijzen.

Van 1835 tot 1853, zoo lezen wij in het *Jaarverslag* 1871, bladzijde VII, kan de spoorweg zijne jaarlijksche kosten niet dekken (exploitatie en dienst der leeningen, uitdelging inbegrepen) met zijne ontvangsten; de Schatkist deed uit dien hoofde aan den spoorweg verschotten, die tot 59 millioen frank zijn geklommen. Doch van af 1854, veranderde de toestand, en de ontvangsten bedroegen ieder jaar genoeg om die schuld trapgewijze te delgen. De gunstige uitslagen bleven duren tot in 1872.

De *toestanden van Staats schatkist tegenover den spoorweg,* medegedeeld op bladzijde 87-92, toonden aan hoe het *credit*-saldo der Schatkist, dat op 31 December 1855, fr. 54,584,446.48 bedroeg, op 31 December 1872, veranderd was, in een *debet*-saldo van fr. 17,772,259.74.

Maakt men dezelfde vergelijking tusschen de exploitatie-rekeningen dier twee tijdperken, dan bevindt men dat de toestand, na betaling van alle lasten, sloot :

Op 31 December 1855, met een *tekort* van.	fr.	22,441,178 45
Op 31 December 1872, met een *overschot* van		15,744,996 08

dat overschot hieruit voortkomende :

Fr.	17,772,259	74
—	2,027,263	66 vervallen interesten doch eerst in Februari en Mei betaalbaar, en andere gelden.
Fr.	15,744,996	08 (zie bl. 55, *Jaarverslag* 1872).

* * *

In 1873 begint een nieuw tijdperk van tekort, dat blijft duren tot in 1885.

De *nieuwe formule's* van boekhouden werden gedurende dat tijdper ingevoerd, en hadden voor gevolg het tekort te verminderen.

In 1887 komt het overschot weer te voorschijn en dat duurt tot in 1899. In 1900 en in 1901 maakt het overschot wederom plaats voor een tekort, niet-

tegenstaande de *nieuwe formule's* en het verlagen van den interest eerst tot 3 $^1/_2$ % en dan tot 3 $^1/_4$, voor 't berekenen van de financièele lasten.

Waaraan die veranderingen in de financiëele uitslagen van het beheer te wijten? De *Jaarverslagen* zijn over 't algemeen heel karig met inlichtingen daarover. Op bladzijde A/3 van het *Jaarverslag* 1900 vindt men nochtans deze opmerkingen :

« Het verschil is, voor 1900, grootendeels uit te leggen door den opslag » der grondstoffen en der bijzonderste verbruikstoffen. Voor de brandstof » alleen, is de uitgaaf, die 14,183,291 frank bedroeg in 1899, in 1900 gestegen » tot 25,983,643 frank, dus 11,800,352 frank meer.

» Er dient niet vergeten, dat de prijs der kolen eene groote rol speelt bij » het meerendeel der nijverheidstakken, en bijgevolg invloed uitoefent op » den prijs der fabrikaten.

» Het vermeerderen van voorraad, het toenemen van het vervoer, en de » verhooging van jaarwedde en werkloon aan het personeel der afgekochte » lijnen, ten einde het op denzelfden voet te plaatsen als 't personeel van » ons vroeger net, dat alles droeg insgelijks bij om de uitgaven te vermeer- » deren.

» Er dient eindelijk niet verzwegen, dat het overnemen der vergunde lijnen » gedurende verschillende dienstjaren vrij aanzienlijke uitgaven zal uitlokken » om hare exploitatie-middelen achtereenvolgens op dezelfde hoogte te » brengen als die van Staats vroegere lijnen. Dat bewijst het verleden ten » overvloede, want indien tijdens den afkoop der lijnen van de « Bassins » Houillers » (in 1871, gedurende den Fransch-Duitschen oorlog), het actief- » saldo hoogst voordeelig was (fr. 10,429,049.89), moet die uitslag onder » andere toegeschreven worden aan het buitengewoon druk verkeer, aan het » uitstellen van alle werken die niet volstrekt dringend waren voor de » veiligheid van den dienst, enz. Toch daalde in 1872, het overschot tot » fr. 4,003,173.07, en van af 1873, leverde de financiëele rekening een tekort » op van fr. 8,867,743.24; tot in 1886 sloot ieder jaar met een tekort (zie » bijlage VIII). »

Al die oorzaken werden reeds in 1900 door het Bestuur opgegeven in zijn antwoord op de zeven en veertigste vraag der Middenafdeeling, die de Begrooting van dat dienstjaar onderzocht, en ze werden dan ook besproken. (Zie Verslag 1900, bladz. 121 en volgende.) Verwonderlijk is het, onder die oorzaken, *het toenemen van het vervoer* aan te treffen. Dergelijke toeneming verwekt wel meerdere uitgaven, doch ze moet onvermijdelijk ook meerdere ontvangsten teweeg brengen

Eene enkele der oorzaken, waaraan het Bestuur het tekort toeschrijft, wordt nader bepaald in het *Jaarverslag* 1900 : de opslag van de verbruiks-voorwerpen en namelijk van de brandstof.

Welnu, in 1901, wordt die oorzaak van uitgaven van veel minder belang.

Onder artikel 21 der Begrooting, bladzijde 4 van het aanhangig Verslag, zien wij dat de uitgaaf uit dien hoofde, in 1900 de som bedragende

van	fr.	25,658,346 »
in 1901 gedaald is tot		23,913,841 »
Dus eene vermindering van	fr.	1,744,505 »

Niettemin klimt het wezenlijk exploitatie-bedrag per kilometer, van 67.93 in 1900, tot 68.35 in 1901, en het tekort dat 3,338,749 frank bedroeg in 1900, stijgt tot 6,161,108 frank, volgens de geraamde cijfers voor 1901. (Zie tabel, bladz 28-29 van dit Verslag.)

Het opslaan van de kolen is dus de bijzonderste oorzaak niet van den toestand.

De echte oorzaak is te zoeken in het inlijven van de afgekochte lijnen bij het net van den Staat.

Immers, het tijdvak van aanleggen en van inrichten van het net, dat de bijzonderste lijnen bevat, eindigt rond 1850. Kort na verloop van dat tijdvak, verbeteren de uitslagen der onderneming trapgewijze, de overschotten ontstaan en blijven duren tot in 1872.

In 1873 wordt, door het afkoopen van de lijnen der « Bassins Houillers », van den Groot-Luxemburgerspoorweg, en van Pepinster op Spa, het net verdubbeld, daar 938 kilometer worden gevoegd bij 933 kilometer reeds onder Staatsbeheer. Onmiddellijk daarop verandert de toestand. Een tijdvak van tekort herbegint en duurt voort tot in 1886.

In 1887, verbetert de toestand ten gevolge van drie bestanddeelen :

a) Het toenemen van de ontvangsten (1);

b) Het inkrimpen der uitgaven (2);

c) Het achtereenvolgens verlagen van den interest van 4 tot 3 1/2 %, vervolgens van 3 1/2 tot 3 1/4 %.

In 1901, onmiddellijk na het afkoopen van de lijnen Antwerpen-Gent en Gent-Eekloo, van den Luik-Limburgerspoorweg, van den *Grand Central* en van de lijn Luik-Maastricht, te zamen 632 kilometer, die gevoegd werden bij de 3,407 kilometer reeds onder 't beheer van den Staat, doet hetzelfde verschijnsel zich voor als in 1873. De dienstjaren 1900 en 1901 sluiten met een deficit dat wij deden uitschijnen.

Door in het laatste *Jaarverslag* (1900) te verklaren dat het overnemen der vergunde lijnen gedurende verschillende dienstjaren vrij groote uitgaven zal uitlokken, geeft het Bestuur te verstaan dat zijns erachtens de toestand zal verbeteren na dat overgangstijdperk.

Doch de vergelijking der uitslagen van het dienstjaar 1886, dat onmiddellijk het laatste tijdvak van overschotten voorafgaat, met de uitslagen van het dienstjaar 1899, het laatste van dit tijdvak, geeft ons het volgende :

	1886.	1899.	Vermeerdering.
Bruto-ontvangst per kilometer	36,418 »	49,814 »	36.8 %
Exploitatie-uitgaaf per kilometer.	20,707 »	29,534 »	42.6 %

Het toenemen van de uitgaven overtrof dus het toenemen van de ontvangsten.

	1884.	1885.	1886.	1887.
(1) Bruto-ontvangst per kilometer. fr.	38,412 »	37,746 »	36,418 »	38,593 »
(2) Exploitatie-kosten per kilometer .	22,945 »	22,121 »	20,707 »	20,843 »

Zoo wij dezelfde vergelijking toepassen op vijfjarige tijdperken sedert 1886, dan bekomen wij :

	Gemiddeld van 1886 tot 1890.	Gemiddeld van 1891 tot 1895	Vermeerdering.	Gemiddeld van 1896 tot 1900.	Vermeerdering.
Bruto-ontvangst per kilometer	40,319 »	44,874 »	11.3 %	48,569 »	8.2 %
Exploitatie-uitgaaf per kilometer	22,519 »	26,035 »	15 6 %	29,282 »	12.5 %

Hier weeral dus verhoogen de uitgaven meer dan de ontvangsten

Voegt bij dat slecht voorteeken deze omstandigheid, dat de interest, thans op fr. 3 25 % bepaald, niet merkelijk meer kan verlaagd worden; dat van eenen anderen kant het trapgewijze en onvermijdelijk uitbreiden onzer inrichtingen, naar verhouding de gewone lasten der exploitatie zal vermeerderen, zoo moeten wij wel besluiten dat de toekomst op verre na niet geruststellend is.

Zonder te spreken over vraagstukken van exploitatie, welke wij in deze studie ter zijde lieten, moet de financieele toestand van den spoorweg naar vaste bestanddeelen worden opgemaakt, overeenkomstig de voltrokken feiten en een nieuw stelsel van boekhouden aangenomen, dat alle *onderstelling* weglaat en enkel op wezenlijkheid berust. Eenmaal dat eerste werk voltrokken, zal het oogenblik gekomen zijn de nijverheidsbegrooting in te voeren, alle ontvangsten en uitgaven opnemende, zoowel gewone als buitengewone, betreffende den spoorweg, en afbrekende met de verwarring die althans gedeeltelijk door het huidig stelsel ontstaan is tusschen de ontvangsten en uitgaven der verschillende diensten van den Staat en die van den Spoorweg. Dan zal noodzakelijk en onbewimpeld het vraagstuk opdagen van het uitdelgen der schuld van den Spoorweg, waarvan het volstrekt noodzakelijke werd bewezen in het verslag der Middenafdeeling voor 1901. Zonder overdrijving mag er gezegd worden dat 's lands financieële en œconomische toekomst verbonden is aan de toekomst onzer spoorwegen. Wij moeten dus al de vraagstukken die er mede in verband staan, met vastberadenheid en vooruitzicht onderzoeken en ze oplossen overeenkomstig de lessen uit de feiten te trekken, zonder ons te laten verleiden door hersenschimmen of loutere stellingen. Men moet vooral doordrongen zijn van deze allereerste œconomische waarheid, dat de Staat, die spoorwegen beheert, financieële lasten te dragen heeft van denzelfden aard als concessiehoudende maatschappijen; dat zijne geldmiddelen niet onbeperkt zijn; dat evenals hij als schuldenaar, den interest moet betalen op de kapitalen die hij leende voor het aanleggen zijner lijnen, hij insgelijks als beheerder verplicht is die kapitalen uit te delgen, binnen een tijdperk dat niet te lang mag wezen. Het gevaar van elk beheer door den Staat is òf de lasten van het kapitaal te overdrijven, ten voordeele van de exploitatierekening, — en wij zeggen niet dat het hier het geval is, — òf de uitdelging er van te vertragen.

Een aandachtig onderzoek van den huidigen toestand bekrachtigt enkel

het oordeel van het verslag der Middenafdeeling voor 1901, namelijk dat wij onder den invloed van eene hersenschim verkeerden, toen wij dachten dat de spoorweg voor den Staat eene bron was van rijke inkomsten.

HOOFDSTUK III.

Posterijen, Telegraaf en Telephoon.

Afdeeling 1. — Ontvangsten en uitgaven.

A. Het totaal der ontvangsten van posterijen, telegraaf en telephoon, dienstjaar 1901, bedroeg nagenoeg . . . . . fr. 35,493,425 »
onderverdeeld als volgt :

Posterijen	fr. 25,964,425 »	
Telegraaf en telephoon	9,529,000 »	
Gelijk totaal. . . .	fr. 35,493,425 »	

De ontvangsten voor 1900 bedragen te zamen . . . fr. 34,557,923 29
onderverdeeld als volgt :

Posterijen	fr. 25,248,482 95	
Telegraaf en telephoon	9,309,440 34	
Gelijk totaal. . . .	fr. 34,557,923 29	

Wat voor 1901 op 1900 eene vermeerdering van ontvangsten uitmaakt van . . . . . fr. 935,501 71

waarvan voor de posterijen. . . .	fr. 715,942 05	
— — telegraaf en telephoon. . .	219,559 66	
Gelijk totaal. . . .	fr. 935,501 71	

De ontvangsten van 1899 bedroegen te zamen . . . fr. 32,779,014 33
onderverdeeld als volgt :

Posterijen	fr. 23,995,997 49	
Telegraaf en telephoon	8,783,016 84	
Gelijk totaal. . . .	fr. 32,779,014 33	

Wat voor 1900 op 1899 eene vermeerdering van ontvangsten uitmaakt van . . . . . fr. 1,778,908 96

waarvan voor de posterijen	fr. 1,252,485 46	
— telegraaf en telephoon. . .	526,423 50	
Gelijk totaal. . . .	fr. 1,778,908 96	

B. Het totaal der geraamde uitgaven voor 1901 bedraagt . . . . . fr. 21,063,500 »
onderverdeeld als volgt :

Posterijen (inbegrepen haar aandeel in de algemeene bestuurkosten) . . . . . fr.	14,112,308 »	
Telegraaf en telephoon (inbegrepen hun aandeel in de algemeene bestuurkosten).	6,951,192 »	
GELIJK TOTAAL. . . . fr.	21,063,500 »	

Het totaal der uitgaven voor 1900 bedraagt . . . . fr. 20,166,201 80
onderverdeeld als volgt :

Posterijen. . . . . fr.	13,498,196 »	
Telegraaf en telephoon	6,668,005 80	
GELIJK TOTAAL. . . . fr.	20,166,201 80	

Wat voor 1901 op 1900 eene vermeerdering van uitgaven uitmaakt van . . . . . fr. 897,298 20

waarvan voor de posterijen. . . . . fr.	614,112 »	
— telegraaf en telephoon. . .	283,186 20	
GELIJK TOTAAL. . . . fr.	897,298 20	

De algeheele uitgaven voor 1899 bedroegen . . . . fr. 19,179,909 16
onderverdeeld als volgt :

Posterijen. . . . . fr.	12,806,977 71	
Telegraaf en telephoon	6,372,931 45	
GELIJK TOTAAL. . . . fr.	19,179,909 16	

Wat voor 1900 op 1899 eene vermeerdering van uitgaven uitmaakt van . . . . . fr. 986,292 64

waarvan voor de posterijen. . . . fr.	691,218 29	
— telegraaf en telephoon. . .	295,074 35	
GELIJK TOTAAL. . . . fr.	986,292 64	

C. Uit vergelijking der ontvangsten en uitgaven blijkt :

1° De toeneming der ontvangsten voor posterijen, telegraaf en telephoon van 1899 tot 1900 (terechtgewezen cijfers) overtrof de toeneming der uitgaven met . . . fr. 792,616 32

2° De toeneming der ontvangsten van 1900 (eind-cijfers) tot 1901 (geraamde cijfers) in verhouding tot de uitgaven, bedraagt. 38,203 51

D. Voor de posterijen bedraagt de verhouding der ontvangsten tot de uitgaven :

In 1899	53.37 %
In 1900	53.46 %
In 1901 (geraamd)	54.35 %

E. De ontworpene Begrooting voor 1902 voorziet verhoogingen voor 729,850 frank, onderverdeeld als volgt :

Gemeenschappelijke diensten . . . . . fr.	26,300	»
Posterijen	462,172	»
Telegraaf en telephoon	240,578	»
Totaal. . . . fr.	729,050	»

De bijzonderste verhoogingen betreffen de volgende artikelen :

Art. 35. — Jaarwedde en vergoedingen aan ambtenaren en beambten der posterijen . . . . . fr.	214,327	»
Art. 36. — Jaarwedde en vergoedingen aan brievenbestellers en andere ondergeschikte beambten	234,900	»
Art. 37. — Vervoer van postpaketten, enz.	45,685	»
Art. 40. — Materiëel, enz.	33,200	»
Art. 42. — Jaarwedde en vergoedingen aan ambtenaren en beambten bij den telegraaf en de telephoon.	108,230	»
Art. 43. — Werkloon	16,550	»
Art. 44. — Onderhoud der lijnen, enz..	131,000	»

Afdeeling 2. — Allerhande vraagstukken.

A. — *Posterijen.*

I. — Hulpkantoren.

Dit jaar heeft het Bestuur te Brussel hulppostkantoren ingericht bij private personen. De Middenafdeeling stelde dienaangaande de volgende vraag :

VRAAG.	ANTWOORD.
Welke zijn de uitslagen van het inrichten van hulppostkantoren bij private personen in Brussel en voorsteden ? Diende die nieuwigheid niet uitgebreid	Het postbestuur kan nog geene uitspraak doen over de uitslagen der proefneming te Brussel begonnen door het inrichten van hulpkantoren.

tot het platteland, waar onderontvangerijen te kort zijn?

Er wordt thans eene grondige studie gemaakt over het vraagstuk, waarna het zal mogelijk zijn uitspraak te doen over de wenschelijkheid om soortgelijke kantoren nog elders in te richten.

Evenwel worden die hulpkantoren welker bevoegdheid beperkt is tot de meest gewone verrichtingen der posterijen, enkel voorbehouden voor de steden en de belangrijkste gemeenten, die reeds een postkantoor hebben met volledigen dienst. Het zijn eenigzins hulpwinketten voor 't gemak van 't publiek en ter ontlasting der hulpkantoren in de centrums waar het postverkeer bijzonder gewichtig is.

Voor de landelijke gemeenten zijn er soorten van bureelen die veel beter daartoe geschikt zijn dan de hulpkantoren, en de inwoners veel meer diensten bewijzen, namelijk de onderontvangerijen, de overdraagkantoren en de aanneemkantoren.

Welnu, sedert 't begin van 't jaar 1897 werden er :

97 onderontvangerijen,
91 overdraagkantoren en
24 aanneemkantoren

ingericht, of 212 nieuwe kantoren, wat eene verhooging van 67 % uitmaakt voor een tijdperk van vijf jaar.

Er is dus voorzien in de meest dringende noodwendigheden.

Om het inrichten van hulpkantoren voort te zetten, wordt ieder jaar op de Begrooting een krediet met dit bijzonder oogmerk uitgetrokken.

't Valt moeilijk te begrijpen dat het Bestuur nog geene uitspraak kan doen over de uitslagen dier proefneming. Die uitslagen zijn tweeërlei : uitslagen voor het publiek en uitslagen voor het Bestuur.

Voor het publiek is er geen twijfel mogelijk : hoe meer hulpkantoren, hoe meer het publiek zal voldaan zijn.

Er dient enkel geweten of het grooter gemak aan het publiek verschaft overeen te brengen is met het algemeen belang, door het Postbestuur vertegenwoordigd. Welnu, na eene proef van één jaar, staat de meening van 't Bestuur nog niet vast, alhoewel de te beoordeelen uitslag op deze twee punten neerkomt :

1° Hebben de hulpkantoren het werk der hoofdbureelen merkelijk verminderd?

2° Brengt het regelen der rekeningen tusschen beide kantoren voor de hoofdkantoren niet meer werk bij dan het inrichten der hulpkantoren hun bespaart?

Het antwoord van het Bestuur op het tweede gedeelte der vraag van de Middenafdeeling is veel meer bevredigend.

II. — Keuring van en toezicht over het materieel en den voorraad.

VRAAG.

Het vergelijken van de ontwikkelingen der artikels 32, 33 en 34 der Begrooting (gemeenschappelijke diensten voor posterijen, telegraaf en telephoon) leidt tot deze gevolgtrekking :

Keuring van en toezicht over het materiëel en den voorraad. — Depot :

Art 32.—Jaarwedde en vergoedingen voor ambtenaren en beambten . fr.	54,985	»
Art. 33. — Werkloon van de bedienden, betaald per stuk, per dag of per maand. . .	73,180	»
Totaal. . . fr.	128,165	»

Art. 34. — Materiëel, werktuigen, gereedschap, voorraad papier, enz. :

Drukwerk, kantoorbenoodigdheden, inbinding . . . . . fr.	8,200	»
Huur	100	»
Licht en vuur	60,000	»
Onderhoud van lokalen en meubelen.	66,000	»
Onderhoud van materiëel en werktuigen	5,000	»
Papier, inkt en onderscheiden voorraad voor het maken van de post- en telegram-wissels	167,000	»
Allerhande voorraad, geringe uitgaven	23,700	»
Totaal. . . fr.	330,000	»

Eene uitgave van 330,000 frank in hoofdsom zou dus, volgens den tekst van bedoelde artikels, eene uitgave van 128,165 frank aan persooneel veroorzaken. Is dat zoo?

De Middenafdeeling vraagt daarover uitleggingen.

ANTWOORD.

De kredieten onder littera C van artikel 32 en littera C van artikel 33 van 't ontwerp der Begrooting voor 1901 moeten insgelijks dienen om de jaarwedde en het werkloon te betalen der ambtenaren en bedienden belast met de keuring en het in magazijn houden van en het toezicht over :

a) De meubelen, het materiëel en den voorraad van posterijen, telegraaf en telephoon, waarvan de kosten van aankoop worden betaald op artikelen 40 en 44 der Begrooting;

b) De meubelen en het materiëel voor telegraaf en telephoon betaald op de kredieten onder artikel 49 *a* en 49 *b* der tabel gevoegd bij de wet der Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor 1901, alsook op het buitengewoon krediet dat voor 1902 zal worden uitgetrokken.

De jaarwedden en werkloonen hierboven bedoeld, zijn aangerekend aan de « Gemeenschappelijke diensten » der Begrooting, omdat de verrichtingen van keuring, van toezicht en van in magazijn houden gezamenlijk geschieden voor posterijen, voor telegraaf en voor telephoon en dat het onmogelijk ware bedoelde uitgaven juist te verdeelen onder de verschillende diensten.

Die uitleggingen rechtvaardigen het bedrag niet van 128,165 frank, voorzien voor de keuring van en het toezicht over het materiëel en den voorraad. Zij hebben de aandacht der Middenafdeeling getrokken op den hiervolgenden tekst van littera C van artikel 40 der Begrooting :

Onderhoud en inrichting van lokalen; aankoop en onderhoud van meubelen en materiëel; kleine uitgaven; wapens voor de landelijke brievenbestellers; vergoedingen in voorkomend geval te verleenen aan weduwen, kinderen of huisgezinnen van bedienden die 't slachtoffer waren van ongevallen bij den dienst . . . . . fr. 260,430 »

Het schijnt niet redematig op hetzelfde artikel der Begrooting het onderhoud van lokalen en den aankoop van meubelen te betalen, naast de vergoedingen te verleenen aan familiën van bedienden die 't slachtoffer waren van ongevallen bij den dienst.

Volgens algemeenen en volstrekten regel, zouden al de uitgaven voor het personeel moeten afgezonderd worden van de andere uitgaven.

III. — Middenpost te Brussel. — Verwarming en verlichting.

VRAAG.	ANTWOORD.
De paragraaf tot toelichting van artikel 35 voorziet als *werkloon* eene uitgaaf van 30,075 frank voor vuur en licht in het hoofdkantoor van posterijen, telegraaf en telephoon. De Middenafdeeling vraagt insgelijks uitleggingen over die uitgaaf, welke haar overdreven schijnt.	Onderstaande cijfers betreffende het personeel werkzaam in bedoeld hoofdkantoor geven den maatstaf van de aldaar ingerichte diensten, en een denkbeeld van de inrichtingen benoodigd voor verwarming en verlichting : 180 ambtenaren en beambten der posterijen; 480 ambtenaren en beambten bij den telegraaf; 500 brievenbestellers; Een honderdtal werklieden en nagenoeg 250 telegrambestellers; Die inrichtingen bevatten : 1° In de *machine-kamer :* 2 stoommachine's van 70 paardenkracht, die 2 dynamo's van 110 volts 350 ampère's in werking stellen; Electro-motoren om pompen in beweging te brengen die het water in de ketels en waterbakken op de derde verdieping van het hotel stuwen; Worthington aanvoerpompen; Een Parsons turbo-motor van 30 paardenkracht die rechtstreeks eene dynamo doet werken.

In die zaal staat de verdeelingstabel tot regeling van de electrische verlichting der verschillende gedeelten van het hotel.

2° *In een lokaal gevoegd bij de machinekamer :*

2 stoommachine's die elk eene geperste lucht-pomp en eene vacuum-pomp in beweging brengen;

1 electro-motor die eene vacuum-pomp in beweging brengt voor de werking van de pres-buizen voor het ondergronds vervoer der telegrammen en poststukken met spoedbestelling van Brussel-hoofdkantoor naar Brussel-Noord;

Idem te Brussel-Beurs;

Idem te Brussel-Zuid en voor die van Brussel-Midden van gelijkvloers naar de tweede verdieping.

Die dienst werkt iederen dag van 7 tot 22 uur;

Eindelijk, eene trippelklep-pomp bediend door de overbrenging.

3° In de kelders staan :

1 batterij van 90 accumulatoren voor 1,300 ampère-uren tot het verlichten van de talrijke lokalen van het hotel, betrokken door de diensten van posterijen en telegraaf;

6 batterijen accumulatoren, die den stroom overmaken aan de seintoestellen van het hoofdkantoor en geladen worden met den stroom voortkomende van de dynamo's;

1 electro-motor die drukpersen beweegt.

4° Gelijkvloers :

De stookkamer met vier ketels van 120 vierkante meter verwarmingsvlakte ieder; die ketels maken twee groepen uit van twee ketels ieder, waarvan eene groep wordt gekuischt terwijl de andere in werking is;

1 kolentip, in werking gebracht door eenen electro-motor.

* * *

De inrichtingen der posterijen (sorteerzaal) en die van de telegraaf (seinzaal, bestelzaal, aanneemzaal — deze laatste

toegankelijk voor het publiek) dienen onafgebroken, dag en nacht en vergen dus eene onafgebroken werking van de toestellen voor verwarming en verlichting.

Het personeel van den dienst der machine's en der ketels telt thans 6 mecaniciens en 15 stokers of te zamen 21 man, verdeeld in drie ploegen onder toezicht van eenen meestergast, die insgelijks toezicht moet uitoefenen over de inrichtingen in het telephoonhotel der Stroostraat.

Dat personeel dient niet alleen voor den geregelden gang van de verwarming- en verlichtingtoestellen, enz.; het zorgt insgelijks voor het onderhoud der machine's en der toestellen voor electrische verlichting (63 booglampen en 1,391 gloeilampen), en doet desnoods de veranderingen en herstellingen.

Daarenboven helpt dat personeel mede aan de inrichtingen voor electrische verlichting in zekere post- en telegraafkantoren van den Brusselschen omtrek en zelfs buiten die stad. Het zorgt verder voor het onderhoud van de batterijen accumulatoren.

De cijfers over het personeel in het hoofdkantoor der post kunnen maar een zeer onvolledig denkbeeld geven van de uitgaven aan werkloon voor het verwarmen en het verlichten van bedoeld gebouw.

In zake van verwarming en verlichting, zijn vooral het getal lokalen en dezer oppervlakte in acht te nemen, veeleer dan het getal van het personeel dat er werkzaam is. Dienaangaande verstrekt het antwoord geene inlichtingen.

't Ware nuttig geweest de *uitgaaf aan werkloon* te vergelijken met die voor de verwarming en verlichting van het hotel van 't Spoorwegbestuur, dat vrij wat uitgestrekter is dan het Posthotel. De Middenafdeeling bezit de noodige inlichtingen niet voor de vergelijking.

IV. — Vergoedingen aan de concessiehouders van geregelde overzeesche vaartlijnen.

(Art. 38 der Begrooting.)

VRAAG.	ANTWOORD.
Men vraagt de omstandige opgave der uitgaaf voorzien onder artikel 38 (Vergoedingen aan de concessiehouders of ondernemers van geregelde overzeesche vaartlijnen, enz.), alsook de mededeeling der	Op het niet beperkt krediet van 120,000 frank, voorzien onder artikel 38 (Posterijen) van 't ontwerp van Begrooting van bedoeld ministerie voor 1902, worden betaald : 1° De jaarlijksche toelage van 80,000

overeenkomsten en schikkingen krachtens welke die vergoedingen worden betaald.

frank voorzien bij artikel 2 der Overeenkomst op 1 Mei 1886 gesloten tusschen België's Regeering en de Maatschappij « Norddeutscher Lloyd », te Bremen, en krachtens welke die Maatschappij de verbintenis aangaat Antwerpen als aanlegplaats te nemen voor al de stoombooten die uit Bremerhaven vertrekken : *a*) naar Oost-Azia ; *b*) naar Australië en omgekeerd.

Die overeenkomst werd goedgekeurd bij wet van 21 Mei 1886.

2° De tegemoetkoming van 1,500 frank per reis, toegekend aan de « Deutsche-Australische-Dampfschiffs-Gesellschaft », te Hamburg, krachtens de Overeenkomst van 24 Juni 1889, goedgekeurd bij wet van 5 Augustus 1889.

De Maatschappij moet, krachtens die Overeenkomst, om de acht en twintig dagen eene reis doen van Antwerpen op Australië, dat is dertien per jaar ; de terugreizen van Australië naar Antwerpen moeten ten minste ten getalle zijn van zes en ten hoogste van dertien.

De toelage aan die lijn bedraagt dus jaarlijks ten minste 28,500 frank en ten hoogste 39,000 frank.

Op dit artikel 38 worden insgelijks betaald de terug te betalen loodsgelden, wanneer de schepen der « Norddeutscher Lloyd » Nederlandsche loodsen bezigen.

Hierbijgevoegd beide bedoelde overeenkomsten.

Dat antwoord bevredigt de vraag der Middenafdeeling. De medegedeelde overeenkomsten drukken wij over in Bijlage V.

V. — Dienst der abonnementen op dagbladen.

VRAAG.	ANTWOORD.
Ware het niet mogelijk den prijs te verlagen dien de post doet betalen voor den dienst der abonnementen op dagbladen ?	Het commissieloon tegen hetwelk de post zich belast met den dienst van de abonnementen op nieuwsbladen van allen aard bedraagt 2 ½ % van den prijs dier bladen, na aftrok van den frankeerprijs. Dat commissieloon mag niet hooger loopen dan 20 centiemen voor een abonnement van ten hoogste drie maanden, 40 centiemen voor een abonnement van meer dan drie tot en

met zes maanden, en 75 centiemen voor een abonnement van meer dan zes maanden tot een jaar toe.

't Is in 1892 dat het commissieloon van 5 %, zooals het vroeger was, in dier voege werd verminderd.

De afschaffing van de taxe van 5 % was gevraagd; na beraadslaging in den schoot der Commissie, bood de Regeering als minnelijke schikking eene vermindering aan van 50 % en onder voorbehoud dat de nieuwe taxe zou vrij zijn van de afhouding van 41 % voor het gemeentefonds op de ontvangsten der post.

Aldus zou men genoeg blijven innen om zoo niet al, ten minste een groot gedeelte der exploitatiekosten te dekken van den dienst der abonnementen, welke kosten, naar stipt nauwkeurige berekeningen, voor het jaar 1886 meer dan 59,000 frank bedroegen voor 275,046 abonnementen.

Het ontwerp der Regeering werd bekrachtigd door eene wet van 28 December 1892, en door een koninklijk besluit van 15n derzelfde maand, en toegepast van af 1 Januari 1893.

Van 86,303 frank die de taxe in 1892 bedroeg voor 290,863 abonnementen, daalde zij het eerste jaar na de vermindering, tot 38,091 frank voor 291,370 abonnementen.

In 1900 bedroeg zij 61,414 frank voor 504,962 abonnementen.

Die enkele cijfers bewijzen dat de huidige taxe niet kan verminderd worden, daar zij de exploitatie-kosten niet meer dekt van den dienst; eene vermindering ware nog minder te begrijpen voor de dagbladen die het grootste getal uitmaken, en die het meeste werk veroorzaken aan de post ten gevolge van het dagelijksch toezicht dat er wordt over uitgeoefend.

Er dient daarenboven opgemerkt dat het meerendeel onzer groote dagbladen hunnen abonnementsprijs onlangs merkelijk verminderden, wat het postbestuur aanzienlijk nadeel zal berokkenen, daar het werk hetzelfde blijft.

De Middenafdeeling treedt de meening van het Bestuur toe.

Een commissieloon dat de kosten van den dienst niet dekt, kan hoegenaamd niet verlaagd worden.

B. — *Telephoon.*

I. — Abonnementsprijzen.

Sedert jaren wordt van verschillende zijde verlaging gevraagd van den abonnementsprijs op de telephoon. De Regeering opperde daartegen onderscheidene redenen, hieronder samengevat. De Middenafdeeling achtte het oogenblik gepast om de middelen te zoeken naar eene voldoende oplossing. Zij richtte deze vraag tot de Regeering :

VRAAG.	ANTWOORD.
Iedereen is van oordeel dat de abonnementsprijzen voor de telephoon te hoog zijn. Op de talrijke klachten daarover antwoordde de Regeering in de laatste tijden : 1° Dat de bestaande prijzen, alsook sommig verschil daarin, te wijten zijn aan het afkoopen van het telephoonnet, wat voor den Staat aanzienlijke lasten medebracht. 2° Dat er voor het abonnement geene bestendige maatregelen kunnen genomen worden, vooraleer de verandering der inrichtingen van het net, te Brussel reeds verwezenlijkt, insgelijks verwezenlijkt zij te Antwerpen, Gent en Luik. De Middenafdeeling vraagt de omstandige opgave van : *a*) De lasten ten gevolge van het afkoopen van het net; *b*) De kosten, voor iedere stad, van 't veranderen van de inrichtingen (gedaan of nog te doen); *c*) De mogelijke andere kosten tot eerste inrichting. De Middenafdeeling vraagt tevens wanneer de Regeering hoopt gedaan te krijgen met de laatste veranderingswerken in voornoemde steden, welke telephoonnetten zij voornemens is dan in te richten, en welke veranderingen zij denkt toe te brengen aan de abonnementsprijzen? Ware het niet mogelijk de bestaande prijzen te vervangen door eenen eenigen prijs voor al de abonnenten van 't land, naast eene taxe per gesprek, verschillend volgens den afstand of het getal schakelplaatsen? Welk stelsel wordt in Zwitserland toegepast?	Zonder onvoorziene beletsels, denkt de Regeering einde 1903 klaar te zijn met de veranderingswerken der netten te Luik en te Gent, en einde 1904 met die te Antwerpen. Daarna zal de Regeering trachten de voordeelen van de telephoongemeenschap te bezorgen aan de mindere gemeenten die geen hoofdkantoor op haar grondgebied of in 't omliggende konden krijgen. Die uitbreiding zal het meest van al kosten. De Regeering kan thans onmogelijk de nieuwe abonnementsprijzen aanduiden. Zij is van zins het publiek de keus te laten tusschen twee stelsels : eenen jaarlijkschen vasten prijs, voor een onbepaald getal gesprekken, en een veranderlijk tarief naast een vast bedrag, om de kosten te dekken van de persoonlijke aansluitingen en van den dienst van het hoofdkantoor welk ook het getal zij van de gesprekken, door den abonnent gevraagd. (Zie *Handelingen der Wetgevende Kamers*, bladz. 174, zitting van den Senaat op 14 Mei 1901.) Het stelsel van den eenvormigen prijs voor al de abonnenten van 't land is uit zijnen aard zelf onrechtvaardig, vermits deze moet berekend worden naar eenen gemiddelden kostenden prijs, die voor de uitgebreide netten veel grooter is dan voor de kleine : men zou dus de eerste bevoordeelen ten nadeele der laatste, waar het juist noodig is de laagste tarieven te hebben om abonnenten te winnen. De met den afstand veranderlijke taxe zou verwikkelingen verwekken, onvereenbaar met de snelheid gevergd voor de verrichtingen der hoofdkantoren ; ze zou veel hoogere bestuurkosten veroorzaken.

Dergelijk stelsel wordt in Zwitserland toegepast, waar ieder net beperkt is tot de lijnen naar een zelfde hoofdkantoor; na het vast bedrag te hebben betaald, mogen de abonnenten onderling in gesprek treden tegen betaling van eene taxe van 5 centiemen per gesprek. Om met andere netten gesprek te voeren, moeten zij volgens den afstand, 30, 50 of 75 centiemen betalen per drie minuten. Daaruit volgt dat in de kleine netten, waar de betrekkingen tusschen de abonnenten niet voorkomen of onbeduidend zijn, de vaste taxe, hoe gering ook, nog te hoog is voor de diensten die de abonnenten er uit trekken, en indien, zooals nagenoeg overal het geval is, de betrekkingen der kleine gemeenten vooral bestaan met de groote centrums, dan kost ieder gesprek ten minste 30 centiemen aan den abonnent. Met het Zwitsersch stelsel, bijvoorbeeld, zou ieder gesprek van Halle of Eigen-Brakel met Brussel 50 centiemen moeten betalen.

Hieronder volgt eene korte opgave van de tarieven in Zwitserland, met eenige gevallen van toepassing :

1. — Om uitsluitend te spreken met de abonnenten van een zelfde net, dat is met hen die aan hetzelfde hoofdkantoor zijn verbonden, is het abonnement bepaald als volgt, tot twee kilometer afstand van het hoofdkantoor :

1° jaar.	fr.	100 »
2° —		70 »
3° — en volgende .		40 »

Boven 2 kilometer, wordt er 3 of 4.50 fr. bijgevoegd per 100 meter of minder, volgens de verbinding per enkelen of per dubbelen draad is. De verbindingen in de bergen kosten duurder volgens de omstandigheden.

Daarenboven betaalt ieder gesprek binnen het plaatselijk net eene taxe van 5 centiemen.

De duur der verbintenis is twee jaar tot 2 kilometer en vier jaar voor meer dan 2 kilometer tot 5. Die duur bedraagt tien jaar ten minste voor eene lijn van meer dan 5 kilometer.

II. — Voor elk telegram per telephoon opgegeven en dat over de telephoonlijn moet, wordt een vast recht betaald van 10 centiemen. (Die dienst is in België kosteloos.)

III. — Het publiek over 't algemeen, abonnenten inbegrepen, krijgt van in de opzettelijk ingerichte kantoren, een telephoon-gesprek binnen de perken van het plaatselijk net, tegen 10 centiemen per 3 minuten gesprek, ten minste. (Die dienst is in België kosteloos voor de abonnenten.)

IV. — Voor elk gesprek van een net met een ander wordt een bijzonder recht betaald van 30 centiemen per 3 minuten, tot 50 kilometer wezenlijken afstand der verbindingslijn (in België wordt geen bijrecht geëischt binnen de perken van eene telephoon-groep, bij voorbeeld van Heist-op-Zee naar Veurne, van Andenne naar Visé, van Messancy naar Bastenaken of naar Florenville, enz.).

Bedraagt de lijnlengte tusschen de netten meer dan 50 kilometer, dan is het recht per gesprek fr. 0.50. Is de afstand nog grooter, dan bedraagt het recht fr. 0.75.

Ziehier eenige gevallen van toepassing :

1° Binnen den eersten omtrek van 2 kilometer, met eene verbinding per dubbelleiding, slechts met het oog op het derde jaar en de volgende (in België zullen binnen heel kort al de lijnen dubbelen draad hebben) :

Vast recht	fr.	40 »
Drie gesprekken per dag in plaatselijken dienst		54 75
	Fr.	94 75
Een telegram per dag, ontvangen of verzonden per telephoon . .		36 50
	Fr.	131 25
Een gesprek per dag met een aanpalend net, tot 50 kilometer ver		109 50
TOTAAL PER JAAR . .	fr.	240 75

Woont de abonnent op 3 kilometer afstand, dan bedraagt de uitgaaf fr. 285.75.

2° Heeft de abonnent meer betrekkingen met het aanpalend net dan binnen zijn plaatselijk net, dan betaalt hij, binnen den omtrek van 2 kilometer :

Vast recht	fr.	40 »
Een gesprek per dag in plaatselijken dienst		18 25
	Fr.	58 25
Drie gesprekken per dag tot 50 kilometer afstand		328 50
	Fr.	386 75
Een telegram per dag ontvangen of verzonden per telephoon . .		36 50
TOTAAL PER JAAR. . .	fr.	423 25

Woont de abonnent op 3 kilometer afstand, dan bedraagt de uitgaaf fr. 468.25.

3° In geval de abonnent veel betrekkingen heeft binnen zijn eigen net, de telegraaf maar weinig gebruikt, en weinig betrekking heeft met de aanpalende netten :

Vast recht	fr.	40 »
Zeven gesprekken per dag in plaatselijken dienst		127 75
	Fr.	167 75
Een telegram per week . . .		5 20
	Fr.	172 95
Drie gesprekken per week met het aanpalend net tot 50 kilometer afstand		46 80
TOTAAL PER JAAR. . .	fr.	219 75

Voor eene verbinding van 3 kilometer, fr. 264.75.

4° Een abonnent met heel vele zaken :

Vast recht	fr.	40 »
Twintig gesprekken per dag in plaatselijken dienst		365 »
Vijf telegrammen per dag . .		182 50
Drie gesprekken per dag met het aanpalend net tot 50 kilometer afstand		328 50
TOTAAL PER JAAR. . .	fr.	916 »

Woont de abonnent 3 kilometer ver, 960 frank.

In Zwitserland sluit het telephoon-beheer met een tekort.

Het antwoord is onvolledig. De Regeering deelt noch de lasten mede, veroorzaakt door het overnemen van het net, noch de kosten, voor iedere stad, van de gedane of te doene veranderingen der inrichtingen, noch de andere mogelijke kosten tot eerste inrichting. 't Is dus de Middenafdeeling onmogelijk na te gaan of de bestaande verschillen te wijten zijn aan het afkoopen van het net, en welke wezenlijke last voor den Staat daaruit voortspruitte. Betreurenswaardig moet het heeten dat de Regeering niet gewaagt van punten, uitdrukkelijk door de vraag der Middenafdeeling bedoeld, zonder te zeggen waarom zij niet antwoordt.

* * *

De Regeering denkt met de veranderingswerken aan de netten van Luik, Gent en Antwerpen zonder onvoorziene hinderpalen tegen einde 1904 klaar te zijn. Daarna « zal de Regeering trachten de voordeelen van de telephoongemeenschap te bezorgen aan de mindere gemeenten die geen hoofdkantoor op haar grondgebied of in 't omliggende konden krijgen ». Ziedaar goed nieuws waarvan de Middenafdeeling met genoegen kennis neemt en dat voorzeker goed onthaald zal worden bij de bevolking der mindere gemeenten voor welke het van groot belang is insgelijks van de telephoon gebruik te kunnen maken.

* * *

De Regeering kan thans de nieuwe abonnementsprijzen niet opgeven. Zij denkt het publiek de keus te laten tusschen den jaarlijkschen vasten prijs, en het veranderlijk tarief naast een vast bedrag. Het slot der vraag tot de Regeering vertolkte nauwkeurig de beraadslaging der Middenafdeeling dienaangaande. De leden waren over 't algemeen weinig tevreden met het huidig stelsel, en helden over voor het tweede stelsel waarvan spraak is in het antwoord der Regeering : veranderlijk tarief naast een vast bedrag. Zekere leden dachten zelfs dat het Zwitsersch stelsel zeer ernstige voordeelen zou opleveren. Het Zwitsersch stelsel, in het antwoord uiteengezet, schijnt zeer ingewikkeld, en het is niet zeker dat het in 't opzicht van den prijs, voordeelig zou wezen voor de abonnenten. Het toenemen van de beheerkosten is een ernstig beletsel voor het invoeren van met den afstand veranderlijke taxe's.

Uit het antwoord der Regeering mag afgeleid worden dat zij tevens billijk zal handelen jegens al de net'en van 't land met den wensch om, zooveel mogelijk, den abonnementsprijs te verlagen. Meer kan ons dunkens niet gevraagd worden.

II. — Gebruiken van de telephoon-inrichtingen der buurtspoorwegen voor den bestuurdienst der gendarmerie.

VRAAG.	ANTWOORD.
Men vraagt insgelijks waarom de telephoon-inrichtingen der buurtspoorwegen	De wijze waarop de telephoonleiding voor den dienst der buurtspoorwegen is

niet kunnen gebezigd worden voor den bestuurdienst der gendarmerie, enz.?

ingericht verhindert dat die lijnen worden gebezigd voor het overbrengen van andere gesprekken dan die van den dienst der buurtlijnen en tevens het telephoonnet der buurtspoorwegen met dat van den Staat te verbinden.

De telephoonposten der buurtlijnen zijn bij reeksen ingericht, 't is te zeggen dat de lijn achtereenvolgens door al de toestellen heen moet die op haren weg zijn geplaatst. Die inrichting werd verkozen om het overmaken van de mededeelingen tusschen de posten te vergemakkelijken, en de behandelingen, door de bedienden der Nationale Maatschappij te verrichten, eenvoudiger te maken; daaruit volgt echter voor de electrische leiding merkelijk meer electrische weerstandskracht, wat in geval van gesprekken op verren afstand, waarbij te zelfder tijd het net der buurtlijn en lijnen van Staats algemeen net moeten gebezigd worden, de gesprekken meestal onmogelijk zou maken.

Anderzijds, doordien de telephoonposten der buurtlijnen in reeks verbonden zijn, is het niet mogelijk de gesprekken over bedoelde telephoonlijnen geheim te houden : een gesprek tusschen twee posten kan door al de statiën derzelfde lijn gehoord worden. Dat bezwaar is des te erger, daar het meerendeel der telephoonposten van de buurtspoorwegen zijn ingericht in niet beslotene huizen, voor alleman gemakkelijk toegankelijk.

Met het oog eindelijk op den dienst der buurtspoorwegen, zou het gebruiken van bedoelde telephoon-inrichtingen voor gesprekken die niets gemeens hebben met den dienst der buurtlijnen, erge gevaren verwekken, want een gesprek tusschen twee om 't even welke posten eener lijn, belet op dat oogenblik ieder ander gesprek op die lijn.

Dat antwoord is afdoende. Die vraag, door verschillende afdeelingen gesteld, kan niet anders opgelost worden dan door onderhandeling met de belanghebbenden om hunne telephoon-palen te bezigen voor het plaatsen van draden bestemd voor de gendarmerie.

HOOFDSTUK IV.

Zeewezen.

Eerste afdeeling. — Ontvangsten en uitgaven.

A — Het totaal der ontvangsten van 't Zeewezen voor 1901 bedroeg nagenoeg . . . . . fr. 4,878,457 »
onderverdeeld als volgt :

Paketbooten Oostende-Dover . . . fr.	1,253,500 »	
Andere diensten.	3,624,957 »	
Gelijk totaal. . . . fr.	4,878,457 »	

De ontvangsten voor 1900 bedroegen . . . . . fr. 4,654,336 82
onderverdeeld als volgt :

Paketbooten Oostende-Dover . . . fr.	1,159,394 25	
Andere diensten.	3,494,942 57	
Gelijk totaal. . . . fr.	4,654,336 82	

Waaruit voor 1901 op 1900 eene vermeerdering volgt van fr. 224,120 18

waarvan voor den dienst Oostende-Dover fr.	94,105 75	
en voor de andere diensten.	130,014 43	
Gelijk totaal. . . . fr.	224,120 18	

De ontvangsten voor 1899 bedroegen . . . . . fr. 4,748,369 08
onderverdeeld als volgt :

Paketbooten Oostende-Dover . . . fr.	1,212,481 51	
Andere diensten.	3,535,887 57	
Gelijk totaal. . . . fr.	4,748,369 08	

Waaruit voor het dienstjaar 1900, op het dienstjaar 1899, eene vermindering volgt van . . . . . fr. 94,032 26

waarvan voor de paketbooten Oostende-Dover . . . . . fr.	53,087 26	
en voor de andere diensten	40,945 »	
Gelijk totaal. . . . fr.	94,032 26	

B. — Het totaal der geraamde uitgaven voor 1901 bedroeg . . . . . fr. 7,209,342 »
onderverdeeld als volgt :

Begrootingkredieten . . . . . fr.	6,735,042	»
Bijkredieten	157,000	»
Uitzonderlijke uitgaven	317,300	»
Gelijk totaal. . . fr.	7,209,342	»

Het totaal der uitgaven voor 1900 bedroeg . . . . fr. 7,608,542 »
onderverdeeld als volgt :

Begrootingkredieten . . . . . fr.	5,971,042	»
Bijkredieten	1,177,500	»
Uitzonderlijke uitgaven	460,000	»
Gelijk totaal. . . fr.	7,608,542	»

Waaruit, voor 1901, eene vermindering van uitgaven blijkt van . . . . . fr. 399,200 »

Die vermindering van uitgaven is enkel te danken aan den afslag op de kolen.

De andere kredieten zijn nagenoeg onveranderd gebleven in 1901.

Het totaal der uitgaven voor 1899 bedroeg . . . . fr. 6,589,042 »
onderverdeeld als volgt :

Begrootingkredieten . . . . . fr.	5,786,042	»
Bijkredieten	784,500	»
Uitzonderlijke kredieten	18,500	»
Gelijk totaal. . . fr.	6,589,042	»

Waaruit voor 1900 op 1899 eene vermeerdering van uitgaven volgt van . . . . . fr. 1,019,500 »

Die vermeerdering was enkel te wijten aan den opslag der kolen, enz, en aan de uitzonderlijke uitgaven voor onderhoud en voor verbetering van materieel.

C. — Het vergelijken van de ontvangsten en uitgaven voor 't Zeewezen gedurende de drie laatste dienstjaren leidt tot het volgende :

1° In 1901, rezen de ontvangsten tot . . . . . fr.	224,120	»
— verminderden de uitgaven met	399,200	»
of ten voordeele der ontvangsten, een batig slot van . . fr.	623,320	»

2° In 1900 integendeel waren de ontvangsten verminderd met . . . . . fr. 94,032 26
en waren de uitgaven gerezen met . . . . . 1,019,500 »

of ten voordeele der uitgaven een overschot van . . . . fr. 1,113,532 26

Ziehier de opgave der ontvangsten en uitgaven voor de drie laatste dienstjaren :

	Uitgaven.	Ontvangsten.	Tekort.
1899 . . . . . fr.	6,589,042 »	4,748,369 08	1,840,672 92
1900	7,608,542 »	4,654,336 82	2,954,205 18
1901 (raming) . . .	7,209,342 »	4,878,457 »	2,330,885 »

Die uitslagen, opgemaakt naar de cijfers der Begrootingen en der wetten tot toekenning van bijkredieten, zijn niet stipt nauwkeurig. Immers uit de tabellen nr II, bladzijde D/13 van het *Jaarverslag* 1899, en nr II, bladzijde D/12 van het *Jaarverslag* 1900, blijkt dat de uitgaven voor 't Zeewezen, in 1899, wezenlijk fr. 7,188,368.98 beliepen, dat is fr. 599,316.98 meer dan het hooger opgegeven cijfer; in 1900, fr. 8,200,103.28, of fr. 990,761.28 meer dan het hooger opgegeven bedrag.

Waarschijnlijk zal in het aanstaande *Jaarverslag* het totaal der uitgaven van het Zeewezen voor 1901, zooals blijkt uit de Begrootingen en de bijkredieten, eene gelijke vermeerdering ondergaan.

De uitleggingen vanwege het Bestuur bewijzen dat die verschillen voortkomen van artikel 50 : « *Uitkeeringen* », dat een onbeperkt krediet is. De sommen uitgegeven boven de begrootings kredieten worden niet gedekt door een gewoon bijkrediet. Daarom komen zij niet voor op bladzijde 11 van dit verslag. Ze worden verrekend bij de eindregeling van de Begrootingen waartoe ze behooren (art. 5 van het Koninklijk besluit van 19 Februari 1868).

* * *

Volgens de cijfers der tabellen nr II (*Jaarverslag* 1900, bladz. D/12) komen de uitslagen van den dienst der paket-postbooten tusschen Oostende en Dover hierop neer :

	1899.	1900.	Verschil tusschen 1899 en 1900.	1901 (raming)	Verschil tusschen 1901 en 1900.
Ontvangsten	1,212,481 51	1,159,394 25	— 53,087 26	1,253,500 »	+ 94,105 75
Uitgaven	3,270,455 63	4,305,184 76	+ 1,034,751 13	»	»
Tekort	2,057,952 12	3,145,790 51	1,087,838 39	»	»

* * *

De begrootingkredieten voor 1902 gevraagd, bedragen 6,920,474 frank.

De eenige artikelen die eene gevoelige verandering ondergingen, zijn :

a. Artikel 50 (Uitkeeringen, *onbeperkt krediet*), van 1,922,000 frank verhoogd tot 2,522,000 frank.

Dit krediet dient overeen gebracht met de wezenlijk vastgestelde feiten.

b. Artikel 42 (Trekdienst en materiëel), ten gevolge van den afslag der brandstof verlaagd van 3,095,376 frank tot 2,508,376 frank, of eene vermindering van 587,000 frank.

Afdeeling 2. — Koopvaardijvloot. — Zeevaartschool.

In zijn verslag over de Begrooting van 1901, drong de Middenafdeeling aan op de te nemen maatregelen voor het opleiden van het onontbeerlijk personeel eener Belgische koopvaardijvloot, herhaalde malen als noodzakelijk bevestigd. In afwachting van de benoeming eener commissie belast met het onderzoeken van de middelen om onze koopvaardijvloot uit te breiden, acht de Middenafdeeling het nuttig een schoolschip van den Staat in te richten, voor het opleiden van jongelingen die zich op de zeevaart willen toeleggen, en door zeeman moet men verstaan alle vakmannen aan boord der schepen, manschap, stuurlieden of loodsen, mecaniciens, stokers, koks, enz.

In Duitschland ging het initiatief daartoe van den handel zelf uit.

De *Norddeutscher Lloyd* met name heeft een schoolschip ingericht. Onze handel kan onmogelijk dat voorbeeld volgen, want onze zeevaartlijnen zijn daartoe niet bij machte. De Duitschers hadden daarenboven 't voordeel hunne opleiders te kunnen vinden bij de oud-mariniers, terwijl wij in België onze opleiders zelf zouden moeten vormen. Staats zeevaartdienst zelf ondervindt zeker bezwaar om zijn kader van onderofficieren aan te werven. De Regeering is dus alleen bij machte een schoolschip uit te rusten.

Dat schoolschip zou kweekelingen van 17 tot 18 jaar opnemen om er matrozen van te maken, leerlingen mecaniciens, en zelfs leerlingen-officier voor lange omvaart. Die leerlingen-officier zouden eene zeereis van tien maanden op het schoolschip moeten doen, en die termijn zou begrepen zijn in de twee en zeventig maanden zeevaart vereischt om toegelaten te worden tot het examen van kapitein ter lange omvaart. Zij zouden een practisch examen onderstaan op 't einde van hunne reis en enkel het officiers- of kapiteinsdiploma bekomen na te hebben bewezen dat zij die practische proef doorstonden.

Er dient opgemerkt dat er niet is aan te denken veel kapiteins ter lange omvaart op te leiden : het getal schepen vermindert immers, niettegenstaande de tonnenmaat toeneemt, daar de schepen veel grooter zijn. Twintig jaar geleden, waren er drie of vier schepen noodig om het getal ton te vervoeren dat een enkel schip thans gemakkelijk laadt. Tegen éénen staf op

heden, waren er toen ook drie of vier noodig. Door het verminderen van het getal zeilschepen, zal dat nog verslechten. Alleen machinisten, electriciens of stokers zullen bij dien toestand voordeel vinden.

Dat schoolschip moet tevens zeil- en stoomschip zijn. Bevaren zeemannen kweekt men enkel op zeilbooten. Dat blijkt uit hetgeen bij alle groote marine's voorkomt, die op groote kosten school-zeilschepen onderhouden : zonder die schepen zouden zij de grootste moeite hebben om hun personeel voor het want aan te werven. Volgens de reglementen ter bevordering, kan men maar tot een hooger ambt opklimmen bij het want-persooneel, na zeker getal maanden op een schip te hebben gereisd met vierkante zeilen.

Kortom, onze zeevaartscholen zouden moeten begrijpen :

a. Eene scheepsjongenschool die reeds te Oostende bestaat en die een soort van voorbereidende school zou wezen voor de jongelingen die zich op de scheepvaart willen toeleggen ;

b. Eene kweekschool, die in te richten is;

c. Een schoolschip, soort van varende school, die de opleiding der jongelingen zou voltrekken door hen volledig op de hoogte te brengen van het bevaren van een zeilschip.

De visscherij-wachtbooten zouden evenals nu een deel scheepsjongens en kweekelingen kunnen medenemen.

Door die maatregelen zou men de opleiding verzekeren van het personeel, zonder hetwelk het tot stand brengen eener koopvaardijvloot onmogelijk is. Wij moeten ons hier bepalen bij die algemeene beschouwingen. De volledige studie van dat hoogst gewichtig vraagstuk hoort aan de commissie aan welke dient opgedragen de middelen te zoeken om onze koopvaardijvloot uit te breiden.

Onderzoek in de Afdeelingen.

Al de afdeelingen hebben de Begrooting van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen goedgekeurd.

Onderzoek in de Middenafdeeling.

De Middenafdeeling nam de Begrooting aan met zes stemmen en éene onthouding. Zij heeft de eer de Kamer voor te stellen ze aan te nemen.

De Verslaggever,
J. RENKIN.

De Voorzitter,
W. HEYNEN.

BIJLAGEN

BIJLAGE I.

Tabel van het tekort en het overschot vastgesteld op zekere kredieten der Begrooting van 't Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, voor het dienstjaar 1901.

Nummer der artikelen.	DIENSTEN EN TITELS DER KREDIETEN.	TEKORT per artikel.	OVERSCHOT per artikel	TEKORT per afdeeling.	OVERSCHOT per afdeeling.	TEKORT per hoofdstuk.
	EERSTE AFDEELING. — GEWONE UITGAVEN.					
	HOOFDSTUK II. — Spoorwegen.					
	AFDEELING 1. — *Gemeenschappelijke diensten.*					
8	Werkloon van de aangestelden en werklieden	3,940 »	»			
11	Toelage aan de pensioenkas der werklieden	465 »	»			
	Totalen der 1e afdeeling. . . .	4,405 »	»	4,405 »	»	
	AFDEELING 2. — *Wegen en werken.*					
15	Werkloon der aangestelden, enz.	25,000 »	»			
17	Werktuigen, onderhoudswerken, enz.	390,000 »	»			
	Totalen der 2e afdeeling. . . .	415,000 »	»	415,000 »	»	
	AFDEELING 3. — *Trekdienst en materiëel.*					
19	Werkloon der aangestelden, enz.	772,250 »	»			
20	Zuinigheidspremiën.	95,232 »	»			
21	Brandstof, enz., voor den trekdienst der treinen	950,000 »	»			
22	Onderhoud, herstelling, enz., van het materiëel op as	»	61,400 »			
	Totalen der 3e afdeeling. . . .	1,815,482 »	61,400 »	1,754,082 »	»	
	AFDEELING 4. — *Vervoer. Bestuur van handelszaken en toezicht op de vergunde lijnen.*					
24	Werkloon der aangestelden, enz.	179,000 »	»			
25	Premiën (regelmatigheid der treinen)	20,402 »	»			
28	Verlies en schade.	1,581,200 »	»			
	Totalen der 4e afdeeling. . . .	1,780,602 »	»	1,780,602 »		

	AFDEELING 5. — *Heffing der ontvangsten en toezichtdiensten*					
31	Werkloon	»	6,160 »	»	6,160 »	
	TOTALEN VAN HOOFDSTUK II			3,954,089 »	6,160 »	3,947,929 »
	HOOFDSTUK III. — Posterijen, telegraaf en telephoon.					
	AFDEELING 1. — *Gemeenschappelijke diensten.*					
34	Materiëel, enz.	»	20,000 »	»	20,000 »	
	AFDEELING 2. — *Posterijen.*					
36	Jaarwedde der briefdragers, enz.	35,500 »	»			
37	Vervoer van postpaketten	1,200 »	»			
40	Materiëel, enz.	26,000 »	»			
	Totalen der 2e afdeeling	62,700 »	»	62,700 »	»	
	AFDEELING 3. — *Telegraaf en telephoon.*					
44	Matériëel, enz.	20,000 »	»	20,000 »	»	
	TOTALEN VAN HOOFDSTUK III			82,700 »	20,000 »	62,700 »
	HOOFDSTUK IV. — Zeewezen.					
51	Trekdienst en materiëel	157,000 »	»	157,000 »	»	157,000 »
	HOOFDSTUK IX. — Onvoorziene uitgaven.					
56	Onvoorziene uitgaven	2,000 »	»	2,000 »	»	2,000 »
	TWEEDE AFDEELING. — BUITENGEWONE UITGAVEN.					
	HOOFDSTUK X.					
57	Zeewezen. — Trekdienst en materiëel	17,300 »	»	17,300 »	»	17,300 »
					TOTAAL TEKORT . . . . . fr.	4,186,929 »

BIJLAGE II. *Lengte in kilometers, per jaar, van 1847 tot en met 1900, der lijnen toebehoorende*

JAAR.	Doornik op Jurbeke.	Landen op Hasselt.	Halle op Aath en Doornik naar de grens.	Dender en Waas.	's Gravenbrakel op Gent.	Verbinding van België met Pruisen.
1847.	47.5	17.3	»	»	»	»
1848.	47.5	17.3	»	»	»	»
1849.	47.5	17.3	»	»	»	»
1850.	47.5	17.3	»	»	»	»
1851.	47.5	17.3	»	»	»	»
1852.	47.5	17.3	»	»	»	»
1853.	47.5	17.3	»	9.0	»	»
1854.	47.5	17.3	»	9 0	»	»
1855.	47.5	17.3	»	60.1	»	»
1856.	47.5	» (1)	»	109.5	»	»
1857.	47.5	»	»	109.5	»	»
1858.	47.5	»	»	109.5	»	»
1859.	47.5	»	»	109.5	»	»
1860.	47.5	»	»	109.5	»	»
1861.	47.5	»	»	109.5	»	»
1862.	47.5	»	»	109.5	»	»
1863.	47.5	»	»	109.5	»	»
1864.	47.5	»	»	109.5	»	»
1865.	47.5	»	6.6	109.5	»	»
1866.	47.5	»	44.4	109.5	»	»
1867.	47.5	»	44.4	109.5	55.0	»
1868.	47.5	»	44.4	109.5	55.0	»
1869.	47.5	»	44.4	109.5	55.0	»
1870.	47.0	»	44.4	104.5	55.0	»
1871.	47.0	»	44.4	105.8	55.0	»
1872.	47.0	»	44.4	105.8	55.0	17.5
1873.	47.0	»	45.6	101.8	55.8	17.5

aan Maatschappijen en door den Staat beheerd tegen aandeelen in de ontvangsten.

« Plateaux de Herve. »	Haspegouw-Condroz.	Spa naar de grens van het Groothertogdom.	Eekloo op Brugge.	« Bassins Houillers. »	JAAR.	*Opmerkingen.*
»	»	»	»	»	1847	
»	»	»	»	»	1848	
»	»	»	»	»	1849	
»	»	»	»	»	1850	
»	»	»	»	»	1851	
»	»	»	»	»	1852	
»	»	»	»	»	1853	
»	»	»	»	»	1854	
»	»	»	»	»	1855	
»	»	»	»	»	1856	(1) De Staat ziet af van het beheer der lijn van Sint-Truiden op Hasselt.
»	»	»	»	»	1857	
»	»	»	»	»	1858	
»	»	»	»	»	1859	
»	»	»	»	»	1860	
»	»	»	»	»	1861	
»	»	»	»	»	1862	
»	»	»	»	»	1863	
»	»	»	»	»	1864	
»	»	»	»	»	1865	
»	»	»	»	»	1866	
»	»	»	»	»	1867	
»	»	»	»	»	1868	
»	»	»	»	»	1869	
»	»	»	»	»	1870	
»	»	»	»	546.7	1871	
14.2	»	54.8	»	562.6	1872	
19.0	»	54.8	»	580.2	1873	

Lengte in kilometers, per jaar, van 1847 tot en met 1900, der lijnen toebehoorende aan

JAAR.	Doornik op Jurbeke.	Landen op Hasselt.	Halle op Ath en Doornik naar de grens.	Dender en Waas.	's Gravenbrakel op Gent.	Verbinding van België met Pruisen.
1874.	47.9	»	43.6	101.9	55.8	19.0
1875.	47.6	»	43.6	101.9	55.8	18.5
1876.	47.9	»	43.6	101.9	55.8	18.5
1877.	47.9	»	43.6	» (2)	55.8	18.6
1878.	47.9	»	43.6	»	55.8	18.6
1879.	47.9	»	43.6	»	55.8	18.6
1880.	42.1	»	43.6	»	55 8	18 6
1881.	42.1	»	43.6	»	55.8	18.6
1882.	42.1	»	43.6	»	55.8	18.6
1883.	42.1	»	43.7	»	55.8	18.6
1884.	42.1	»	43.7	»	55.8	18.6
1885.	42.1	»	43.7	»	55 8	18.6
1886.	42.1	»	43.7	»	55.8	18.6
1887.	42.1	»	43.7	»	55.8	18.6
1888.	42.1	»	43.7	»	55 8	18.6
1889.	42.1	»	43 7	»	55.8	18.6
1890	42.1	»	43.7	»	55.8	18.6
1891.	42.1	»	43.7	»	55.8	18.6
1892.	42.1	»	43.7	»	55.8	18.6
1893.	42.1	»	43 7	»	55.8	18.6
1894.	42.1	»	43 7	»	56.4	18.6
1895.	42.1	»	43.7	»	56.4	18.6
1896.	42.1	»	43.7	»	56.4	18.6
1897.	42.1	28.0	43.7	»	56.4	18.6
1898.	42.1	28.1	43.7	»	56.4	18.6
1899.	44.1	28.1	44.9	»	55.8	18.6
1900.	44.1	» (3)	44.9	»	55.4	18.6

Maatschappijen en door den Staat beheerd tegen aandeelen in de ontvangsten (vervolg).

« Plateaux de Herve. »	Haspegouw-Condroz.	Spa naar de grens van het Groothertogdom.	Eckloo op Brugge.	« Bassins Houillers. »	JAAR.	*Opmerkingen.*
19.0	»	54.8	»	602.8	1874	
21.9	45.7	54.8	»	628.3	1875	
21.4	45.7	54.8	»	687.0	1876	(2) Op 1 Mei 1877 afgekocht door den Staat.
23.7	74.3	54.7	»	» (3)	1877	(3) Aandeel in de ontvangsten door eene jaarsom vervangen.
23.7	74.3	54.7	»	»	1878	
34.2	74.3	54.7	»	»	1879	
34.0	74.4	54.7	»	»	1880	
34.0	74.4	54.7	»	»	1881	
34.0	74.4	54.7	»	»	1882	
34.0	74.4	54.8	»	»	1883	
34.0	74.4	54.8	»	»	1884	
34.0	74.4	54.7	»	»	1885	
34.0	74.4	54.7	»	»	1886	
34.0	74.4	54.7	»	»	1887	
34.1	74.4	54.7	»	»	1888	
34.1	74.4	54.7	»	»	1889	
34.1	74.4	54.7	»	»	1890	
34.1	74.4	54.7	»	»	1891	
34.1	74.4	54.7	»	»	1892	
34.1	74.4	54.7	»	»	1893	
34.1	74.4	54.7	»	»	1894	
34.1	74.4	54.8	»	»	1895	
34.5	74.4	54.8	»	»	1896	
» (1)	74.4	54.8	26.5	»	1897	(1) Op 7 September 1897 door den Staat afgekocht.
»	74.4	54.8	26.5	»	1898	
»	74.2	54.8	26.5	»	1899	
»	» (4)	54.8	26.6	»	1900	(3) Op 1 Juli 1900 door den Staat overgenomen. (4) Op 1 Januari 1900 door den Staat overgenomen.

BIJLAGE III. *Veranderlijke en vaste sommen aan de Maatschappijen per jaar betaald*

JAAR.	SOMMEN VAN VERANDERLIJK BEDRAG, TOEGEKEND AAN DE LIJNEN							
	Doornik-Jurbeke en Landen-Hasselt	Dender en Waas.	Halle op Ath en Doornik naar de grens.	s' Gravenbrakel op Gent.	Verbinding van België met Pruisen.	« Bassins Houillers »	« Plateaux de Herve. »	
1847	(1) 46,568 32	»	»	»	»	»	»	
1848	(1) 149,890 58	»	»	»	»	»	»	
1849	305,510 87	»	»	»	»	»	»	
1850	388,155 61	»	»	»	»	»	»	
1851	402,976 40	»	»	»	»	»	»	
1852	424,051 15	»	»	»	»	»	»	
1853	467,406 81	140,353 85	»	»	»	»	»	
1854	505,598 41	596,255 25	»	»	»	»	»	
1855	551,041 36	650,596 39	»	»	»	»	»	
1856	(2) 570,554 25	854,089 67	»	»	»	»	»	
1857	485,885 61	1,025,195 10	»	»	»	»	»	
1858	551,861 75	1,131,144 35	»	»	»	»	»	
1859	585,979 36	1,183,675 41	»	»	»	»	»	
1860	621,336 41	1,179,038 27	»	»	»	»	»	
1861	692,869 17	1,297,646 98	»	»	»	»	»	
1862	677,914 26	1,323,026 84	»	»	»	»	»	
1863	742,721 02	1,404,450 20	»	»	»	»	»	
1864	801,615 01	1,555,858 17	»	»	»	»	»	
1865	824,826 45	1,649,972 76	5,609 13	»	»	»	»	
1866	926,147 19	1,823,071 01	331,201 91	»	»	»	»	
1867	917,438 35	1,619,722 45	418,105 15	417,040 93	»	»	»	
1868	900,039 65	1,726,992 13	475,428 68	568,851 22	»	»	»	
1869	824,853 49	1,706,905 99	526,533 79	(3) 458,218 29	»	»	»	
1870	607,689 52	1,816,252 68	501,823 58	(4) 546,241 16	1,126 25	»	»	
1871	601,333 61	1,912,605 91	639,911 50	(5) 828,619 30	37,086 49	4,928,150 95	»	
1872	659,989 »	1,954,095 81	641,326 09	839,777 57	68,887 29	5,843,646 42	21,081 13	
1873	686,512 36	2,113,605 13	712,928 97	884,627 74	194,562 81	6,258,788 30	102,302 20	
1874	681,716 46	2,098,082 26	748,628 40	958,792 86	218,754 04	6,105,951 45	150,473 17	
1875	695,657 75	2,218,581 78	758,571 42	877,395 90	275,072 01	6,191,234 07	164,610 36	
1876	747,204 99	(6) 700,256 62	747,872 58	905,776 28	291,197 22	6,146,066 55	166,805 97	
1877	758,134 55	»	750,577 58	886,257 70	309,252 08	(7)	165,475 98	
1878	749,569 09 *777,936 48*	33,491,270 95	856 869 81 *757,653 62*	984,294 97 *1,027,828 48*	317,334 72 *317,334 72*	35,451,817 74	179,964 77 *179,964 77*	
1879	795,905 08 *796,108 21*	»	786,681 44 *802,095 15*	1,037,076 55 *1,088,648 26*	321,071 95 *321,071 95*	»	209,927 78 *209,927 78*	

sedert de Staat het beheer van hare lijnen op zich nam, tot 31 December 1900.

Haspegouw-Condroz	Te zamen.	Van vast bedrag voor de lijn van Spa naar de grens van 't Groothertogdom.	TOTAAL.	JAAR.	*Opmerkingen.*
»	40,368 52	»	40,368 52	1847	(1) De ontvangst der jaren 1847 en 1848 werd gestort in handen der concessiehouders, die den aandeelhouders 4 % als interest betaalden op de tot 31 December 1848 gedane stortingen.
»	149,890 58	»	149,890 58	1848	
»	305,510 87	»	305,510 87	1849	
»	388,155 61	»	388,155 61	1850	
»	402,976 40	»	402,976 40	1851	
»	424,031 15	»	424,031 15	1852	
»	607,760 64	»	607,760 64	1853	
»	899,853 64	»	899,853 64	1854	
»	1,201,437 75	»	1,201,437 75	1855	
»	1,424,423 90	»	1,424,423 90	1856	(2) Daar het beheer der lijn van Landen-Hasselt door den Staat werd overgemaakt aan de Maatschappij Aken-Maastricht, op 1 october 1856, is in de som van fr. 570,554.25 de ontvangst dier lijn niet begrepen van 1 October tot 31 December.
»	1,509,080 71	»	1,509,080 71	1857	
»	1,683,006 08	»	1,683,006 08	1858	
»	1,767,652 77	»	1,767,652 77	1859	
»	1,800,374 68	»	1,800,374 68	1860	
»	1,990,516 15	»	1,990,516 15	1861	
»	2,000,941 10	»	2,000,941 10	1862	
»	2,147,171 22	»	2,147,171 22	1863	
»	2,357,471 18	»	2,357,471 18	1864	
»	2,480,408 34	»	2,480,408 34	1865	
»	3,080,420 11	»	3,080,420 11	1866	
»	3,372,306 88	»	3,372,306 88	1867	
»	3,671,291 68	»	3,671,291 68	1868	
»	3,516,511 56	»	3,516,511 56	1869	(3) Niet inbegrepen fr. 150,212.18 afgehouden als alkorting op het minimum van ontvangsten aan den Staat gewaarborgd door artikel 8 der overeenkomst van 9 Maart 1871.
»	3,473,132 97	»	3,473,132 97	1870	
»	8,947,687 76	»	8,947,687 76	1871	(4) Niet inbegrepen fr. 105,470.44
»	9,988,803 31	146,538 85	10,135,342 14	1872	
»	10,933,525 51	500,000 »	11,433,525 51	1873	(5) Niet inbegrepen 40,000 frank
»	10,960,398 64	500,000 »	11,460,398 64	1874	
29,407 »	11,240,308 29	500,000 »	11,740,308 29	1875	
331,605 54	10,054,785 75	500,000 »	10,554,785 75	1876	(6) Sedert 1 Mei 1876 door den Staat afgekocht (Wet van 17 Mei 1872)
392,027 61	3,261,685 10	500,000 »	3,761,685 10	1877	(7) Het aandeel der Maatschappij in de bruto-ontvangsten werd vervangen door jaarsommen, door den Staat te betalen tot de concessiën verloopen zijn. (Wet van 26 Juni 1877.)
396,450 27	3,464,483 63	500,000 »	3,964,483 63	1878	
402,525 84	*3,463,243 91*	*500,000* »	*3,963,243 91*		
469,761 63	3,620,424 41	500,000 »	4,120,424 41	1879	
447,202 74	*3,665,054 09*	*500,000* »	*4,165,054 09*		

Veranderlijke en vaste sommen aan de Maatschappijen per jaar betaald

JAAR.	SOMMEN VAN VERANDERLIJK BEDRAG, TOEGEKEND AAN DE LIJNEN						
	Doornik-Jurbeke en Landen-Hasselt.	Dender en Waas.	Halle op Ath en Doornik naar de grens.	s' Gravenbrakel op Gent.	Verbinding van België met Pruisen.	« Bassins Houillers. »	« Plateaux de Herve. »
1880	1,125,203 17 *859,344 74*	»	1,027,548 12 *932,400 17*	1,161,862 44 *1,112,397 65*	343,354 09 *343,942 71*	»	349,981 16 *350,520 64*
1881	1,251,048 56 *873,278 80*	»	953,392 32 *862,631 71*	1,150,925 63 *1,118,711 12*	379,079 92 *382,247 94*	»	373,148 32 *371,782 10*
1882	891,403 69 *878,851 22*	»	912,429 02 *889,829 12*	1,152,129 40 *1,116,386 80*	347,467 09 *361,271 73*	»	423,064 42 *420,930 53*
1883	928,604 75 *907,514 22*	»	887,025 03 *882,212 66*	1,179,106 55 *1,164,121 20*	316,889 11 *317,993 40*	»	445,210 80 *387,734 58*
1884	845,124 92 *851,145 94*	»	880,626 44 *882,838 96*	1,153,617 64 *1,161,690 91*	298,527 01 *303,036 75*	»	450,394 08 *381,419 12*
1885	807,534 56 *796,019 62*	»	824,359 56 *825,913 62*	1,135,160 39 *1,137,517 45*	269,929 17 *272,446 28*	»	371,738 39 *374,650 54*
1886	790,410 41 *783,093 48*	»	820,290 41 *819,265 65*	1,062,834 42 *1,108,299 55*	232,668 » *235,481 96*	»	379,578 02 *379,369 03*
1887	831,749 71 *799,994 14*	»	867,039 82 *812,289 53*	1,159,467 09 *1,138,342 45*	225,601 48 *227,642 64*	»	407,789 98 *408,653 01*
1888	809,852 86 *805,522 89*	»	805,581 54 *832,494 79*	1,221,370 77 *1,223,113 75*	241,861 69 *245,378 81*	»	449,525 27 *448,973 82*
1889	867,373 59 *860,873 98*	»	851,652 90 *843,478 »*	1,278,255 14 *1,275,831 83*	255,655 98 *262,338 30*	»	491,711 22 *491,837 79*
1890	919,514 86 *895,836 41*	»	899,760 38 *904,441 37*	1,337,562 10 *1,358,411 47*	249,532 75 *254,470 64*	»	517,036 38 *518,161 29*
1891	876,786 14 *893,124 79*	»	907,272 44 *910,379 18*	1,415,863 69 *1,417,895 53*	275,179 43 *275,612 32*	»	525,782 20 *522,580 19*
1892	910,741 88 *882,361 37*	»	878,710 62 *879,524 45*	1,319,284 74 *1,327,382 82*	243,544 65 *249,447 72*	»	496,768 55 *496,600 47*
1893	933,554 05 *926,248 70*	»	919,681 25 *929,199 14*	1,365,585 60 *1,374,758 25*	516,417 21 *262,526 56*	»	525,272 25 *525,484 55*
1894	955,000 80 *946,261 24*	»	901,810 » *902,812 25*	1,575,011 51 *1,437,551 66*	352,010 12 *346,126 37*	»	551,288 50 *551,201 80*
1895	941,188 67 *954,743 95*	»	896,870 28 *897,379 30*	1,479,521 74 *1,479,824 47*	378,696 01 *377,222 83*	»	678,720 49 *678,435 22*
1896	975,060 17 *973,928 95*	»	959,602 07 *938,557 64*	1,555,854 45 *1,542,943 91*	583,137 22 *379,383 90*	»	710,088 67 *740,918 74*
1897	1,030,558 59 *1,028,933 10*	Eekloo-Brugge. (8)	1,050,262 65 *1,049,946 73*	1,614,017 24 *1,615,253 75*	390,507 99 *390,978 33*	Landen-Hasselt. (9)	470,549 71 *470,559 99*
1898	1,004,833 20 *1,004,309 67*	104,661 52 *104,661 52*	995,860 30 *999,637 67*	1,774,126 15 *1,732,640 99*	329,551 21 *361,399 05*	88,046 97 *100,814 68*	655 97 »
1899	1,047,420 05 *1,050,172 60*	106,869 69 *106,869 69*	1,020,842 59 *1,031,362 35*	1,904,330 09 *1,902,139 94*	456,045 47 *455,083 57*	219,257 79 *206,975 67*	(10) »
1900	1,083,839 58 *1,080,544 39*	110,607 07 *110,607 07*	1,100,215 49 *1,085,472 84*	1,846,807 52 *1,843,668 08*	479,884 09 *477,488 79*	103,467 94 *102,962 35*	» »
	39,403,166 39	*322,138 28*	*27,930,134 28*	*38,874,917 27*	*8,815,815 44*	*410,752 70*	*9,647,454 77*
	40,148,875 68	322,138 28	28,220,520 44	58,945,486 55	8,828,525 13	410,752 70	9,758,113 72

N. B. — De gewone cijfers zijn die welke verschenen in het *Staatsblad*, zij vertegenwoordigen de uitbetaalde sommen voor 't loopende jaar en voor de vroegere dienstjaren

De cijfers in *kursief* zijn die betreffende het bewuste dienstjaar, na toegebrachte wijzigingen

sedert de Staat het beheer van hare lijnen op zich nam, tot 31 December 1900 (vervolg).

Haspegouw-Condroz.	Te zamen.	Van vast bedrag voor de lijn van Spa naar de grens van 't Groothertogdom.	TOTAAL.	JAAR.	*Opmerkingen.*
496,392 81	4,504,122 59	500,000 »	5,004,122 59	1880	
494,229 41	*4,092,835 32*	*500,000 »*	*4,592,835 32*		
501,798 08	4,590,500 83	500,000 »	5,090,500 83	1881	
501,173 78	*4,109,825 45*	*500,000 »*	*4,609,825 45*		
505,552 66	4,210,746 28	500,000 »	4,710,746 28	1882	
502,849 72	*4,170,119 12*	*500,000 »*	*4,670,119 12*		
526,455 27	4,285,359 31	500,000 »	4,785,359 31	1883	
525,903 33	*4,185,479 39*	*500,000 »*	*4,685,479 39*		
530,756 88	4,158,796 07	500,000 »	4,658,796 97	1884	
530,813 98	*4,110,945 66*	*500,000 »*	*4,610,945 66*		
514,276 77	3,920,998 44	500,000 »	4,420,998 44	1885	
516,241 76	*3,919,789 27*	*500,000 »*	*4,419,789 27*		
538,601 64	3,824,382 90	500,000 »	4,324,382 90	1886	
533,893 78	*3,859,403 45*	*500,000 »*	*4,359,403 45*		
585,066 65	4,054,734 75	500,000 »	4,554,734 75	1887	
583,751 95	*3,970,673 72*	*500,000 »*	*4,470,673 72*		
605,834 50	4,130,024 43	500,000 »	4,630,024 43	1888	
618,318 61	*4,173,802 67*	*500,000 »*	*4,673,802 67*		
641,299 31	4,385,906 14	500,000 »	4,885,906 14	1889	
653,076 92	*4,387,436 82*	*500,000 »*	*4,887,436 82*		
652,909 06	4,576,115 53	500,000 »	5,076,115 53	1900	
666,308 45	*4,597,629 63*	*500,000 »*	*5,097,629 63*		
658,784 01	4,653,667 91	500,000 »	5,153,667 91	1901	
669,251 19	*4,688,843 20*	*500,000 »*	5,188,843 20		
640,178 47	4,495,228 91	500,000 »	4,995,228 91	1902	
655,811 41	*4,491,097 94*	*500,000 »*	*4,991,097 94*		
729,167 95	4,789,256 27	500,000 »	5,289,256 27	1903	
671,962 46	*4,690,179 66*	*500,000 »*	*5,190,179 66*		
746,676 37	5,079,797 30	* 219,600 »	5,299,397 30	1904	
745,448 74	*4,929,402 06*	*219,600 »*	*5,149,002 06*		
708,516 79	5,083,515 98	219,600 »	5,303,115 98	1905	
713,154 24	*5,100,760 01*	*219,600 »*	*5,320,360 01*		
748,537 75	5,290,080 33	219,600 »	5,509,680 33	1896	
753,016 72	*5,298,749 86*	*219,600 »*	*5,518,349 86*		
726,810 91	5,282,707 09	219,600 »	5,502,307 09	1897	
727,018 77	*5,282,690 67*	*219,600 »*	*5,502,290 67*		
738,083 27	5,065,618 59	219,600 »	5,285,218 59	1898	
732,350 98	*5,035,814 56*	*219,600 »*	*5,255,414 56*		
775,602 46	5,550,348 14	219,600 »	5,749,948 14	1899	
773,556 04	*5,526,159 86*	*219,600 »*	*5,745,759 86*		
1,027 07 (11)	4,725,848 56	219,600 »	4,945,448 56	1900	
	4,700,743 52	*219,600 »*	*4,920,343 52*		
14,170,900 67	*208,518,368 49*	*12,183,738 83*	*220,702,107 32*		
14,191,140 73	209,768,441 72	12,183,738 83	221,952,180 55		
	Bij te voegen, tot overeenstemming. . . .fr		** 1,915,194 52		
	Algemeen totaal. . . . . .fr.		225,867,375 07		

(*) Door den Staat beheerd van 1 Januari 1898

(9) Door den Staat beheerd van 1 Juli 1898 en op 1 Juli 1900 afgekocht.

(10) Door den Staat afgekocht den 7n September 1897.

(11) Door den Staat afgekocht op 1 Januari 1900

(*) Grondslagen herzien op 1 Januari 1894.

(**) Die som is onderverdeeld als volgt : Betaald aan de Maatschappij Eekloo-Brugge voor 't jaar 1897 (afzonderlijk beheer) fr. 108,615 43; idem aan de Maatschappij Landen-Hasselt voor 't jaar 1897 en het eerste halfjaar 1898, fr. 167,060.52; toegekend aan de concessiehoudende Maatschappijen wegens vervoer in dienst vóór 1885 (bladz. 6 en 95 van het *Jaarverslag* 1900), fr. 1,639,518.57. Te zamen : fr. 1,915,194.52.

(Zie bijlage VIII, bladz. 104, van het *Jaarverslag* 1900.)

BIJLAGE IV.

VERVOER IN DIENST.

Sommen betaald aan de concessiehoudende Maatschappijen.

JAAR.	Halle-Ath, Doornik naar de grens.	's Gravenbrakel Gent.	« Plateaux de Herve » (Afgekocht op 7 September 1897.)	Haspegouw-Condroz. (Afgekocht op 1e Januari 1900.)	*Opmerkingen.*
1885	58,894 80 *2,725 35*	35,590 44 *77,716 16*	21,064 07 *24,927 27*	685 69 *685 69*	De cijfers in *kursief* betreffen het bewuste dienstjaar, na toegebrachte wijzigingen.
1886	11,974 87 *3,965 89*	177,114 59 *49,555 46*	8,871 72 *8,440 88*	629 53 *629 53*	
1887	10,455 06 *10,042 23*	24,764 72 *24,771 81*	14,679 32 *14,223 91*	393 32 *393 32*	
1888	6,017 25 *6,947 25*	41,805 58 *26,921 35*	25,695 83 *25,670 98*	553 01 *553 01*	
1889	7,082 62 *4,377 26*	21,726 02 *22,148 87*	20,259 51 *23,337 77*	413 36 *413 36*	
1890	5,229 31 *4,082 46*	46,171 40 *60,101 58*	27,895 56 *27,893 56*	491 41 *491 41*	
1891	19,188 02 *18,374 07*	57,242 44 *41,401 38*	36,267 86 *36,282 26*	904 67 *904 67*	
1892	12,904 51 *12,962 62*	40,481 26 *40,539 72*	37,168 29 *37,153 89*	189 38 *213 41*	
1893	5,625 20 *5,656 22*	59,604 74 *61,395 98*	38,334 36 *38,334 36*	853 14 *809 11*	
1894	8,430 84 *8,489 99*	55,609 07 *60,152 13*	40,498 55 *40,498 55*	234 83 *234 83*	
1895	3,115 68 *3,290 50*	49,285 45 *57,866 34*	35,807 14 *35,807 14*	9 44 *9 44*	
1896	11,257 70 *11,431 40*	75,042 97 *90,168 23*	34,648 28 *34,648 28*	» »	
1897	8,423 21 *9,593 65*	135,073 56 *107,849 77*	34,021 39 *34,021 39*	» »	
1898	10,628 34 *4,747 43*	77,558 26 *74,946 00*	» »	» »	
1899	7,160 38 *6,661 67*	(1) — 12,575 » *79,555 65*	» »	59 50 *59 50*	
1900	2,283 59 *6,907 37*	75,278 91 *78,882 55*	» »	» »	
TOTAAL. .	168,471 18 *120,255 36*	957,774 59 *953,972 98*	375,207 88 *381,240 24*	5,397 28 *5,397 28*	

(*) Voor het vroegere tijdvak, zie bladzijden 6 en 95 van het Jaarverslag 1900.

(1) Na aftrok, ten voordeele van den Staat, van eene som van fr. 97,951.64 voor de achterstallige tijdvakken.

BIJLAGE V.

Ministerie van Financiën, Ministerie van Buitenlandsche Zaken en Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.

Wet houdende goedkeuring van de overeenkomst, gesloten op 24 Juni 1889, tusschen de Belgische Regeering en de « Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft », te Hamburg, voor het inrichten van een geregeld verkeer, bij middel van aanleg, tusschen Antwerpen en de voornaamste havens van Australië (1).

Wij, LEOPOLD II, Koning der Belgen,

Aan alle tegenwoordigen en toekomenden, HEIL.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgene volgt :

ARTIKEL ÉÉN. — Wordt goedgekeurd de overeenkomst gesloten op 24 Juni 1889, tusschen den Belgischen Staat en de « Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft », betreffende het aanleggen te Antwerpen der stoomschepen van die Maatschappij.

ART. 2. — Aan het Departement van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen word een krediet van 12,000 frank geopend, te verbinden met artikel 38 van de Begrooting van dat departement voor het dienstjaar 1889.

ART. 3. — Dat krediet wordt gedekt door de gewone middelen van de Schatkist.

---

(1) *Zittijd 1888-1889.*

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS.

Documents parlementaires. — Toelichting en tekst van het wetsontwerp. Zitting van 7 Juni 1889 : bladzijde 168. — Verslag. Zitting van 5 Juli : bladzijde 169.

Annales parlementaires. — Beraadslaging en aanneming. Zitting van 16 Juli 1889 : bladzijden 1639-1640.

SENAAT.

Annales parlementaires. — Verslag. Zitting van 24 Juli 1889 : bladzijde 456. — Beraadslaging. Zittingen van 26 Juli : bladzijden 487-488, en 27 Juli : bladzijde 490. — Aanneming. Zitting van 27 Juli, bladzijde 495.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met het 's Lands zegel worde gezegeld en in het *Staatsblad* geplaatst.

Gegeven te Laken, op 5 Augustus 1889.

LEOPOLD.

Namens den Koning :

De Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen,
J. Vandenpeereboom.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
Le prince de Chimay.

De Minister van Financiën,
A. Beernaert.

Gezien en met 's Lands zegel gezegeld :
De Minister van Justitie,
Jules Lejeune.

OVEREENKOMST.

Tusschen :

De Belgische Regeering, vertegenwoordigd door den heer Beernaert, Minister van Financiën, prins de Chimay, Minister van Buitenlandsche Zaken, en den heer Vandenpeereboom, Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, behoudens goedkeuring door de wetgeving,

En

De Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, gevestigd te Hamburg en vertegenwoordigd door den heer Ernst Eiffe, handelende krachtens de volmachten hem verleend in bijgaande akte,

Is overeengekomen hetgeen volgt :

Eerste artikel. — De Stoomvaartmaatschappij « Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft » verbindt zich om te Antwerpen te doen aanleggen de paketbooten van den geregelden dienst dien zij tusschen Hamburg en de havens van Australië zal inrichten.

Om de acht en twintig dagen heeft een vertrek plaats van Antwerpen naar Adelaïde, Melbourne en Sydney.

De Maatschappij verbindt zich, om, gedurende het jaar, minstens zes terugreizen van Australië naar Antwerpen te maken. Het aantal dier terugreizen mag niet boven dertien zijn.

Art. 2. — De reis van Hamburg naar Antwerpen geschiedt rechtsreeks.

In omgekeerde richting mogen de schepen te Bremen aanleggen.

Bij de reizen van Antwerpen naar Australië en bij de terugreizen wordt op het vasteland niet aangelegd.

Art. 3. — De Maatschappij verbindt zich om, op te bedienen punten van Australië, al de goederen te vervoeren die vast en schriftelijk zijn aangenomen minstens tien dagen vóor het vertrek van Antwerpen, en aan kaai of onder de ladingsloods zijn aangebracht op het oogenblik bepaald in de verbintenis, of bij ontstentenis eener aanwijzing daaromtrent, minstens twee dagen vóór het vertrek.

De paketbooten, die de Duitsche haven verlaten, moeten in staat zijn om te Antwerpen minstens 1,500 ton goederen, waarvan 1,000 ton zware, in te schepen.

Art. 4. — Bij overtreding der bepalingen van artikel 3, verbeurt de Maatschappij eene boete van 20 frank voor elke gewichtston (1015 kilogram) of, bij de inhoudsmeting, van 40 Engelsche kubieke voeten (1,140 kubieke meter) goederen, te Antwerpen oningescheept gelaten, onverminderd schade en interesten, die derde personen zouden vorderen.

Art. 5. — Bij te laat vertrek uit Antwerpen, buiten behoorlijk vastgestelde gevallen van overmacht, verbeurt de Maatschappij eene boete van 200 frank. Wordt als te laat vertrek beschouwd, elk uitstel van het vertrek tot den volgdag van den bepaalden dag; boven één dag wordt de boet verdubbeld.

Art. 6. — Tegen de voormelde verbintenissen betaalt de Regeering aan de Maatschappij eene toelage van 1,500 (vijftienhonderd) frank voor elke overvaart bij heen- of terugreis, gedaan volgens de bepalingen der overeenkomst.

Art. 7. — De betaling der gelden, verschuldigd aan de Maatschappij wordt om de zes maanden vereffend, na aftrekking der boeten, zoo er verbeurd zijn, bij de uitvoering dezer overeenkomst.

De betaling geschiedt telkens in munt gangbaar in België.

Voor den vorm van de rekeningen en van al de stukken van rekenplichtigheid volgt de Maatschappij de aanwijzingen van het Beheer op.

Art. 8. — Een ambtenaar wordt door den Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen afgevaardigd om de uitvoering der lasten, bepalingen en voorwaarden der onderneming te bewaken.

Die ambtenaar is bevoegd om, bij elk vertrek of elke aankomst, zich door de Maatschappij inlichtingen te doen verstrekken omtrent het aantal reizigers en de hoeveelheid goederen, ingescheept of ontscheept te Antwerpen, alsmede omtrent de afkomst en de bestemming dier reizigers en goederen, en omtrent vervoer- en vrachtgeld. Insgelijks mag hij te dien einde kennis nemen van de lijsten der reizigers en der aangiften.

Art. 9. — Deze overeenkomst wordt aangegaan voor één jaar, te rekenen van 1 September 1889, en wordt vervolgens door zwijgende vernieuwing verlengd, zoo daarvan ten minste zes maanden vooraf geen tegenbericht werd gegeven.

Deze dienst mag zonder uitdrukkelijke toestemming der Belgische Regeering niet aan derden worden overgedragen.

Art. 10. — De overeenkomst wordt van rechtswege en zonder tusschen-

komst van den rechter ontbonden geacht, enkel zoo zij niet wordt nagekomen door de Maatschappij.

Art. 11. — Voor de uitvoering van deze akte kiest de Maatschappij woning te Antwerpen, in de kantoren van haar algemeen agentschap.

Art. 12. — De kosten van zegel en registratie zijn voor rekening van de Maatschappij.

Gedaan in tweevoud, te Brussel, op 24 Juni 1889

Ernest Eiffe.

A. Beernaert.
Le Prince de Chimay.
J. Vandenpeereboom.

Geregistreerd te Brussel (Midden), op 27 Juni 1889, boek 283, blad 56 verso, vak 6. Ontvangen fr. 2.40, twee rollen éene verwijzing.

De Ontvanger,
Gombert.

Ministerie van Financiën, Ministerie van Buitenlandsche Zaken en Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.

Overeenkomst, gesloten tusschen de Belgische Regeering en de Norddeutscher Lloyd, betreffende het aanleggen der booten te Antwerpen (1).

Tusschen :

De Belgische Regeering, vertegenwoordigd door den heer Beernaert, Minister van Financiën, prins de Chimay, Minister van Buitenlandsche Zaken, den heer Vandenpeereboom, Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, en baron Lambermont, Minister van Staat, Algemeen Secretaris bij het Ministerie van Buitenlandsche Zaken, en behoudens goedkeuring door de Wetgeving ;

En

De *Norddeutscher Lloyd,* te Bremen, vertegenwoordigd door den Voorzitter van zijnen Beheerraad, den consul H.-H. Meier, handelende krachtens de volmacht hem verleend in bijgaande rechtsgeldige akte;

---

(1) Getrokken uit het *Staatsblad* van 27 Mei 1886, nr 147. (Wet van 21 Mei 1886.)

Is overeengekomen wat volgt :

Artikel één. — De Norddeutscher Lloyd neemt de verbintenis te Antwerpen, zoo bij heen- als terugreizen, te doen aanleggen al de paketbooten van de geregelde diensten welke zij zal inrichten, krachtens haar verdrag van 3-4 Juli 1885 met de keizerlijke Regeering van Duitschland, van Bremerhaven op Oost-Azië en van Bremerhaven op Australië en omgekeerd.

Art. 2. — Uit hoofde dier verbintenis, zal de Regeering aan de Maatschappij eene jaarlijksche tegemoetkoming betalen van tachtigduizend frank (80,000 fr.).

Art. 3. — De loods-, baken- en vuurrechten, door den Belgischen Staat geheven, zoowel bij het aankomen als bij het vertrekken van voormelde postvaartlijnen, alsmede de gelden door de Maatschappij mogelijk betaald aan den loodsdienst van Nederland, worden teruggekeerd tegen vertoon der kwijtschriften van de sommen door de Norddeutscher Lloyd uit dien hoofde betaald.

Art. 4. — De betaling der gelden, aan de Maatschappij verschuldigd, krachtens artikelen 2 en 3, wordt om de drie maanden vereffend.

De betaling geschiedt in munt gangbaar in België.

Art. 5. — Deze overeenkomst wordt aangegaan voor een jaar, te rekenen van het eerste vertrek uit Bremerhaven, en vervolgens door stilzwijgende vernieuwing verlengd, behalve opzegging, zes maanden te voren.

Art. 6. — De Norddeutscher Lloyd mag het voorwerp dezer overeenkomst aan niemand afstaan, zonder uitdrukkelijke goedkeuring van België's Regeering.

Art. 7. — Voor de uitvoering van deze akte, kiest de Maatschappij woon te Antwerpen, in de kantoren van haar Algemeen Agentschap.

Art. 8. — De kosten van zegel en registratie tegen vast recht, zijn ten laste der Maatschappij.

Gedaan in dubbel, te Brussel, op eersten Mei achttienhonderd zes en tachtig.

(*Get.*) A. Beernaert,
Le Prince de Chimay,
J. Vandenpeereboom.
Baron Lambermont

(*Get.*) H.-H. Meier.

INHOUDSTAFEL.

Bladz.

HOOFDSTUK I. — **Algemeen overzicht der Begrooting** 1

AFDEELING 1. — *Uitgaven*. 1

AFDEELING 2. — *Ontvangsten* 17

HOOFDSTUK II. — **Spoorwegen**. 19

AFDEELING 1. — *Ontvangsten en uitgaven* 19

§ 1. — Ontvangsten 19

§ 2. — Vergelijking tusschen het toenemen van ontvangsten en uitgaven (dienstjaren 1899 en 1900). — Uitslagen voor 't dienstjaar 1900 21

§ 3 — Rijzen en dalen der ontvangsten en der uitgaven van 1881 tot 1901. — Verhouding der exploitatie-kosten 28

Tabel over het rijzen en dalen der ontvangsten en uitgaven gedurende de laatste een en twintig jaren (1881 tot en met 1901) 28-29

AFDEELING 2. — *Wegen en werken*. 29

§ 1. — Verbinding tusschen de Noord- en de Zuid-, en middenstatie te Brussel. 29

§ 2. — Electrische lijn Brussel-Antwerpen 36

§ 3. — Lijn van Antwerpen-Zuid naar Halle. 40

§ 4 — Statie Brussel-Zeehaven 42

AFDEELING 3. — *Exploitatie* 43

§ 1. — Ontvangsten 43

§ 2. — Eerste klasse. 50

§ 3. — Tarieven 51

§ 4. — Verlies en beschadiging 53

AFDEELING 4. — *Personeel*. 54

§ 1. — Samenstelling en indeeling van 't personeel. 54

§ 2. — Kas voor lijfrente en onderstand aan werklieden 55

AFDEELING 5. — *Geldelijke toestand*. 58

§ 1. — Aanmerkingen over de tabel der geldelijke uitslagen. 58

A. Kapitaal tot eerste inrichting 58

B. Afkoopprijs der lijn Sint-Truiden-Hasselt 62

§ 2. — Algemeen rekenplichtig beheer van Staatsspoorwegen 74

§ 3. — Besluit. 136

Bladz.

HOOFDSTUK III. — Posterijen, telegraaf en telephoon. 143

AFDEELING 1. — *Ontvangsten en uitgaven.* 143

AFDEELING 2. — *Allerhande vraagstukken* 145

A. *Posterijen* 145

I. — Hulpkantoren 145

II. — Keuring van en toezicht over het materiëel en den voorraad . 147

III. — Middenpost te Brussel. — Verwarming en verlichting . . . 148

IV. — Vergoedingen aan de concessiehouders van geregelde overzeesche vaartlijnen 150

V. — Dienst der abonnementen op dagbladen 151

B. *Telephoon* 153

I. — Abonnementsprijzen 153

II. — Gebruiken van de telephoon-inrichtingen der buurtspoorwegen voor den bestuurdienst der gendarmerie 157

HOOFDSTUK IV. — Zeewezen 159

AFDEELING 1. — *Ontvangsten en uitgaven* 159

AFDEELING 2. — *Koopvaardijvloot. — Zeevaartschool* 162

BIJLAGEN.

Bijlage I. — Tabel van het tekort en het overschot vastgesteld op zekere kredieten der Begrooting van 't Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, voor het dienstjaar 1901 165-167

Bijlage II. — Lengte in kilometers, per jaar, van 1847 tot en met 1900, der lijnen toebehoorende aan Maatschappijen en door den Staat beheerd tegen aandeelen in de ontvangsten. 168-171

Bijlage III. — Veranderlijke en vaste sommen aan de Maatschappijen per jaar betaald, sedert de Staat het beheer van hare lijnen op zich nam, tot 31 December 1900. 172-175

Bijlage IV. — Vervoer in dienst. — Sommen betaald aan de concessiehoudende Maatschappijen 176

Bijlage V. — Overeenkomsten 177-181