

(1)

(N° 68)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 27 JANVIER 1903.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1903 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le présent rapport sera, comme le précédent, divisé en quatre chapitres ayant pour objet l'examen général du Budget, les chemins de fer, les postes, télégraphes et téléphones, la marine. Mais la Chambre ayant exprimé le désir de voir les rapports sur les divers budgets promptement déposés, la Section centrale n'a pu se livrer à l'étude des résultats de l'exercice 1902 qui n'étaient point connus au moment de ses délibérations. La discussion a porté presque exclusivement sur la situation financière, dont il sera question au chapitre II.

CHAPITRE I^{er}.

Examen général du Budget.

Le projet de Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour 1903 comprend des crédits qui s'élèvent à fr. 165,157,850 »
Les crédits alloués par le Budget de 1902 montent à . . . 160,527,494 »

L'augmentation, abstraction faite des crédits supplémentaires, est donc de fr. 4,830,356 »

Le total des dépenses, crédits supplémentaires compris, s'était élevé en 1901 à fr. 168,747,341 »
chiffre qui sera probablement atteint de nouveau pour l'exercice 1903.

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 article du Budget les dépenses votées pour les quatre derniers exercices (1899 à 1902), crédits supplémentaires compris, et les crédits proposés pour 1903.

Ce tableau correspond au tableau publié aux pages 2 à 11 du précédent rapport.

(1) Budget, n° 4, IX.

(2) La Section centrale, présidée par M. HEYNEN, était composée de MM. BUYL, CARTUYVELS COLFS, DALLEMAGNE, HUBERT et RENKIN.

ARTICLES.					DÉSIGNATION des services.	B. = Budget. C. S. = Crédit supplémentaire. T. = Total.	BUDGET VOTÉ ET CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS			BUDGET VOTÉ et CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902.	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			pour 1899.	pour 1900.	pour 1901.		
					Première section. — Dépenses ordinaires.						
					Administration centrale.						
1	1	1	1	1	Traitement du Ministre.	B.	21,000 »	21,000 »	21,000 »	21,000 »	21,000 »
2	2	2	2	2	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	114,600 »	115,600 »	115,600 »	135,100 »	135,800 »
3	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 »	4,500 »
4	4	4	4	4	Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service	B.	27,150 »	27,150 »	27,150 »	27,150 »	27,150 »
5	5	5	5	5	Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, travaux d'entretien et d'aménagement de l'hôtel ministériel; menues dépenses	B.	60,000 »	60,000 »	60,000 »	60,000 » ** - 5,558 18	60,000 »
										56,661 82	
6	6	6	6	6	Honoraires des avocats du Département	B.	44,000 »	44,000 »	44,000 »	44,000 » ** + 1,558 18	54,000 »
										45,558 18	
					Administration centrale. — TOTAUX.	B.	271,250 »	272,250 »	272,250 »	289,750 »	302,430 »
					Chemins de fer.						
					SECTION 1 ^{re} . — Services communs.						
7	7	7	7	7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	578,909 »	600,799 »	606,674 »	600,600 »	595,640 »
						C. S.	25,268 »	5,200 »	»	»	»
						T.	602,177 »	605,999 »	606,674 »	600,600 »	595,640 »
8	8	8	8	8	Salaires des agréés et des ouvriers.	B.	151,804 »	151,804 »	150,724 »	149,944 »	154,217 »
						C. S.	»	* - 2,895 »	(1) 5,940 »	N.B. ¹ - 1,192 » ** + 18,600 »	»
						T.	151,804 »	148,909 »	154,664 »	148,752 »	154,217 »
9	9	9	9	9	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc.	B.	887,552 »	899,552 »	887,500 »	887,500 »	885,945 »
10	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 »	82,000 »
						B.	200,000 »	206,000 »	208,000 »	211,840 »	»
11	11	11	11	11	Subside à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	C. S.	6,000 »	6,000 »	(1) 465 »	N.B. ² + 578,880 » ** + 34,029 »	»
						T.	206,000 »	212,000 »	208,465 »	824,749 »	»

N. B.¹ — Somme représentant 1 % du montant des salaires liquidés sur cet article; voir p. 16 du rapport.N. B.² — Somme représentant 1 % du montant de l'ensemble des salaires; voir p. 16 du rapport.

(1) Pour les exercices 1900 et antérieurs.

* Transfert autorisé par la loi du 12 août 1901.

** Transferts à solliciter.

ARTICLES.					DÉSIGNATION des services.	B. C. S. T. = Budget. Crédit supplémentaire. Total.	BUDGET VOTÉ ET CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS			BUDGET VOTÉ et CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902.	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			pour 1899.	pour 1900.	pour 1901.		
12	12	12	12	11	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 leur famille	B. C. S. T.	150,000 20,000 150,000	150,000 " 150,000	150,000 " 150,000	150,000 " 150,000	150,000 " 150,000
15	15	15	15	12	Conférence des chemins de fer belges et frais de conférences internationales; Congrès des chemins de fer.	B. C. S. T.	14,000 (4) 280 24 14,280 24	14,000 " 14,000	14,000 127 50 14,127 50	14,000 " 14,000	14,000 " 14,000
					Services communs. — TOTAUX.	B. C. S. T.	2,050,245 49,548 24 2,099,793 24	2,110,135 11,200 * - 2,895	2,104,898 4,405 2,109,503	2,101,884 + 577,688 + 52,620	1,881,802 " 1,881,802
					SECTION 2. — Voies et travaux.						
14	14	14	14	15	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B. C. S. T.	2,266,577 45,993 2,310,570	2,329,687 60,000 2,389,687	2,450,022 " 2,450,022	2,499,200 " 2,499,200	2,504,450 " 2,504,450
15	15	15	15	14	Salaires des agréés et des agents de surveillance et de police de la route	B. C. S. T.	7,579,417 ** - 150,000 7,449,417	7,705,698 * - 210,000 7,495,698	7,551,681 (2) 25,000 7,556,681	7,575,870 N.B. 1 - 25,615 *** - 5,981	7,588,227 " 7,588,227
16	16	16	16	13	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. C. S. T.	5,869,109 " 5,869,109	6,145,909 731,000 6,864,909	6,951,911 " 6,951,911	6,560,769 " 6,560,769	6,500,000 " 6,500,000
17	17	17	17	16	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 million de francs pouvant être affectés à des dépenses de reconstruction prévues au Budget extraordinaire ainsi qu'une charge temporaire de 45,000 francs.)	B. C. S. T.	9,959,449 ** 110,000 9,849,449	10,385,850 1,280,000 11,555,850	10,847,551 (2) 390,000 11,257,551	11,569,820 N.B. 1 - 22,274 *** - 108,538	11,545,825 " 11,545,825
					Voies et travaux. — TOTAUX.	B. C. S. T.	25,674,552 43,993 * - 240,000 25,478,545	26,561,124 2,061,000 * - 540,000 28,082,124	27,780,965 415,000 " 28,195,965	28,005,659 - 45,889 - 114,519 27,845,451	27,936,502 " " 27,936,502

(1) Pour les exercices 1898 et antérieurs.

(2) Pour les exercices 1900 et antérieurs.

* Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.

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

*** Transferts à solliciter.

ARTICLES.					DÉSIGNATION des services.	B = Budget. C S = Crédit supplémentaire T = Total	BUDGET VOIÉ FI CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOIES			BUDGET VOIÉ et CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902.	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			pour 1899	pour 1900.	pour 1901.		
					SECTION 3 — <i>Traction et matériel</i>						
18	18	18	18	17	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B	2,506,145	2,371,195	2,409,678	2,425,920	2,430,070
						C. S	73 506	42,800	"	"	"
						T	2,579,449	2,413,995	2,409,678	2,425,920	2,430,070
19	19	19	19	18	Salaires des agréés et des ouvriers	B	18,594,540	19,965,525	21,077,763	22,086,370	22,562,940
						C S	(1) 193,797 *** 243,500	1,270,000	(3) 704,690	(1) 280,650 (11) 283,600	"
						T	20,051,637	21,235,525	21,782,453	22,089,511	22,562,940
20	20	20	20	19	Primes d'économie et de régularité	B.	898,767	947,228	985,556	1,056,735	1,162,478
						C. S	(2) 108,194 52	105,508	(4) 95,642	(11) 110,000	"
						T	1,006,961 52	1,050,736	1,079,178	1,166,735	1,162,478
21	21	21	21	20	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois	B	10,981,925	14,571,546	22,965,841	16,560,000	17,275,000
						C S	5,456,075	10,592,000 495,000	(6) 950,000	(5) 1,713,000	"
						T.	14,418,000	25,658,546	25,915,841	18,075,000	17,275,000
22	22	22	22	21	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	B.	20,494,485	20,658,770	23,717,507	25,559,512	25,563,760
						C. S	216,385	2,997,000	" - 61,400	(11) 205,742 (11) - 161,100	"
						T	20,710,870	23,655,770	23,778,707	25,174,670	25,563,760
					Traction et matériel — FOIATUX	B.	55,275,860	58,492,062	71,154,125	65,466,544	66,594,257
						C S	5,027,757 52 *** 243,500	15,500,508	1,754,082	(5) 1,713,000 - 251,901	"
						T.	58,546,917 52	75,992,570	72,908,207	66,927,645	66,594,257
					SECTION 4 — <i>Transports</i>						
23	23	23	23	22	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B	15,751,674	14,150,701	14,875,885	14,949,815	15,053,670
						C S	420,578	** 547,700	"	(11) - 150,600	"
						T.	14,172,032	14,698,401	14,875,885	14,819,215	15,053,670
24	24	24	24	23	Salaires des agréés, guides temporaires et ouvriers (annonage et manœuvres par chevaux)	B	10,600,145	11,089,118	11,758,471	12,145,891	12,448,235
						C S	347,296	480,259 ** + 561	(5) 179,000	(11) - 26,550 (11) + 28,150	"
						T.	10,947,459	11,569,718	11,937,471	12,145,71	12,448,235

(1) Dont 1,097 francs pour les exercices 1898 et antérieurs.

(2) Dont fr. 207,52 pour les exercices 1898 et antérieurs.

(3) Pour les exercices 1900 et antérieurs.

(4) Dont 95,252 francs pour les exercices 1900 et antérieurs.

(5) Pour les exercices 1900 et antérieurs.

(6) Crédit supplémentaire à solliciter

* 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.

(11) Transferts à solliciter

ARTICLES.					DÉSIGNATION des services.	B. C. S. T. B. = Budget. C. S. = Crédit supplémentaire. T. = Total.	BUDGET VOTÉ ET CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS			BUDGET VOTÉ ET CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902.	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			pour 1899.	pour 1900.	pour 1901.		
25	25	25	25	24	Primes pour encourager la marche régulière des convois.	B. 553,285 » C. S. (1) 25,064 70 T. 556,949 70	553,285 » 25,064 70 556,949 70	551,169 » 32,200 » 583,369 »	573,032 » 30,704 » 603,736 »	590,333 » + 17,000 » 607,333 »	645,779 » » 645,779 »
26	26	26	26	25	Frais d'exploitation	B. 2,966,500 » C. S. (2) 583,720 55 T. 3,550,220 55	2,966,500 » 583,720 55 3,550,220 55	3,353,000 » 475,000 » 3,828,000 »	3,788,000 » » 3,788,000 »	3,743,540 » » 3,743,540 »	3,743,540 » » 3,743,540 »
27	27	27	2	26	Publicité commerciale	B. 260,012 » C. S. (3) 45 » T. 260,057 »	260,012 » 45 » 260,057 »	260,012 » » 260,012 »	260,012 » » 260,012 »	260,012 » + 3,050 » 263,062 »	261,567 » » 261,567 »
28	28	28	28	27	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 » C. S. (4) 1,416,000 » T. 2,578,080 »	1,171,080 » 1,416,000 » 2,578,080 »	1,176,113 » 525,000 » 1,701,113 »	1,176,113 » (5) 5,015,400 » (6) 1,452,250 »	1,176,113 » + 1,452,250 » 2,628,363 »	1,800,000 » » 1,800,000 »
31	31	29	29	28	Primes allouées aux agents qui constatent de fausses déclarations relatives à des expéditions par charge complète de wagons	B. 5,000 » C. S. 29,287,694 » T. 29,292,694 »	5,000 » 29,287,694 » 29,292,694 »	5,000 » 30,585,113 » 30,590,113 »	5,000 » 32,436,513 » 32,441,513 »	5,000 » 32,870,704 » + 1,369,850 » - 20,350 »	5,000 » 33,939,791 » » 33,939,791 »
Transports. — TOTAUX.						B. 29,287,694 » C. S. 2,591,104 25 T. 31,878,798 25	29,287,694 » 2,591,104 25 31,878,798 25	30,585,113 » 3,080,259 » 33,665,372 »	32,436,513 » 1,780,602 » 34,217,115 »	32,870,704 » + 1,369,850 » - 20,350 » 34,214,224 »	33,939,791 » » 33,939,791 »
SECTION 5. — Perception des recettes et contrôles.											
29	29	30	30	29	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . .	B. 2,150,827 » C. S. 80,801 » T. 2,231,628 »	2,150,827 » 80,801 » 2,231,628 »	2,217,727 » 41,500 » 2,259,227 »	2,264,102 » » 2,264,102 »	2,260,202 » » 2,260,202 »	2,272,362 » » 2,272,362 »

(1) Dont fr. 55.70 pour les exercices 1898 et antérieurs.

(2) Dont fr. 148.50 pour les exercices 1898 et antérieurs.

(3) Pour les exercices 1898 et antérieurs.

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

(5) Dont 20,402 francs pour les exercices 1900 et antérieurs.

(6) Dont 1,580,200 francs pour les exercices 1900 et antérieurs.

(7) Crédit supplémentaire à solliciter.

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

* Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.

** Transfert à solliciter.

ARTICLES.					DÉSIGNATION des services.	B. = Budget. C. S. = Crédit supplémentaire. T. = Total.	BUDGET VOTÉ Et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS			BUDGET VOTÉ et CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902.	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			pour 1899.	pour 1900.	pour 1901.		
50	50	51	51	50	Salaires des auxiliaires et des ouvriers	B. C. S.	149,881 *** - 3,500	165,909 ** - 1,200	169,919 * 6,160	169,919 N.B. - 758 * - 2,000	171,801 .
						T.	146,381	162,709	165,759	167,161	171,801
					Perception des recettes et contrôles. — TOTAL . . .	B. C. S.	2,300,708 80,801 *** - 5,500	2,581,656 41,500 ** - 1,200	2,434,021 * 6,160	2,457,121 - 258	2,444,165 .
						T.	2,378,209	2,421,956	2,427,861	2,456,865	2,444,165
					SECTION 6 — Chemins de fer en construction.						
52	52	.	.	.	Traitement et indemnités d'un ingénieur des ponts et chaussées, dont les services sont transitoirement utilisés par l'Administration des chemins de fer .	B. C. S.	9,650 1,656	10,900 - 5,966	» »	» »	» .
						T.	11,286	6,934	»	»	»
					Postes, télégraphes et téléphones.						
					SECTION 1 ^{re} . — Services communs.						
53	53	52	52	51	Traitement et indemnités des fonctionnaires et employés . .	B.	129,540	129,540	135,540	145,840	149,740
54	54	55	55	52	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	B.	170,560	181,250 - 4,000	184,550	192,500 - 5,750	198,029
								177,250		188,550	
55	55	54	54	55	Matériel, machines, outils, appro- visionnement de papiers, d'en- cre, etc. pour la fabrication des timbres, etc.	B. C. S.	288,700 *** - 5,500	297,700 ** - 40,000	336,000 * - 20,000	330,000 »	350,000 .
						T.	285,400	257,700	316,000	330,000	350,000
					Services communs. — TOTAL	B. C. S.	588,600 *** - 5,500	608,490 ** - 44,000	656,090 * - 20,000	666,140 - 5,750	677,769 .
						T.	585,500	564,490	636,090	662,390	677,769
					SECTION 2 — Postes.						
56	56	55	55	54	Traitement et indemnités des fonctionnaires et employés . .	B.	5,258,805 *** + 5,000	5,374,595 ** + 11,550	5,658,018	5,872,545 * - 56,000	5,984,670
							5,245,805	5,386,145		5,836,545	

* 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.

**** Transfert à solliciter.

ARTICLES.					DÉSIGNATION des services.	B = Budget C S = Cr. dit supplémentaire T = Total	BUDGET VOIE II CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOIES			BUDGET VOIE I CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			pour 1899.	pour 1900.	pour 1901.		
37	37	36	36	35	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes	B.	5,719,900	5,924,220	6,228,160	6,461,060	6,709,874
						C. S.	13,000 *** + 25,000	119,200 ** + 57,500	(1) 59,000	M 1 - 440	"
						T.	5,759,900	6,080,720	6,267,160	6,460,620	6,709,874
38	38	37	37	36	Transport des dépêches	B.	309,070	306,950	305,950	351,635	360,000
						C. S.	*** - 30,000	** - 16,900	(1) 750		
						T.	279,070	290,050	307,150	351,635	360,000
39	39	38	38	37	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 (<i>Credit non limitatif</i>)	B.	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
40	40	39	39	38	Indemnités et remboursements du chef des dépôts, expéditions et recouvrements confiés à la poste (<i>Credit non limitatif</i>)	B.	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
41	41	40	40	39	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	1,159,150	1,214,980	1,248,180	1,277,180
						C. S.	"	15,000	(1) 26,000	"	"
						T.	1,013,550	1,174,150	1,240,980	1,248,180	1,277,180
42	42	41	41	40	Part d'intervention de l'Administration dans les frais du Bureau international de Berne	B.	3,250	3,250	3,250	3,250	3,250
					Postes — Total	B.	12,414,575	12,898,145	13,540,558	14,066,470	14,464,974
						C. S.	15,000	134,200 * + 31,950	62,700	- 36,440	"
						T.	12,429,575	13,064,295	13,603,058	14,030,030	14,464,974
SECTION 3 — <i>Telegraphes et téléphones</i>											
45	45	42	42	41	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	B.	4,096,975 58,500	4,291,610 * + 62,500	4,545,705	4,653,955 - 87,010	4,767,325
							4,155,275	4,354,110		4,566,925	

(1) Pour les exercices 1900 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.

**** Transfert à solliciter.

ARTICLES.					DÉSIGNATION des services.	B. = Budget. C. S. = Crédit supplémentaire. T. = Total.	BUDGET VOTÉ ET CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS			BUDGET VOTÉ et CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902.	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			pour 1899.	pour 1900.	pour 1901.		
41	44	43	43	42	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. E. 1 - 14,202	1,565,003
								1,470,595		1,559,065	1,565,003
45	45	44	44	43	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses	B. C. S. T.	657,500 ** 25,000	670,500 * - 4,000	704,500 20,000	835,500 "	857,500 "
							652,500	675,500	724,500	855,500	857,500
"	"	"	45	44	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.).	B.	"	"	"	9,000	9,000
46	46	45	46	45	Part d'intervention dans les frais du Bureau international de Berne	B.	2,000	2,500 * - 450	2,500	2,500	2,500
								2,050			
47	47	46	47	46	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous-marins anglo-belges . . .	B.	50,000 ** - 10,000	50,000	50,000	60,000	60,000
							40,000				
					Télégraphes et téléphones — TOTAUX.	B. C. S. T.	6,257,650 ** + 3,300	6,544,205 * + 8,050	6,859,420 20,000	7,154,200 - 87,010 - 14,202	7,261,328 "
							6,260,950	6,552,255	6,879,420	7,052,988	7,261,328
Marine.											
48	48	47	48	47	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . .	B.	1,452,561	1,452,561	1,452,561	1,469,911	1,482,411
49	49	48	49	48	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. C. S. T.	308,370 4,500	308,370 7,500	322,370 "	322,370 N. E. 1 - 1,918	320,452 "
							312,870	315,870	322,370	320,452	320,452
50	50	49	50	49	Remises (<i>Crédit non limitatif</i>).	B.	1,922,000	1,922,000	1,922,000	2,522,000	2,522,000
51	51	50	51	50	Subsides.	B.	99,735	99,735	99,735	99,735	99,735

* Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.

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

ARTICLES.					DÉSIGNATION des services.	B. = Budget. C. S. = Crédit supplémentaire. T. = Total.	BUDGET VOTE ET CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS			BUDGET VOTE et CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902.	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			pour 1899.	pour 1900.	pour 1901.		
52	52	51	52	51	Traction et matériel	B.	2,003,376 »	2,188,376 »	2,033,376 »	2,508,376 »	2,508,376 »
						C. S.	780,000 »	1,071,000 » 99,000 »	(2) 157,000 »	(3) + 50,000 »	»
						T.	2,783,376 »	3,358,376 »	3,095,376 »	2,558,376 »	2,508,376 »
					Marine — TOTAUX.	B.	5,786,042 »	5,971,042 »	6,733,042 »	6,922,392 » + 50,000 »	6,932,074 »
						C. S.	784,500 »	1,177,500 »	157,000 »	- 1,018 »	»
						T.	6,570,542 »	7,148,542 »	6,892,042 »	6,970,474 »	6,932,074 »
					Comité mixte de législation.						
53	53	52	53	52	Jetons de présence des membres et frais accessoires.	B.	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »
					Traitements de disponibilité.						
54	54	53	54	53	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité par me- sure générale ou pour un terme illimité	B.	118,500 »	147,000 »	147,000 »	153,000 »	153,000 »
						C. S.	3,000 »	»	»	* + 50,000 »	»
						T.	121,500 »	147,000 »	147,000 »	189,000 »	153,000 »
					Pensions.						
55	55	54	55	54	Pensions : paiement des termes échus avant l'inscription au Grand-Livre. (Crédit non limi- tatif).	B.	50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »
					Secours.						
56	56	55	56	55	Secours à d'anciens employés et ouvriers salariés, à leurs veuves, enfants ou familles qui se trouvent dans une situation mal- heureuse.	B.	59,000 »	69,000 »	69,000 »	71,500 »	81,500 »
						C. S.	5,000 »	»	»	* + 600 »	»
						T.	64,000 »	69,000 »	69,000 »	72,100 »	81,500 »
»	»	»	»	56	Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Subside	B.	Porté antérieurement à l'article 11.				799,210 »
					Dépenses imprévues.						
»	57	56	57	57	Dépenses imprévues non libellées au Budget. Secours à accorder exceptionnellement à des per- sonnes autres que celles spéci- fiées à l'article précédent	B.	15,750 »	15,750 »	15,750 »	18,150 »	18,150 »
						C. S.	(1) 57,115 59	a) 4,589 59	(2) 2,028 »	* + 2,000 »	»
						T.	52,865 59	20,339 59	17,778 »	20,150 »	18,150 »

(1) Dont fr. 51,115.59 pour les exercices 1898 et antérieurs.

(2) Pour les exercices 1900 et antérieurs.

(3) Crédit supplémentaire à solliciter.

(a) Dont fr. 3,595.89 pour les exercices 1899 et antérieurs.

(*) Transfert à solliciter.

ARTICLES.					DÉSIGNATION des services.	B. = Budget. C. S. = Crédit supplémentaire. T. = Total.	BUDGET VOTÉ ET CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES VOTÉS			BUDGET VOTÉ et CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902.	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			pour 1899.	pour 1900.	pour 1901.		
					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.		a) 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 56				
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. —	B.			15,750 "	18,150 "	
					TOTAUX.	C. S.			2,000 "		
						T.	255,946 64	25,920 79	17,750 "	18,150 "	18,150 "
					Deuxième section. — Dépenses exceptionnelles.						
						B.		450,000 "	500,000 "	65,000 "	
	59	57	58		Marine. — Traction et matériel	C. S.		50,000 "	(1) 24,500 "		
						T.		460,000 "	524,500 "	65,000 "	
					Marine. — Objets d'inventaire, etc., pour le nouveau dandy-cutter destiné au pilotage d'Ostende	C. S.	18,500 "				
				58	Marine. — Construction d'un paquebot pour la ligne d'Ostende-Douvres, d'un remorqueur, d'un bateau-pilote, etc.	B.					1,615,000 "
					Télégraphes. — Participation à l'Exposition internationale de Paris	B		20,500 " * + 4,000 "			
								24,500 "			
					Dépenses exceptionnelles. —	B.		450,500 "	500,000 "	65,000 "	
					TOTAUX.	C. S.	18,500 "	50,000 " * 4,000 "	17,500 "		
						T.	18,500 "	484,500 "	517,500 "	65,000 "	1,615,000 "

(1) Pour les exercices 1900 et antérieurs.

(a) 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			BUDGET VOTÉ et CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902.	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
		pour 1899.	pour 1900.	pour 1901.		
Administration centrale	B.	271,230 »	272,230 »	272,230 »	201,750 » - 2,000 »	502,450 »
					289,750 »	
Services communs	B.	2,050,245 »	2,110,155 »	2,104,898 »	2,101,884 »	1,881,802 »
	C. S.	40,548 24	11,200 » * - 2,895 »	4,405 »	+ 577,688 » + 52,629 »	»
	T.	2,090,793 24	2,118,440 »	2,109,303 »	2,732,201 »	1,881,802 »
Voies et travaux	B.	25,674,552 »	26,561,124 »	27,780,965 »	28,005,659 »	27,956,502 »
	C. S.	45,993 » ** - 240,000 »	2,061,000 » * - 540,000 »	415,000 »	- 45,889 » - 114,519 »	»
	T.	25,478,545 »	28,082,124 »	28,195,965 »	27,845,451 »	27,956,502 »
Chemins de fer. Traction et matériel	B.	53,275,860 »	58,492,062 »	71,154,125 »	65,466,544 »	66,594,257 »
	C. S.	5,027,757 52 ** + 245,500 »	15,500,508 »	1,754,082 »	- 484,401 » + 1,945,500 »	»
	T.	58,546,917 52	73,992,570 »	72,908,207 »	66,927,643 »	66,594,257 »
Transports	B.	29,287,694 »	50,585,113 »	52,458,513 »	52,870,704 »	53,959,791 »
	C. S.	2,591,104 25	3,980,259 » * + 548,061 »	1,780,602 »	- 26,550 » + 1,569,850 »	»
	T.	51,878,798 25	55,115,413 »	54,217,115 »	54,214,224 »	52,844,374 »
Perception des recettes et con- trôles.	B.	2,500,708 »	2,581,636 »	2,434,021 »	2,459,121 »	2,444,165 »
	C. S.	80,801 » ** - 5,500 »	41,500 » * - 1,200 »	- 6,160 »	- 758 » - 2,000 »	»
	T.	2,578,209 »	2,421,936 »	2,427,861 »	2,456,363 »	2,444,165 »
Totaux pour les chemins de fer.	B.	112,589,059 »	120,150,070 »	135,910,522 »	130,885,912 »	132,796,515 »
	C. S.	7,795,204 01	21,594,247 » * + 5,966 »	5,947,929 »	+ 20,510 » + 5,251,660 »	»
	T.	120,582,263 01	141,728,283 »	139,858,451 »	134,155,582 »	132,796,515 »
Traitement et indemnités d'un ingénieur des ponts et chaussées, dont les services sont transitoirement utilisés par l'Adminis- tration des chemins de fer.	B.	9,650 »	10,900 »	»	»	»
	C. S.	1,656 »	* - 5,966 »	»	»	»
	T.	11,286 »	6,934 »	»	»	»

* 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			BUDGET VOTÉ et CRÉDITS supplémentaires à solliciter pour 1902.	BUDGET PROPOSÉ pour 1903.
		pour 1899.	pour 1900.	pour 1901.		
Postes, télégraphes et téléphones. (Services communs)	B.	588,600 »	608,490 »	656,090 »	666,140 »	677,769 »
	C. S.	»	* - 44,000 »	- 20,000 »	- 3,750 »	
	T.	588,600 »	564,490 »	636,090 »	662,390 »	
Postes	B.	12,414,575 »	12,898,145 »	15,540,558 »	14,066,470 »	14,464,974 »
	C. S.	15,000 »	154,200 »	62,700 »	- 440 »	
	T.	12,429,575 »	13,064,293 »	15,603,258 »	*** - 56,000 »	
Télégraphes et téléphones	B.	6,257,650 »	6,544,205 »	6,859,420 »	7,154,200 »	7,261,328 »
	C. S.	** + 5,500 »	* + 8,050 »	20,000 »	- 14,202 »	
	T.	6,260,950 »	6,552,255 »	6,879,420 »	*** - 87,010 »	
Marine	B.	5,786,042 »	5,971,042 »	6,755,042 »	6,922,592 »	6,932,974 »
	C. S.	784,500 »	1,177,500 »	157,000 »	- 1,918 »	
	T.	6,570,542 »	7,148,542 »	6,892,042 »	*** + 50,000 »	
Comité de législation	B.	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »
Traitements de disponibilité	B.	118,500 »	147,000 »	147,000 »	153,000 »	153,000 »
	C. S.	5,000 »	»	»	*** + 56,000 »	
	T.	121,500 »	147,000 »	147,000 »	189,000 »	
Pensions	B.	50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »
Secours	B.	59,000 »	69,000 »	69,000 »	71,500 »	81,500 »
	C. S.	5,000 »	»	»	*** + 600 »	
	T.	64,000 »	69,000 »	69,000 »	72,100 »	
Subside à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers	B	»	»	»	»	799,210 »
Dépenses imprévues	B	15,750 »	15,750 »	15,750 »	18,150 »	18,150 »
	C. S.	258,196 64	10,170 79	2,000 »	*** + 2,000 »	
	T.	255,946 64	25,920 79	17,750 »	20,150 »	
Dépenses exceptionnelles	B.	»	450,500 »	500,000 »	65,000 »	1,615,000 »
	C. S.	18,500 »	50,000 »	17,500 »	»	
	T.	18,500 »	484,500 »	517,500 »	65,000 »	
Totaux généraux	B.	158,165,054 »	147,172,550 »	164,560,412 »	160,327,494 »	165,157,850 »
	C. S.	8,859,056 65	22,946,117 79	4,186,929 »	*** + 5,215,250 »	
	T.	147,024,090 65	170,118,447 79	168,747,341 »	165,542,744 »	

* Transferts autorisés par la loi du 12 août 1901.

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

*** Transferts et crédits supplémentaires à solliciter.

L'augmentation de 4,830,356 francs qui se remarque dans les crédits proposés pour l'exercice 1903, comparés à ceux que la Chambre a votés pour l'exercice 1902, porte sur les postes suivants :

<i>Administration centrale</i>	fr.	10,700
<i>Chemins de fer</i> , y compris le subside à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers		2,691,503
<i>Postes, télégraphes et téléphones.</i> { <i>Services communs.</i>	fr.	15,579
		398,944
		141,380
		555,653
<i>Marine</i>		12,500
<i>Secours à d'anciens employés et ouvriers salariés, à leurs veuves, enfants ou famille, qui se trouvent dans une situation malheureuse</i>		10,000
<i>Dépenses exceptionnelles (Marine)</i>		1,550,000
TOTAL ÉGAL.	fr.	4,830,356

Pour chacun de ces postes, l'augmentation prévue se décompose comme suit :

Administration centrale :

<i>Traitements des fonctionnaires et employés.</i>	en plus fr.	700
<i>Honoraires des avocats du département.</i>	—	10,000
TOTAL DE L'AUGMENTATION	fr.	10,700

CHEMINS DE FER :

Services communs :

	En plus.	En moins.	
<i>Traitements des fonctionnaires et employés</i>	»	4,960	fr.
<i>Salaires des agréés et ouvriers</i>	5,465	»	
<i>Imprimés, tarifs, coupons de voyages, fournitures de bureau.</i>	»	1,555	
<i>Subside à la Caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris au Grand-Central belge</i>	»	6,000	
<i>Subside à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers.</i>	8,490	»	
TOTAUX.	15,955	12,515 = en plus	1,440
A REPORTER.			fr. 1,440

REPORT. . . . fr. 1,440

Voies et travaux :

	En plus.	En moins.	
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. fr.	5,250	»	
Salaires des agréés et des agents de surveillance et de police de la route	35,972	»	
Billes, rails et accessoires . . .	»	60,769	
Outils, ustensiles et objets divers.	»	3,721	
TOTAUX. . . fr.	41,222	64,490	= en moins 23,268

Traction et matériel :

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. fr.	6,150	»	
Salaires des agréés et des ouvriers.	557,229	»	
Primes d'économie et de régularité	105,745	»	
Combustible et autres objets de consommation.	915,000	»	
Entretien et réparation du matériel	27,990	»	
TOTAUX. . . fr.	1,612,114	»	= en plus 1,612,114

Transports :

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. fr.	83,855	»	
Salaires des agréés, gardes temporaires, ouvriers, etc. . . .	330,674	»	
Primes pour encourager la marche régulière des convois . .	55,446	»	
Publicité commerciale.	1,555	»	
Pertes et avaries	625,887	»	
TOTAUX. . . fr.	1,095,417	»	= en plus 1,095,417

Perception des recettes et contrôle :

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. fr.	5,160	»	
Salaires des auxiliaires et des ouvriers.	2,640	»	
TOTAUX. . . fr.	5,800	»	= en plus 5,800

AUGMENTATION TOTALE POUR LES CHEMINS DE FER. . . fr. 2,691,503

POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES :*Services communs :*

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	En plus. 5,900
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou au mois.	9,479
TOTAL. . . fr.	15,379

Postes :

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	412,325
Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes	249,254
Transport des dépêches	8,565
Matériel, fournitures de bureau, etc.	29,000
TOTAL. . . fr.	398,944

Télégraphes et téléphones :

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	413,390
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou au mois	5,940
Entretien des lignes et des bureaux, fournitures diverses.	22,000
TOTAL. . . fr.	441,330

Augmentation totale pour les postes, télégraphes et téléphones. fr. 555,653

MARINE :

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . fr. 42,500

SECOURS :

Secours à d'anciens employés et ouvriers, etc. fr. 10,000

DÉPENSES EXCEPTIONNELLES :

Construction d'un paquebot pour la ligne d'Ostende à Douvres,
d'un remorqueur, d'un bateau-pilote, etc. fr. 4,550,000

CHAPITRE II.**Chemin de fer.****SECTION 1^{re}. — SITUATION FINANCIÈRE.**

Dans l'économie actuelle de nos budgets, le Budget des chemins de fer soumis annuellement aux Chambres ne comprend que les *dépenses d'exploitation*. La discussion du Budget devrait en conséquence se limiter strictement à ces dépenses. Mais pareil examen, séparé de l'étude des *recettes de l'exploit-*

tation, des dépenses d'établissement et des charges financières, n'apprendrait rien sur la situation réelle du chemin de fer.

Or les résultats de cette immense exploitation sont de la plus haute importance pour le pays.

D'après le tableau des dépenses extraordinaires figurant dans la *Situation du Trésor* au 31 décembre 1901, pages 76 et 77, le total des ressources extraordinaires consacrées aux chemins de fer depuis l'origine jusqu'au 1^{er} janvier 1902 s'élève à. fr. 1,616,260,868 38

L'ensemble des dépenses totales de la Belgique sur services extraordinaires s'étant élevé à la même date à 3,923,459,939 68

si, aux dépenses du chemin de fer sur services extraordinaires fr. 1,616,260,868 38

on ajoute les dépenses d'établissement sur services ordinaires. 2,304,208 37

et le capital représentatif des annuités de rachat 397,913,348 68

on trouve que le coût du chemin de fer représente la somme totale de fr. 2,016,480,423 43

soit 51.3 % du total des dépenses extraordinaires du pays.

Il est donc indubitable que les résultats financiers de son exploitation influent directement et peuvent affecter profondément la situation financière du pays.

* * *

Chaque année, en exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, M. le Ministre présente aux Chambres un *Compte rendu* des opérations du chemin de fer pendant l'exercice.

Le but de ces *Comptes rendus* est de permettre aux Chambres l'étude de la situation générale du railway, et de faciliter leur contrôle qui s'exerce légalement lors de la discussion et du vote du budget annuel des dépenses.

Depuis de longues années, les Sections centrales chargées de l'examen du Budget des chemins de fer ont toujours consacré une partie de leur rapport à la situation financière.

La progression considérable du capital de premier établissement, jointe à l'augmentation extraordinaire des dépenses et à l'élévation anormale du coefficient d'exploitation, a déterminé les Sections centrales à donner plus d'extension à cette partie des rapports sur les budgets de 1901 et de 1902.

A son tour, la Commission du Sénat a consacré, l'an dernier, la plus grande partie de son rapport à la situation financière du chemin de fer.

L'examen de la Commission du Sénat a porté principalement sur la valeur réelle de notre railway. Or ce point n'est pas en question. Ce qui est en question, c'est la productivité effective de l'exploitation et l'exactitude du système de comptabilité, d'après lequel les résultats financiers de l'exploitation sont établis dans les *Comptes rendus annuels* de l'Administration.

Suivant les conclusions des Sections centrales de 1901 et de 1902, le sys-

tème financier inauguré en 1878 serait loin d'être parfait : il aurait pour conséquence de nous doter d'une comptabilité critiquable en ce qu'elle ne correspond pas aux *faits accomplis*. En outre, l'amortissement du capital d'établissement ne serait ni assez rapide ni assez effectif. Enfin, les résultats de l'exploitation démontreraient que les recettes se maintiennent et progressent, mais aussi que l'extension nécessaire des installations a pour conséquence de grosses dépenses en capital et l'augmentation constante et parfois accélérée des frais d'exploitation favorisée encore par d'autres circonstances; en sorte qu'on se serait fait illusion en considérant le chemin de fer comme une source de larges profits pour l'État.

La Commission du Sénat pense, au contraire, que les résultats de l'exploitation tels que les révèlent les *Comptes rendus annuels* sont excellents; que les charges actuellement assumées par les chemins de fer dépassent même notablement les charges qui devraient strictement lui incomber et que le système de comptabilité en vigueur n'est pas sérieusement critiquable.

Ces conclusions contradictoires aussi bien que les résultats financiers de l'année 1901 exposés par le *Compte rendu* de cet exercice ont fait l'objet, au sein de la Section centrale, de longues discussions.

D'après le système le plus favorable, — celui de la Commission du Sénat, — les charges financières assumées par le chemin de fer seraient supérieures à ses charges réelles. Voici comment le rapport du Sénat l'établit :

Le capital utile au 31 décembre 1900 s'élève à . . . fr.	1,929,380,353 12
L'amortissement (total des dotations, tableau VIII, col. 10, <i>Compte rendu</i> de 1900, pp. A/104-105) atteint. . .	112,718,410 93
Reste à amortir au 1 ^{er} janvier 1901 fr.	1,816,661,942 19

Sur cette base, l'Administration calcule ses charges.

Mais le rapport du Sénat n'admet pas l'exactitude de ces calculs officiels. Il dit que pour connaître exactement le capital restant à amortir au 1^{er} janvier 1901, il faut déduire du total de fr. 1,816,661,942.19 :

1° Le solde du *compte des intérêts en compte courant entre le chemin de fer et le Trésor* au 31 décembre 1900 (voir tableau IX, col. 10 et 11, *Compte rendu* de 1900, pp. A/106-107), soit, fr. 307,079,628 61

Moins le *montant des pensions* payées depuis l'origine. 11,978,269 »

soit fr. 295,101,359 61

2° Le coût des *approvisionnements* existant au 31 décembre 1900, soit. 41,492,345 74

3° Le coût du *matériel roulant* 409,527,950 75

TOTAL des réductions à opérer sur le *capital restant à amortir* fr. 746,121,657 08

Ainsi le *capital restant à amortir* au 1^{er} janvier 1901 se réduit à fr. 1,070,540,305 11

Le coût kilométrique de nos 3,673 kilomètres de lignes ressort par suite, dit le rapport, à 291,462 francs au 1^{er} janvier 1901 ⁽¹⁾.

L'intérêt actuellement supporté par l'État du chef de ses emprunts, dont le produit a été partiellement consacré au chemin de fer, étant de 3 %, le chemin de fer ne devrait supporter qu'un intérêt de 3 % sur les capitaux dépensés pour son établissement.

L'intérêt des capitaux étant fixé à 3 %, la charge réelle à supporter par le chemin de fer pour amortir son capital au 1^{er} septembre 1970 se calculerait comme suit :

a) <i>Intérêt et amortissement d'un capital de fr. 1,070,540,303.11.</i>	
Annuité : 32,116,209.51 + 4,693,389.83 = . . fr.	36,811,599 34
b) <i>Intérêt à 3 % du capital appliqué au matériel roulant et aux approvisionnements (431,020,273.47).</i>	13,530,608 25
TOTAL.	fr. 50,342,207 59.

Or les charges financières pour 1900 ont été fixées par l'Administration (voir Rapport de la Section centrale de 1902, *Tableau* pp. 28-29) approximativement à fr. 63,480,815 »

De sorte que, pendant l'exercice 1900, le chemin de fer aurait assumé des charges financières *en trop* à concurrence de 13,138,607 41

Il résulterait strictement de ce mode de calcul qu'au lieu de se clôturer par un *maï* que l'Administration a fixé à fr. 1,660,147 37, les chemins de fer auraient produit en 1900 un *boni* d'environ 13,500,000 francs, et qu'en 1901 le *boni* serait de 13,000,000 de francs environ au lieu de fr. 30,093 80.

*
*
*

Il est impossible d'admettre cette rassurante conclusion pour les raisons suivantes :

1° On ne peut considérer — et l'Administration ne considère pas d'ailleurs — comme un *actif réel* dont il doive être tenu compte pour la détermination

(1) D'après le *Compte rendu* de 1900, tableau XIII, pp. A/110 et 111 au 31 décembre 1900 il avait été dépensé :

Pour les <i>lignes construites directement par l'État</i>	fr. 443,623,670 78
Pour les <i>lignes construites à forfait pour compte de l'État</i>	170,664,517 48
Pour les <i>lignes rachetées</i>	847,368,500 20
Pour le <i>matériel fixe</i>	46,907,108 74
Pour <i>dépenses d'études, plans, etc.</i>	13,311,999 95
TOTAL.	fr. 1,525,873,597 13

Il en résulte que, *sans tenir compte des intérêts intercalaires et du coût du matériel roulant*, les dépenses de construction par kilomètre de voies appartenant à l'État s'élève à 414,880 francs au 31 décembre 1900.

du capital restant à amortir, le *montant des bonis accumulés augmentés du solde des intérêts composés en compte courant* entre le chemin de fer et le Trésor (*Compte rendu*, 1901, tableau IX, col. 10 et 11, pp. A/98 et 99).

D'après la Commission du Sénat, le montant des bonis accumulés augmenté des intérêts composés en compte courant soit, au 31 décembre 1900, (cf. tableau IX) fr. 307,079,628 61
après déduction du montant des pensions payées depuis
l'origine 41,978,269 »
représente une somme nette de fr. 295,101,359 61
qui doit être déduite du capital ⁽¹⁾.

Le solde de fr. 307,079,628 61 se décompose en deux éléments :

1° *Le montant des bonis accumulés*, déduction faite des
malis fr. 115,528,476 76
2° *Le solde du compte des intérêts composés en compte
courant* 191,551,151 85
TOTAL ÉGAL fr. 307,079,628 61

Sous réserve des observations faites plus loin au sujet de la comptabilité, le *montant des bonis* représente une valeur réelle qui a existé, mais que l'État a appliqué à ses besoins.

Le *solde des intérêts en compte courant* ne représente qu'une valeur fictive, sortie de calculs théoriques, et n'ayant jamais eu d'existence, sinon sur le papier.

Mais, dit-on, il importe peu que l'État ait dépensé les bonis des chemins de fer, car si le chemin de fer avait été exploité par des sociétés concessionnaires, celles-ci auraient placé leurs bonis à intérêt ou les auraient consacrés à l'amortissement de leurs obligations. Par conséquent, si l'on veut se rendre exactement compte de la productivité du chemin de fer, il faut appliquer cette hypothèse à ses comptes.

Le Rapport sur le Budget du chemin de fer de 1901 (pp. 172 et suivantes) s'est attaché à démontrer que les bases du *compte des intérêts en compte courant* étaient inacceptables, et que l'hypothèse dont il part est purement arbitraire. Les sociétés commerciales distribuent leurs bénéfices. Elles ne les placent pas à intérêt.

Nous croyons inutile d'insister sur ce côté de la question. Il est oiseux de rechercher quelle serait la situation si le système financier avait été différent de ce qu'il a été réellement. Ce sont là d'inutiles et même dangeueuses spéculations.

Puisque les bonis ont été employés, ils ne peuvent constituer une réserve. Ils ne peuvent non plus produire des intérêts. Ces fr. 191.551,151.85, qui,

(1) On ne comprend pas pourquoi le *montant des pensions* est déduit de ce compte. Le montant des pensions annuelles devrait figurer au Budget des dépenses annuelles. Si l'on croyait devoir rattacher ce poste au compte des bonis et des intérêts en compte courant, il faudrait tout au moins le majorer aussi d'intérêts composés.

d'après le système que nous examinons, constituent un élément essentiel de la situation financière, sont des millions fictifs dont personne n'a jamais eu la disposition. On en chercherait vainement la trace dans les *Situations annuelles* du Trésor. Ce solde artificiel ne correspond pas à un encaisse effectif ayant servi à des remboursements effectifs. On ne peut donc le considérer comme un élément réel de la situation, ni en faire le point d'appui de conclusions sérieuses.

Il est singulièrement dangereux d'introduire dans la comptabilité, sous prétexte de comparaison (voir Rapport de la Section centrale de la Chambre sur le Budget de 1902, pp. 114 et suivantes), des calculs purement théoriques. Cette pratique complique inutilement l'étude de la situation réelle et peut induire les meilleurs esprits en de graves confusions.

Si la thèse que nous discutons ici était exacte, on aurait grand tort de se préoccuper de l'*amortissement* du capital. La suppression des dotations d'amortissement n'offrirait même que des avantages, puisqu'elle augmenterait d'autant les bonis et par conséquent le solde actif du compte d'intérêts, et en moins de soixante ans, par le seul jeu de l'intérêt composé, le capital aurait disparu des comptes sans qu'il fût besoin d'amortissement effectif. L'absurdité de la conséquence démontre l'erreur du principe.

2° On ne peut avoir égard au solde du compte *approvisionnements* pour déterminer le *capital restant à amortir*.

Au 31 décembre 1900, les approvisionnements s'élevaient pour :

a) Les <i>Voies et Travaux</i> (tableau XXII, <i>Compte rendu</i> de 1900, p. A/124),	
à	fr. 15,747,444 16
b) La <i>Traction et le Matériel</i> (tableau XXXII, <i>Compte rendu</i> de 1900, p. A/137), à	25,744,901 58
TOTAL.	fr. 41,492,345 74

La valeur des *approvisionnements* doit être considérée comme réelle, elle doit figurer au bilan, mais ne peut y figurer comme *amortissement*, car au sens strict et vrai du mot, amortissement signifie remboursement. Les approvisionnements sont en général payés par le Budget ordinaire. Les approvisionnements sont destinés à être consommés pour l'entretien des voies et du matériel. Ils ne peuvent donc constituer un *amortissement indirect*.

3° C'est une erreur de dire qu'à la rigueur le *matériel roulant* ne devrait pas être amorti, parce que son renouvellement (non compris les extensions) est une charge du compte d'exploitation. Pareil système est inacceptable par le motif qu'il est contraire aux prescriptions formelles des lois du 1^{er} mai 1834 et du 12 avril 1835, lesquelles ordonnent de consacrer le produit des péages du chemin de fer au remboursement des capitaux empruntés sans distinguer entre capitaux consacrés à l'établissement des voies et capitaux consacrés à l'acquisition du matériel roulant.

De ces considérations, il suit que les calculs pour la détermination du capital qui doit servir de base à nos *charges financières* au 1^{er} janvier 1902, tels que nous les résumons, pages 15, 16 et 17 du présent rapport, ne peuvent être admis, parce qu'ils réduisent arbitrairement les charges réelles.

Nous ajouterons un mot en ce qui concerne les intérêts à supporter par le chemin de fer.

Le *Compte rendu* de 1901 nous apprend que pour cet exercice le taux de l'intérêt à supporter par le chemin de fer a été ramené à 3 %. Jusqu'en 1900, le chemin de fer était censé payer un intérêt de 3.25 % sur tous les capitaux consacrés à son établissement et non amortis d'après sa comptabilité. Le *Compte rendu* justifie la réduction du *taux de l'intérêt* par le cours actuel de la rente

Les Sections centrales de la Chambre n'ont pas émis jusqu'ici d'avis positif sur la question du *taux de l'intérêt*. Le Rapport de 1902 (p. 134) disait seulement que les charges en intérêts et frais ne paraissaient pas exactement calculées, et que pour les établir avec toute la précision désirable, il faudrait faire supporter au chemin de fer identiquement les mêmes charges en intérêts et frais que le Trésor assume du chef des capitaux nominaux consacrés au chemin de fer.

A quel chiffre l'application de cette formule porterait-elle la charge en intérêts et frais, nous l'ignorons. L'essentiel est que la charge soit calculée exactement. Tel n'a pas été le cas jusqu'ici. Nous voyons, par exemple, que lors des redressements de compte opérés après 1878, l'Administration a appliqué pour les exercices 1855 à 1878 un intérêt supposé de 4 %, bien que, pendant cette période, le Trésor ait supporté un taux plus élevé; que, d'autre part, en 1887, le taux fût réduit à 3 1/2 %, puis à 3.25 % en 1897, alors que le taux des derniers emprunts ne dépasse pas 5 % depuis la conversion de 1895.

Un membre fait remarquer cependant que s'il y a eu des discordances entre le taux de l'intérêt supporté par le chemin de fer et le taux de l'intérêt payé par le Trésor, ces discordances se sont produites tantôt à l'avantage du chemin de fer, tantôt à l'avantage du Trésor, et qu'il en résulte en définitive que le chemin de fer a supporté plus que sa charge.

Il n'est pas impossible qu'il en soit ainsi, mais le contraire est également possible. Ce point reste donc fort douteux. Mieux vaudrait à tous égards ne pas se contenter d'à-peu-près en cette matière et baser tous les calculs sur des éléments d'une exactitude indiscutable. La raison indique — et la loi exige d'ailleurs — que le chemin de fer paie le même intérêt que le Trésor, qu'il le paie sur les capitaux nominaux et qu'il supporte en outre les frais de Trésorerie afférents à la négociation de la part des emprunts et au service de la part de la Dette qui le concernent.

Nous avons dit plus haut que la valeur intrinsèque du chemin de fer n'a jamais été mise en question. Il n'en est pas de même de sa productivité réelle, qui a été longuement discutée par les diverses Sections centrales. Les observations principales formulées, à ce propos, touchent, cette année comme les années précédentes, au système de comptabilité admis en 1878 et qui depuis a reçu plusieurs extensions.

Pour plus de clarté, nous résumerons successivement les opinions émises sur la *comptabilité* elle-même, sur la *réforme du Budget*, sur l'*amortissement* et sur les *résultats de l'exploitation* ou la *productivité réelle* du chemin de fer.

* * *

COMPTABILITÉ. — Jusqu'en 1878, les comptes du chemin de fer reflétaient les opérations de la Trésorerie générale. Le chemin de fer prenait en charge toutes les sommes que le Trésor affectait soit à l'intérêt et à l'amortissement prévus par les lois d'emprunt, soit au remboursement anticipatif de ses dettes.

Ce système était conforme au prescrit des lois de 1834 et de 1835. La comptabilité qui en résultait correspondait aux *faits accomplis*.

Mais il présentait, disait-on, l'inconvénient d'imposer à certains exercices des charges trop lourdes et d'en affranchir presque complètement d'autres, en sorte que les résultats financiers annuels en étaient bouleversés.

Pour obvier à ces inconvénients, l'Administration du chemin de fer résolut de baser désormais sa comptabilité financière sur des règles nouvelles dont l'économie a été exposée dans les deux derniers rapports (Rapport de 1901, p. 140, et Rapport de 1902, pp. 98 et suivantes) et dans le *Compte rendu* de 1878 (pp. 60 et suivantes.)

« 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 nonante ans pour l'amortissement. Et cela pour les motifs suivants : le taux de 4 % 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 nonante ans parce qu'il coïncide avec la durée ordinaire des concessions. »

Par extension des règles adoptées en 1878, on établit, en 1883, le *compte réciproque des intérêts en compte courant* et l'on redresse le *compte de premier établissement* en y ajoutant les *intérêts intercalaires*. (Voir Rapport de la Section centrale de 1902, pp. 114 et suivantes.)

* * *

Il est possible, d'après la *première opinion* développée au cours de la discussion en Section centrale, que le système appliqué jusqu'en 1878 offrit des inconvénients. Mais ce système était conforme à la loi, et l'on conçoit difficilement, dès lors, qu'on l'ait modifié sans l'intervention du législateur. En tous cas, les *formules nouvelles*, loin de se rapprocher de la vérité, s'en éloignent manifestement.

Leur défaut capital est de baser la comptabilité sur des *fictions* au lieu de l'établir d'après les *faits accomplis*. Bien plus, par l'application rétroactive de ces formules aux exercices clos (1835 à 1878), on a fait table rase des faits acquis.

La première conséquence de ce prétendu redressement de la comptabilité ancienne est que nous ignorons aujourd'hui le montant du capital de premier établissement *qui reste réellement à amortir*; que, par suite, les *charges annuelles en intérêts et amortissement*, abstraction faite du taux de l'intérêt dont nous avons parlé déjà et du système d'amortissement dont il sera question plus loin, ne peuvent être exactement déterminées; et que, par une

conséquence ultérieure, nous n'avons actuellement aucune certitude quant aux *résultats définitifs* de l'exploitation.

* * *

D'après la deuxième opinion, le système de comptabilité de 1878 n'a pas autant d'inconvénients, parce que, en définitive, tous les mouvements de fonds ont lieu par l'intermédiaire du Trésor et sont contrôlés par la Cour des Comptes. Les chiffres des recettes et des dépenses de l'exploitation portés au *Tableau des Résultats financiers* (tableau VIII, *Compte rendu* de 1901, pp. A/96 et 97) sont donc exacts. Le montant du capital de premier établissement, porté à la deuxième colonne du tableau, correspond, à très peu de chose près, au montant des capitaux consacrés au chemin de fer, tel que l'indique la *Situation du Trésor* au 31 décembre 1901. Les différences, très peu importantes, sont explicables. Il faut en conclure que les *charges financières*, à la détermination desquelles le capital de premier établissement sert de base, sont bien calculées et partant que les critiques des adversaires de la comptabilité actuelle ne sont pas fondées comme le démontre la comparaison des chiffres de la Trésorerie et des chiffres des *Comptes rendus*.

* * *

En réponse à ces observations, les adversaires de la comptabilité actuelle disent que leurs critiques ne touchent en rien à la comptabilité du *Trésor public*, qui est parfaite, mais qu'elles portent sur la comptabilité spéciale que l'Administration des chemins de fer a établie pour déterminer à son point de vue les *Résultats financiers* de l'exploitation; que cette comptabilité spéciale n'est point soumise à la Cour des Comptes; que si elle lui était soumise, elle ne serait pas approuvée, parce qu'elle n'est point fondée sur la loi; qu'il est impossible d'en comparer les résultats à ceux des opérations de la Trésorerie.

Les critiques n'ont jamais porté sur les chiffres des recettes et des dépenses de l'exploitation, — sous la réserve cependant que les pensions devraient être portées aux dépenses, — mais sur la détermination du capital de premier établissement *qui reste à amortir*, sur les *charges financières* et sur l'exactitude des chiffres relatifs aux *résultats annuels* de l'exploitation.

* * *

Capital de premier établissement. — On dit que le capital de premier établissement accusé par le *Tableau des Résultats financiers* (tableau VIII, *Compte rendu* de 1901, pp. A/96-97) correspond à peu près au capital réel indiqué par la *Situation du Trésor* au 31 décembre 1901. Mais ce n'est pas sur ce point que porte principalement la critique. Elle porte avant tout sur les bases de la comptabilité. Elle porte aussi sur le mode de détermination du capital total, en ce qu'on n'y distingue pas, comme on devrait le faire, le capital *réellement dépensé* du capital *représentatif d'annuités*. Mais, pour ce qui concerne le capital, elle porte essentiellement sur le mode de détermination du capital *qui reste à amortir*; c'est celui-ci, en effet, et non le capital total, qui sert de base au calcul des *charges financières*, puisqu'il est bien évident qu'il n'y a plus à payer d'intérêt ni d'amortissement à faire sur la partie du capital qui est amortie.

Or, d'après le bilan arrêté au 31 décembre 1878, *selon l'ancien mode de comptabilité*, les capitaux amortis (taux d'émission) s'élevaient à. fr. 87,529,264 78
se décomposant comme suit :

Capitaux amortis sur emprunts.	fr. 83,675,812 58
Capitaux amortis par annuités payées	3,853,452 20
Ces amortissements avaient entraîné les dépenses suivantes :	
1° Pour fonds employés à l'amortissement des emprunts.	fr. 88,832,748 36
Pour frais d'amortissement des emprunts.	445,023 46
Pour frais relatifs aux emprunts	4,387,736 76
TOTAL.	fr. 93,665,508 58
2° Pour amortissement sur annuités	4,524,952 20
TOTAL GÉNÉRAL.	fr. 97,989,460 78 (1)

Et d'après le bilan arrêté à la même date, *suivant les nouvelles formules de comptabilité*, la somme consacrée aux amortissements sur emprunts est égale à l'amortissement même et ramenée à fr. 22,334,279 96

L'amortissement sur annuités est porté à 4,230,403 20

TOTAL. fr. 26,564,683 16

que l'on a augmenté :

1° Des subsides reçus des villes de Bruxelles, Gand, etc. fr. 391,181 88

2° Des produits de ventes d'immeubles 2,233,104 80

3° Du coût de la section Landen-Saint-Trond dont la jouissance avait été cédée en 1857 à la Compagnie Tournai-Jurbise 4,361,892 99

4° De l'encaisse de l'exploitation au 31 décembre 1878 que le jeu des *formules nouvelles* a permis de porter de fr. 12,294,906.84 à 44,308,853 54

45,295,033 21

TOTAL. fr. 71,859,716 37

que l'on déduit de la dette du chemin de fer envers le Trésor.

(1) Voir pp. 296 et 297 du *Compte rendu* de 1878.

Au 31 décembre 1882, soit quatre ans après, l'amortissement total était descendu à fr. 67,339,023.33, bien que depuis 1878 la dotation *fictive* sortie des *formules nouvelles* eut monté de fr. 22,534,279.96 à fr. 29,921,179.96 et que le chiffre des amortissements par annuité eut passé de fr. 4,250,405.20 à fr. 8,634,068.02. La réduction sur le total de l'amortissement provenait de ce que l'encaisse de l'exploitation, considéré aussi comme amortissement, était descendu de fr. 41,308,853.54 à fr. 24,254,738.53.

Ce résultat rendait palpable l'irrégularité du mode adopté en 1878 pour déterminer le *capital restant à amortir*. L'Administration le comprit, car on trouve la note suivante dans le compte de premier établissement au 31 décembre 1883 ⁽¹⁾ :

« *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*. »

Par suite, l'amortissement au 31 décembre 1883 se trouve ramené à fr. 46,759,109 03
se décomposant comme suit :

a) Par dotations fictives résultant des <i>formules nouvelles</i>	fr. 32,241,417 53
b) Par annuités payées par la Dette publique	9,845,691 68
c) Par ventes d'immeubles, subsides des villes, cession de Landen-Saint-Trond	4,671,999 84
TOTAL ÉGAL.	fr. 46,759,109 03

Au 31 décembre 1884, l'amortissement, calculé suivant la règle nouvelle adoptée en 1883, s'élève à fr. 49,501,487 27

Mais au 31 décembre 1885 il redescend à fr. 40,509,279 82

par suite de l'introduction de nouvelles règles au nombre desquelles figure le fusionnement dans le capital payé comptant du capital représentatif d'annuités.

De ces constantes variations il est résulté que, depuis l'application des formules de 1878, tous les calculs basés sur le *capital restant à amortir* sont en discordance avec la réalité des faits; que notamment la somme de fr. 112,718,410.93 (tableau VIII, col. 10, pp. 104 et 105, *Compte rendu de 1900*) que l'administration indique comme total des dotations d'amortissements des soixante-sept exercices écoulés et qu'elle déduit du *capital utile* pour déterminer le *capital restant à amortir* ne correspond pas au total des remboursements effectués par le Trésor, ni même à un total basé sur des faits équivalents à des remboursements et que, par conséquent, le

(1) Voir note 5 du *Compte rendu de 1883*, tableau I, p. A/93.

chiffre de 1,816,661,942.19 qu'elle indique comme montant du *capital restant à amortir* au 1^{er} janvier 1901 ne peut être considéré comme exact.

Cela ne signifie pas, comme on a semblé le croire, qu'aucun amortissement n'aurait été opéré jusqu'ici. Il est au contraire certain que les sommes consacrées aux remboursements réellement effectués jusqu'au 31 décembre 1878 se sont élevés à fr. 97,989,460.78 et que depuis 1878 le capital a été effectivement amorti, tout au moins à concurrence de la partie des annuités consacrés à l'amortissement et de la part proportionnelle que l'on peut attribuer au chemin de fer dans les amortissements réellement effectués par la Caisse d'amortissement (*).

Mais le total exact de ces amortissements est à déterminer.

De tout ce que nous venons de dire, il ne faut retenir que cette seule constatation : la comptabilité pratiquée depuis 1878 ne peut nous donner la *vraie* situation du *capital restant à amortir*.

* * *

Charges financières. — Le *montant des intérêts* que le chemin de fer doit payer sur le *capital restant à amortir* constitue la partie la plus importante des *charges financières*.

Nous avons parlé plus haut de la détermination du *taux* de ces intérêts. Nous ajouterons ici quelques observations sur la détermination de leur *montant annuel*.

De 1855 à 1878, les comptes du chemin de fer ont assumé exactement les mêmes intérêts que supportait le Trésor, donc 5, 4 ½ ou 4 % suivant les taux en vigueur pendant cette période. Ils supportaient de même, à due concurrence, les frais relatifs aux emprunts et à l'amortissement. C'est déduction faite des *charges financières* arrêtées sur ces bases correctes que furent déterminés les résultats de ces quarante-quatre exercices, après le travail de revision entrepris en 1856 sous le ministère de M. Dumon.

En 1878, on redresse tous les comptes « dans le but de trouver une mesure » commune d'appréciation dont il puisse être fait constamment usage ». L'intérêt *fictif* de 4 %, appliqué par suite aux exercices 1855 à 1878, étant inférieur à l'intérêt réellement payé, tous les résultats se trouvent affectés dans le sens d'une réduction des charges nouvellement admises par rapport aux charges *réellement supportées*. Par contre, ils sont affectés dans le sens de l'augmentation : a) par la réduction arbitraire du capital réellement amorti; b) par l'application, à partir de 1852, d'intérêts sur les capitaux provenant des ressources ordinaires du Budget.

Les résultats au 31 décembre 1855 montrent clairement le défaut de ce système de comptabilité.

En effet, comme l'expliquait le Rapport de la Section centrale de 1902 (p. 120), au 31 décembre 1855, d'après le système ancien de comptabilité (conforme aux *faits accomplis*), les intérêts payés s'élevaient au total de

(*) Voir le tableau page 31 du présent rapport.

fr. 115.787.426.94, et les fonds employés à l'amortissement à fr. 36,517,849.03; et d'après le système de comptabilité de 1878 (basé sur des *fictions*), les intérêts s'élevaient à fr. 111,722,736.43 et les amortissements à fr. 4,256,951.18. On voit donc que le système de comptabilité de 1878 est vicieux, puisqu'il aboutit à cette conséquence absurde de diminuer le total des intérêts tout en grossissant le montant du capital productif d'intérêts.

* * *

La dotation d'amortissement constitue le deuxième élément des *charges financières* annuelles. Abstraction faite du système d'amortissement, le mode actuel de détermination de la dotation annuelle est critiquable pour la raison suivante.

Il faut distinguer dans le réseau actuel de l'État :

- a) Les lignes *construites par l'État ou pour compte de l'État*;
- b) Les lignes *rachetées en argent ou en rentes belges*;
- c) Les lignes *rachetées moyennant annuités*.

En bonne comptabilité, le montant des annuités devrait figurer tout entier aux charges financières de chacune des années pendant lesquelles on les paie. Ces annuités sont supportées annuellement par le Budget de la Dette publique. Mais, pour le calcul de ses charges financières, le chemin de fer a capitalisé ces annuités et a fait entrer fictivement le capital qui les représente dans le capital général de premier établissement. De cette manière, il amortit en soixante-dix ou quatre-vingts ans, dans ses écritures, des charges qui réellement doivent être et sont amorties en quarante, cinquante ou soixante ans au maximum. L'effet de cette pratique est de diminuer fictivement les *charges financières* qui figurent au *Tableau des Résultats financiers* des chemins de fer. Avant 1878 et même jusqu'en 1883, les annuités de rachat figuraient intégralement au Compte financier du chemin de fer, comme on peut s'en convaincre en consultant les annexes XXXVII, pages 296 et 297, et XLIII, page 304 du *Compte rendu* de 1878.

* * *

Résultats annuels des exercices. — Le système actuel de comptabilité a aussi, d'après l'opinion que nous exposons ici, une influence fâcheuse sur la détermination des *résultats financiers* de chaque exercice. Ces résultats s'établissent en déduisant des *recettes nettes* le montant des *charges financières*. Les *charges financières* n'étant pas exactement déterminées, on ne peut préciser les *soldes définitifs*.

Une comptabilité strictement conforme aux faits et affranchie de toute fiction modifierait certainement ces soldes.

Les critiques formulées contre le mode actuel d'établissement des comptes se résument en un mot : *Les formules de 1878 se basant sur des fictions, leur application ne peut donner des résultats conformes aux faits.*

Si l'on veut se rendre compte exactement des résultats de l'exploitation, il

est oiseux de se préoccuper de formules théoriques : les *faits accomplis* importent seuls.

La seule méthode *légal*e d'établissement des comptes est celle des lois de 1834 et de 1835, dont le rapport de M. Dumon précisait, d'accord avec le Ministère des Finances et la Cour des Comptes, la formule d'application (voir Rapport du 30 septembre 1857).

Les prescriptions de ces lois, conçues à une époque où l'on n'avait pas idée du développement futur des voies ferrées, répondent-elles encore aux besoins de la situation actuelle? On ne le prétend pas. On ne dit pas que ce système est le seul rationnel. Certaines observations formulées en 1878, notamment quant à l'irrégularité des charges financières, ne manquaient pas de justesse. Mais il n'en est pas moins vrai que tout nouveau système de comptabilité devait être basé sur les *faits accomplis* et non sur des *fiction*s qui peuvent engendrer un optimisme dangereux en ce qu'il favorise la tendance à l'accroissement des dépenses. Une comptabilité qui suivrait plus exactement les *faits accomplis* aurait certainement l'avantage de présenter la situation sous le jour le plus conforme à la réalité et permettrait d'opposer une résistance plus efficace à l'augmentation excessive des dépenses.

* * *

RÉFORME DU BUDGET. — L'erreur fondamentale, source des difficultés qu'a toujours présentées la question de la comptabilité du chemin de fer et cause de la controverse actuelle, consiste en ce qu'on n'a point, dès l'origine, séparé radicalement les finances de l'*État industriel* des finances de l'*État pouvoir*.

Le régime des finances publiques ne convient pas au service financier d'une industrie, fût-elle immense comme l'industrie des transports par chemin de fer et, comme elle, dirigée par l'État.

Aujourd'hui la dette de nos chemins de fer est confondue dans la dette nationale, et l'on voit, d'une part, des postes relatifs à nos chemins de fer figurer au Budget de la Dette publique (*annuités et pensions*), au Budget des Recettes et Dépenses pour ordre (*parts des Compagnies*), au Budget extraordinaire (*frais d'établissement*); et l'on voit, d'autre part, le chemin de fer dresser le *Tableau de ses Résultats financiers* sans tenir directement compte des annuités et des pensions payées par le Budget de la Dette publique, et le Trésor procéder à l'amortissement sans tenir compte des dotations d'amortissement portées au *Tableau des Résultats financiers* du chemin de fer.

Cette confusion des finances publiques et des finances des industries d'État présente de multiples inconvénients. Dans son important ouvrage sur la *Politique française en matière de chemins de fer* (p. 681), le professeur Richard de Kauffmann signalait le plus grave de ces inconvénients dans les termes que voici : « Le côté financier constitue le principal argument des » adversaires du rachat prématuré des voies ferrées; lorsqu'on leur oppose » que l'État (français), après le rachat, pourrait amortir tout aussi bien que » les grandes compagnies, il leur suffit, en effet, de répondre, que le Ministre » des Finances, quelque énergique qu'il fût, serait amené à abandonner une » partie de l'amortissement lorsqu'il s'agira de combler un déficit budgétaire,

» et que même s'il voulait, pour sa part, satisfaire à ses engagements, le
» Parlement le forcerait, au moment d'un déficit, à diminuer le crédit destiné
» à l'amortissement plutôt qu'à créer des ressources nouvelles. »

A diverses reprises, les Sections centrales de la Chambre ont formulé le vœu de voir le Budget des chemins de fer séparé complètement des autres Budgets et de voir dresser un Budget *industriel* des chemins de fer.

C'est à ce vœu qu'aboutissent aussi les observations que nous venons de résumer.

Il ne s'agit pas seulement ici d'une question de forme. Il s'agirait de déterminer d'abord le capital nominal *qui reste à amortir* et le taux des charges financières que le chemin de fer aurait à supporter dans l'avenir, d'après les règles qui paraîtront les plus justes aux autorités compétentes. Le Budget des Chemins de fer devrait comprendre les dépenses d'établissement de l'exercice, les prévisions des recettes et des dépenses de l'exploitation, pensions comprises, les charges financières, comprenant l'intérêt et l'amortissement des capitaux effectivement dépensés en argent ou en rentes, et le montant des annuités de rachat.

Ainsi nous nous rapprocherions de la réalité des faits, et il serait possible de se former une opinion plus exacte sur les résultats de l'exploitation.

*
* * *

AMORTISSEMENT. — La question du terme et du mode d'amortissement a été fréquemment discutée. Elle ne touche pas à la régularité formelle de la comptabilité. C'est une question délicate et très controversée.

D'après la *fiction* actuellement admise, les dépenses d'établissement du chemin de fer devraient s'amortir en nonante ans à partir de leur mise à fruit. Ce chiffre de nonante ans a été choisi parce que tel est le terme habituel des concessions du chemin de fer. Mais, dans le système de comptabilité que nous critiquons, l'Etat exploitant n'amortit pas en nonante ans, à partir de la mise en exploitation d'une ligne, toutes les dépenses relatives à cette ligne; il amortit les dépenses quelconques d'établissement, qu'il s'agisse de constructions, d'extensions, de parachèvement, d'achat de matériel, de rachat de lignes en argent ou en rentes, dans le délai de nonante ans à partir de l'époque où elles ont été effectuées. Et quant aux lignes rachetées par annuités, le chemin de fer capitalise les annuités dues et amortit ce capital *fictif*, comme il amortit les autres, en nonante ans à partir de la date du rachat.

*
* * *

Les partisans d'un amortissement rigoureux disent que les bâtiments, les constructions diverses, le matériel sont sujets à dépérissement, que les inventions nouvelles peuvent les déclasser plus ou moins rapidement, que par conséquent le chemin de fer doit rembourser dans un temps qui ne peut se prolonger indéfiniment le capital d'établissement qu'il a demandé à l'emprunt ou aux excédents budgétaires; que lorsqu'il rachète des concessions, il devrait en amortir le prix de rachat pour l'époque où la concession devait expirer,

puisqu'à cette époque il les eut reprises pour rien, sauf à payer la valeur du matériel; que si le rachat a lieu moyennant annuités, le montant de l'annuité doit figurer tout entier aux charges financières de chacune des années où on la paie, et qu'il ne peut être question de substituer dans les *charges financières* à ces annuités payées effectivement une dotation correspondant à l'amortissement en nonante ans du capital représentatif de l'annuité; qu'enfin, le système actuel d'amortissement *fictif* combiné avec la rapide progression du capital de premier établissement aboutit à retarder indéfiniment l'échéance finale de l'amortissement.

* * *

D'après une autre opinion, l'amortissement actuel serait non pas *exagéré* comme on l'a dit ailleurs, mais *suffisant*, car s'il est vrai que certains réseaux voisins, tels que ceux des Compagnies du Nord français, de l'Est et de l'Ouest feront retour à l'État français entre les années 1950 et 1960, il est certain que l'État français ne les reprendra pas libres de toutes charges. Il aura à payer le prix du matériel et à exécuter des travaux importants pour mettre ces réseaux à la hauteur des nécessités du trafic. Il est peu probable, en effet, que les Compagnies fassent beaucoup de frais d'établissement ou de parachèvement pendant les dernières années de leurs concessions. Dans les autres pays à concessions perpétuelles ou dans lesquels l'État exploite lui-même, l'amortissement n'est pas plus rapide qu'en Belgique. D'autre part, notre réseau, très bien construit et parfaitement entretenu, n'est pas menacé d'une brusque diminution de valeur. Quel que soit le mode de traction future, la plateforme, qui est la partie la plus importante de la voie, ne perdra pas de sa valeur.

* * *

A cette dernière observation, il a été répondu que personne ne songeait à prétendre que le réseau pourrait jamais se trouver complètement déprécié du jour au lendemain, mais que personne ne pouvait, par contre, prévoir avec certitude l'avenir, ni garantir que le réseau, si bien construit, si parfaitement entretenu qu'il fût, conserverait toujours son utilité, même partielle; qu'au surplus il ne paraissait pas opportun, en présence de cette considération capitale, d'étudier en détail la situation qui, d'après les obligations actuelles des compagnies, existerait en France à la fin des concessions actuelles, ni d'examiner les règles d'amortissement des Compagnies anglaises ou des autres États exploitants.

* * *

La Section centrale n'a pas jugé utile d'approfondir la discussion sur la question du terme et du mode de l'amortissement. Elle s'est trouvée unanime cependant à constater qu'en admettant que le système actuel d'amortissement soit suffisant, il faut observer que l'amortissement porté aux *Tableaux des Résultats financiers* n'est pas *réel*.

Le tableau suivant, qui indique, de 1878 à 1904, les dotations d'amortisse-

ment portées au *Tableau des Résultats financiers* de l'exploitation et les amortissements réellement opérés, l'établit :

ANNÉES.	DOTATIONS D'AMORTISSEMENT portées aux comptes annuels de l'Administration des chemins de fer de l'État ⁽¹⁾ .	AMORTISSEMENTS RÉALISÉS par le paiement des annuités de rachat ⁽²⁾ .	AMORTISSEMENTS EFFECTIFS de la dette nationale par rachat de titres ⁽³⁾ .
1878	2,008,454 27	930,630 .	1,550,900 .
1879	2,060,960 82	972,746 .	932,700 .
1880	2,222,204 42	1,012,548 .	632,200 .
1881	2,303,103 56	1,033,747 .	1,000,000 .
1882	2,562,072 54	1,097,807 .	1,121,900 .
1883	2,518,413 74	1,205,438 .	1,193,200 .
1884	2,854,457 14	1,561,502 .	1,358,600 .
1885	2,995,624 48	921,459 .	750,824 91
1886	3,131,712 59	1,025,061 .	„
1887	3,555,984 89	1,098,936 .	„
1888	3,678,350 07	1,150,975 .	„
1889	3,854,501 10	1,224,697 .	„
1890	3,905,638 65	1,284,816 .	„
1891	4,169,474 16	1,347,851 .	„
1892	4,350,785 21	1,418,120 .	„
1893	4,523,675 48	1,491,140 .	„
1894	4,713,560 41	1,561,133 .	„
1895	4,909,853 04	1,624,816 .	357,200 .
1896	5,211,882 56	1,945,614 .	„
1897	6,105,683 27	2,459,584 .	„
1898	6,348,613 99	2,752,585 .	„
1899	6,650,355 65	2,581,014 .	4,044,100 .
1900	6,995,082 44	2,816,373 .	6,214,600 .
1901	8,029,585 98	2,940,893 .	6,918,100 .
TOTAUX	99,795,868 06	57,290,265 .	26,057,524 91
		63,347,589 91	

La conclusion qui se dégage de ces chiffres est que, pendant toute cette

⁽¹⁾ Voir *Compte rendu* de 1901, tableau VIII, pp. A/96-97.

⁽²⁾ Chiffres de l'Administration du Trésor.

⁽³⁾ Voir *Comptes rendus* des opérations de la Caisse d'amortissement.

période, sauf pour les trois derniers exercices, il n'y a guère eu d'autre amortissement effectif du capital du chemin de fer que celui qui résulte du paiement des annuités.

A cela on répond que cette critique ne peut toucher l'Administration des chemins de fer; qu'il ne dépend pas d'elle que l'amortissement qu'elle porte en compte se réalise; qu'à son point de vue il suffit que l'amortissement existe dans les comptes.

Mais là est justement le danger, car cette observation — si elle est peut-être juste *théoriquement* — ne l'est point *pratiquement*. Il importe peu qu'un amortissement soit porté dans les comptes spéciaux du chemin de fer, si, en fait, l'amortissement n'est pas réalisé, soit par remboursement effectif, soit par emploi à l'extraordinaire. Car, dans cette hypothèse, qui a été, en très grande partie, la vraie de 1878 à 1898, au regard de la situation de l'exploitant, l'amortissement n'existe pas. Tel est le côté dangereux de toutes les régies. Puisqu'il est connu, il faut y parer.

Ajoutons que la loi du 24 avril 1902 sur l'amortissement de la dette publique atténuera le danger, mais sans l'écartier complètement. Elle fixe à 1993 l'échéance de l'amortissement définitif de la dette nationale actuelle. Elle prolonge donc de vingt-trois ans au delà du terme établi actuellement par le tableau d'amortissement en vigueur, la période d'amortissement de la dette du chemin de fer, correspondant aux capitaux payés en argent ou en rente. Il y a là entre le régime de la dette nationale et le tableau d'amortissement de la dette du chemin de fer une discordance qu'il ne serait peut-être pas très difficile de faire disparaître sans trop surcharger le service de la dette publique. Il faut, en effet, remarquer que si la loi de 1902 prolonge indirectement jusqu'en 1993 l'amortissement de la dette du chemin de fer en capital, le Budget de la Dette publique, par le paiement des annuités de rachat, amortit plus rapidement que ne le font les comptes du chemin de fer, la dette qui correspond à ces annuités (soit fr. 597,915,548.68).

* * *

PRODUCTIVITÉ RÉELLE DU CHEMIN DE FER. — RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION. — A la page 27 du présent rapport, nous avons considéré les résultats des divers exercices au point de vue de leur mode de détermination. Nous allons les examiner ici en eux-mêmes en nous bornant à exposer succinctement les idées développées à ce sujet au sein de la Section centrale afin de mettre sous les yeux de la Chambre tous les éléments de la discussion.

* * *

D'après la première opinion, la productivité du chemin de fer est réelle et les résultats financiers de l'exploitation sont satisfaisants. Le *Tableau des Résultats financiers* (Tableau VIII, *Compte rendu*, 1901, pp. A/96 et 97), indique, en effet, que l'exploitation des chemins de fer, toutes charges en intérêts et en amortissement payées, a produit, au 31 décembre 1901, un boni total de fr. 115,558,570.56.

Il est vrai que depuis l'exercice 1900, une flexion sensible s'est produite dans les résultats. Le coefficient d'exploitation a monté brusquement

de 9 unités. Il dépasse 67 % pour les années 1900 et 1901. L'exercice 1900 s'est clôturé par un déficit, et sans la réduction de 5.25 à 5 % du taux de l'intérêt, le déficit eût été plus sensible encore pour l'exercice 1901, qui clôtura par un boni de fr. 30,093.80. On ne peut tirer de ces faits une conclusion générale. Nous sommes dans une période de crise, voilà tout. Ce n'est pas la première que traversent les chemins de fer. En maints exercices, le coefficient d'exploitation a dépassé 68 %. Nous avons eu une période de déficits qui a duré de 1873 à 1886. Mais aux mauvaises années ont succédé les années de prospérité. Et, somme toute, la moyenne des soixante-six premières années d'exploitation a été bonne. C'est le point essentiel.

Les grands rachats de lignes, primitivement concédées, ont toujours été suivis d'une dépression dans les résultats financiers de l'exploitation. C'est ce qui se produit encore à présent. Le chemin de fer gagnera toujours beaucoup d'argent quand il fera beaucoup de transports. On ne peut donc dire que l'exploitation des chemins de fer soit une mauvaise affaire.

On le peut d'autant moins qu'il ne suffit pas de considérer les bénéfices directs de l'exploitation pour se faire une juste idée de sa productivité. Il faut en considérer aussi les bénéfices indirects, tels que le bon marché des transports. Les tarifs du chemin de fer belge sont beaucoup moins élevés que ceux des réseaux voisins.

Le membre qui expose cette opinion pense cependant que les résultats de l'exploitation pourraient être améliorés si l'on donnait la prédominance à la direction de l'Exploitation, si l'on tirait meilleur parti du combustible par l'emploi de surchauffeurs et de locomotives *compounds*, si l'on confiait à l'industrie privée, par voie d'adjudication, certains travaux de réparation du matériel et d'entretien de la voie exécutés maintenant en régie.

La Section centrale a cru préférable de ne pas s'immiscer dans l'exploitation proprement dite et n'a pas jugé opportun de discuter ces dernières propositions.

* * *

La deuxième opinion ne consiste pas à soutenir que l'exploitation des chemins de fer serait une mauvaise affaire en soi, mais simplement que les résultats réels de cette exploitation ne sont pas aussi brillants qu'on s'est longtemps plu à le croire. Il semble qu'on se soit fait à ce sujet quelque illusion et que cette illusion générale ait favorisé l'énorme développement des dépenses d'exploitation que l'on constate aujourd'hui.

L'exactitude du chiffre de fr. 115,558,570.56 que le *Compte rendu* de 1901, tableau VIII, col 13 et 14, pp. A/96 et 97 donne comme total des bonis accumulés au 31 décembre 1901 peut être sérieusement contestée.

Il ne faut pas oublier, en effet, qu'au 31 décembre 1878, par l'application *rétroactive* des nouvelles formules de comptabilité aux exercices clos (1855 à 1878), le total des bonis a été porté de fr. 12,294,906 84 qu'il était sous l'ancien mode de comptabilité, conforme aux *faits accomplis*, à 41,308,853 54

Différence en plus. fr. 29,013,946 70

REPORT. . . . fr. 29,013,946 70

que dans l'annexe VIII du *Compte rendu* de 1901, p. A/96 et 97, colonne 15, le total de ces bonis au 31 décembre 1878 se trouve porté à fr. 44,477,533 34, d'où une nouvelle augmentation fictive de. . . . fr. 3,168,499 80

résultant des perfectionnements apportés aux *formules* de 1878, ce qui porte à un total de. . . . fr. 32,182,446 50

l'augmentation totale des bonis obtenus de 1853 à 1878, contrairement aux *faits accomplis*, par l'application des formules nouvelles;

que, d'autre part, au lieu de porter au compte de ses charges financières les *annuités de rachat*, — qui s'imputent sur le Budget de la Dette publique, — le chemin de fer ne prend en charge que la somme correspondant à l'amortissement en nonante ans du capital représentatif de ces annuités. Il en résulte une diminution fictive assez notable des *charges financières*.

Prenons deux exemples.

Pour le rachat des *Bassins-Houillers*, l'État doit une double annuité :

La première, payable jusqu'en 1940,
s'élève à fr. 612,000 »

La deuxième, payable jusqu'en 1966,
s'élève à fr. 8,471,837 »

ENSEMBLE. . . . fr. 9,083,837 »

que l'État paie régulièrement chaque année (voir Budget de la Dette publique).

L'annuité de 612,000 francs payable de 1871 à 1940 et correspondant à un capital de 13,600,000 francs représente le prix d'une partie du matériel des Bassins-Houillers.

De 1871 à 1901 inclus (31 ans) la Dette publique a payé de ce chef $612,000 \times 31 =$ fr. 18,972,000

Le chemin de fer a porté dans ses comptes :

1° de 1871 à 1886 inclus (16 ans)
la dotation d'amortissement en
90 annuités à 4 %, 0.04120775 (1)
 $\times 13,600,000 \times 16 =$ 8,966,806

2° de 1887 à 1896
inclus (10 ans) la dota-

A REPORTER. . fr.	8,966,806	18,972,000	»	32,182,446 50
-------------------	-----------	------------	---	---------------

(1) D'après les tables de Percire.

REPORT. . fr.	8,966,806	18,972,000	"	32,182,446 50
tion d'amortissement en 74 $\frac{9}{12}$ annuités à 3 $\frac{1}{2}$ % 0.037904798 ⁽¹⁾ $\times 13,600,000 \times 10 =$	5,155,053			
3° de 1887 à 1900 inclus (4 ans) la dota- tion d'amortissement en 74 $\frac{10}{12}$ annuités à 3.25 % 0.03613214 ⁽¹⁾ $\times 13,600,000 \times 4 =$	1,965,588			
4° en 1901 la dotation d'amortissement en 69 $\frac{8}{12}$ annuités au taux de 3 % 0.03438648 ⁽¹⁾ $\times 13,600,000 . . .$	467,656			

TOTAL . . . fr. 16,555,103

DIFFÉRENCE EN MOINS. . . fr. 2,416,897

La seconde annuité n'a pas été constante. Elle a varié de fr. 7,239,569.80 à 8,471,837. Ce chiffre est constant depuis 1887. Du chef de cette deuxième annuité la Dette publique a payé :

a. De 1877 à 1886 inclus.	77,910,990
b. De 1887 à 1901 in- clus 8,471,837 $\times 15 =$	127,071,555

TOTAL . . . fr. 204,982,455

Le chemin de fer a porté dans ses comptes :

1° de 1877 à 1886 inclus (10 ans) la dotation d'amortissement au taux de 4 % soit 0.04120775 $\times$ 194,208,800 $\times 10 =$	80,029,077
2° de 1887 à 1896 inclus (10 ans) la dota- tion d'amortissement annuités en 74 $\frac{8}{12}$ au taux de 3 $\frac{1}{2}$ %	

A REPORTER. . fr.	80,029,077	204,982,455	2,416,897	32,182,446 50
-------------------	------------	-------------	-----------	---------------

(1) Voir *Compte rendu* de 1887, p. A/189, *Compte rendu* de 1898, p. A/111, *Compte rendu* de 1901, p. A/115.

REPORT. . fr. 80,029,877 204,982,455 2,416,897 32,182,446 50

soit 0.057904798 $\times$
 194,208,800 $\times$ 10 = 73,614,453

3° de 1897 à 1900
 inclus (4 ans) la dota-
 tion d'amortissement
 en 71 $\frac{10}{12}$ annuités à
 3.25%, soit 0.03615214
 $\times$ 194,208,800 $\times$ 4 = 20,068,718

4° en 1901, la dota-
 tion d'amortissement
 en 69 $\frac{8}{12}$ annuités à
 3 % soit 0.03458648
 $\times$ 194,208,800 = . . 6,678,157

TOTAL . . fr. 188,593,405

DIFFÉRENCE EN MOINS. . fr. 16,592,050

L'annuité due pour le rachat de Mons à Manage est de 672,550 francs correspondant à un capital de fr. 13,255,505.51 (1).

De 1857 à 1901 (45 ans), la Dette publique a payé de ce chef $672,550 \times 45 =$ fr. 30,254,850

Le chemin de fer a porté dans ses comptes :

1° De 1857 à 1886 inclus (30 ans)
 la dotation d'amortissement en
 90 ans au taux de 4 %, soit
 0.04120775 $\times$ 13,255,505 $\times$ 30
 = fr. 16,562,150

2° De 1887 à 1896
 (10 ans) la dotation
 d'amortissement en
 74 $\frac{8}{12}$ annuités à 3 $\frac{1}{2}$ %, soit 0.57904798 $\times$
 13,255,505 $\times$ 10 = . . 5,017,020

3° De 1897 à 1901
 (4 ans) la dotation
 d'amortissement en
 70 $\frac{10}{12}$ annuités à
 3.25%, soit 0.36152104
 $\times$ 13,255,505 $\times$ 4 = . 1,912,909

A REPORTER. . fr. 23,292,079 30,254,850 19,008,947 32,182,446 50

(1) Chiffre donné par la situation du Trésor au 31 décembre 1901.

REPORT. . fr. 23,292,079 30,254,850 19,008,947 32,182,446 50

4° En 1901 ⁽¹⁾ la dotation d'amortissement en $69 \frac{8}{12}$ annuités à 3 % soit 0.03438648 $\times 13,235,505 =$. . 455,121

TOTAL . . fr. 23,747,200

DIFFÉRENCE EN MOINS . . fr. 6,507,650

Ce qui donne pour les trois annuités une différence fictive, au profit des comptes du chemin de fer, de. . . fr. 23,516,597 »

Enfin, pour établir la balance des bonis, l'Administration n'a point tenu compte du total des pensions, qui sont évidemment une charge de l'exploitation. Ce total (tableau IX du *Compte rendu* de 1901, pp. A/98-99, col. 14) est de . . 12,884,568 ⁽²⁾ »

TOTAL. . . . fr. 70,583,611 50

Des trois chefs que nous venons de relever, il résulterait que le boni de. fr. 115,558,570 56 accusé au 31 décembre 1900 (*Compte rendu*, p. A/97), devrait être réduit de 70,583,611 50

ce qui ramènerait ce boni à fr. 44,974,959 06

abstraction faite des différences relatives aux autres annuités, et de celles qui pourraient résulter du redressement du compte des intérêts et frais et de la revision des opérations relatives au capital résumées pages 23 et suivantes du présent rapport.

On voit donc que le chiffre de fr. 115,558,570.56 de bénéfices est loin d'offrir une entière sécurité.

Cela ne signifie pas qu'il n'y aurait pas de bonis si la comptabilité était établie d'après les *faits accomplis*; cela signifie qu'il est indubitable que le boni général accusé par le tableau VIII du *Compte rendu* de 1901 n'est point réel, parce qu'il ressort d'une comptabilité établie d'après des *fictions*.

(1) Il faut noter que l'écart entre les annuités réellement payées et la dotation d'amortissement correspondant au capital fictif s'accroît à mesure que se rapproche la date de l'échéance de la dernière annuité. Ainsi de 1857 à 1886 l'annuité de Mons à Manage figure pour 545,405 francs dans la dotation d'amortissement calculée d'après les *formules* de 1878, soit une différence en moins de 126,925 francs. En 1901, elle n'y figure plus que pour 455,120 francs et la différence est de 217,209 francs. Par contre, après le paiement de la dernière annuité les comptes du chemin de fer continueront à supporter l'amortissement du capital fictif correspondant jusqu'à l'amortissement complet du capital actuel.

(2) Au 31 décembre 1901.

D'autre part, l'accroissement du coefficient d'exploitation est un fait incontestable.

Pour la période quinquennale	1885-1889,	le coefficient moyen a été de	55.27		
—	—	1890-1894	—	—	58.00
—	—	1895-1899	—	—	58.34
Ce qui donne pour ces quinze exercices un coefficient moyen de . .					57.20
En 1900, le coefficient d'exploitation est monté brusquement à . .					67.13
En 1901, il est de					67.18

En réalité, le coefficient est plus élevé parce que les chiffres ci-dessus — qui sont ceux de l'Administration — ont été calculés sans tenir compte du montant des pensions. Si, pour 1901, on ajoute le montant des pensions aux dépenses d'exploitation, on trouve que le coefficient réel est de 67.61.

On a fait remarquer très justement que cette élévation anormale du coefficient d'exploitation n'était pas un fait absolument nouveau et que, d'ailleurs, le coefficient ne s'était jamais maintenu très longtemps à ces hauteurs peu rassurantes.

Le coefficient des années 1900 et 1901 a été dépassé en 1857 (83.91), en 1858 (88.69), en 1859 (71.89), en 1841 (71.15), en 1848 (69.93), en 1873 (72.82), en 1874 (68.97).

Ce qui est nouveau dans la situation actuelle, c'est que l'élévation du coefficient se produit au moment où nos recettes atteignent des hauteurs inconnues jusqu'ici et qu'il se fait justement que l'État gagne beaucoup moins d'argent et même en perd au moment où il fait plus de transports que jamais.

Il n'y a pas de comparaison à établir entre les résultats de l'exploitation actuelle et ceux des premières années de l'exploitation ou de l'année 1848, qui fut une année de crise extraordinaire.

Quant à l'augmentation du coefficient des exercices 1873 et 1874, elle coïncida avec d'importants rachats de lignes, mais elle s'explique surtout par le fait que la recette kilométrique, qui était de 47,521 francs en 1872, tombait en 1873 à 45,951 francs et en 1874 à 45,345 francs, ce qui représentait en deux ans un fléchissement de plus de 4.5 % dans la recette kilométrique.

Les recettes kilométriques de 1900 (fr. 51,524.64) et de 1901 (fr. 51,320.03) sont au contraire les plus hautes que nous ayons atteintes depuis vingt ans.

Par conséquent, nous ne sommes pas aux prises avec une crise dans les recettes, mais avec une crise de dépenses. Il serait très difficile de dire où cette crise peut nous mener, et ce qui arriverait si, à ce premier danger, venait s'ajouter une sérieuse diminution des recettes, dont heureusement nous n'avons pas eu à souffrir jusqu'à présent.

Certainement on ne peut juger de la productivité d'une exploitation aussi vaste que celle de nos chemins de fer sur les résultats de deux ou trois années.

Il importe, si l'on veut se rendre compte de la situation vraie, d'étendre l'examen à une longue série d'années.

C'est pourquoi il est utile de mettre sous les yeux de la Chambre le

tableau suivant, produit par un membre de la Section centrale. Il donne, d'après les chiffres des *Comptes rendus* de l'Administration pour les quinze exercices de 1887 à 1901, le revenu moyen ou rapport des *recettes nettes* au *capital utile*, le coefficient des charges financières et la recette kilométrique.

Revenu moyen ou rapport des recettes nettes au capital utile.	Coefficient des charges financières.	Recette kilométrique.
1887. . . 4.532 %	3.50 ⁽¹⁾ + 0.2904798 ⁽²⁾ = 3.7904798	58,939 »
1888. . . 4.838 %	id.	41,153 »
1889. . . 4.798 %	id.	42,699 »
1890. . . 4.583 %	id.	45,869 »
1891. . . 4.431 %	id.	44,070 »
1892. . . 4.52 %	id.	42,936 31
1893. . . 4.28 %	id.	44,410 85
1894. . . 4.43 %	id.	46,516 71
1895. . . 4.19 %	id.	46,825 32
1896. . . 4.51 %	id.	48,172 82
1897. . . 4.34 %	3.25 + 0.363214 = 3.613214	51,021 16
1898. . . 4.10 %	id.	49,596 56
1899. . . 4.18 %	id.	49,814 22
1900. . . 3.35 %	id.	51,524 64
1901. . . 3.24 %	3 + 0.438648 = 3.438648	51,520 03

Ainsi, de 1887 à 1901, la recette kilométrique annuelle a fortement augmenté, mais la productivité effective de l'exploitation a très sensiblement diminué. Il avait été déclaré par l'Administration (*Compte rendu* de 1898, p. A/8) que la table d'amortissement établie en 1887 serait révisée tous les dix ans, et c'est à l'occasion de cette révision qu'en 1897 l'intérêt avait été ramené de fr. 3.50 % à 3.25 %. Or en 1901, six ans avant l'époque normale, une nouvelle table d'amortissement a été dressée, l'intérêt a été ramené à 3 %, cette réduction de l'intérêt a seule permis de clôturer le compte de 1901 avec un léger boni. Les abaissements successifs du taux de l'intérêt ont été des causes actives de l'amélioration de la situation. Réserve faite des observations faites à la page 20 du présent rapport, on ne peut dire que ces abaissements du taux de l'intérêt ne fussent pas légitimes. Il est bien évident, en effet, que le chemin de fer ne devait pas continuer à payer au Trésor 4 % pour des capitaux que l'État se procure à moindre prix. Il n'en résulte pas moins de l'exposé de la situation financière fait aux pages A/1 et suivantes du *Compte rendu* de 1901, qu'actuellement, si les bases de la comptabilité étaient exactes, ce qui est contesté, le chemin de fer couvrirait à peine ses charges financières, calculées trop strictement, d'après l'opinion que nous exposons, et sans assumer la charge de ses pensions.

Or, remarquons-le, une nouvelle réduction du taux de l'intérêt est tout à fait improbable. Par contre, les *charges financières* désormais irréductibles

(¹) Taux de l'intérêt supposé sur les capitaux dus au Trésor-banquier.

(²) Coefficient d'amortissement.

dans leur taux, — à moins qu'on ne réduise encore l'amortissement, — augmenteront fatalement. En effet, le coût kilométrique du chemin de fer ne cesse de s'élever, et cette élévation du capital entraîne par elle-même l'élévation de la charge en intérêt et amortissement.

On remarque dans les derniers Budgets une légère tendance à la compression des dépenses. Cette tendance est louable, mais il est douteux qu'elle parvienne à prévaloir.

L'opinion que nous exposons ici peut se résumer comme suit :

La régularité des opérations du Trésor, qui reçoit *toutes* les recettes du chemin de fer et fait *tous* les paiements, n'est pas critiquée et ne l'a jamais été.

Ce qui est critiqué, ce sont les règles établies par l'Administration des chemins de fer, en 1878 et 1883, pour déterminer les *résultats financiers* de l'exploitation.

Les résultats tels qu'ils sont accusés par le tableau VIII du *Compte rendu* de 1901 (pp. A/96 et 97) sont incertains, parce qu'ils ont été établis d'après des bases incertaines en plusieurs points essentiels.

Il résulte, en tout cas, des indications des *Comptes rendus annuels* de l'Administration des chemins de fer et des *Situations du Trésor* :

- 1° Que le *capital de premier établissement* progresse d'une manière très rapide, même sans extension du réseau;
- 2° Que, par conséquent, les *charges financières* ne cessent d'augmenter;
- 3° Que la *recette kilométrique* n'augmente pas proportionnellement aux charges;
- 4° Que, malgré l'extension considérable du trafic, le *coefficient d'exploitation* dépasse à présent 67 %, chiffre qui rappelle les périodes de crise;
- 5° Que cette situation résulte de la progression accentuée des *dépenses d'exploitation*.

* * *

La discussion se termine par les observations suivantes :

Un membre expose, à l'encontre de l'opinion qui vient d'être résumée, que les chiffres donnés par le tableau VIII du *Compte rendu* de 1901 sont, à son avis, exacts. Mais pour établir la productivité réelle du chemin de fer, il veut se servir exclusivement des chiffres de la *Situation du Trésor* qui ne font l'objet d'aucune contestation.

1. De 1836 à 1887 l'État a négocié un capital nominal de 3 milliards 590.576,495 francs qui a produit un capital effectif de 3,483,317,154 francs. La somme moyenne des intérêts à servir à ce capital pendant cette période a été de 136,103,574 francs soit un taux moyen de 3.907 %. Or, de 1836 à 1887, le chemin de fer a supporté un intérêt de 4 %.

De 1887 à 1897 l'État a négocié un capital nominal de 1,698,228,557 francs qui a produit une somme de 1,780,790,367 francs. La somme moyenne annuelle d'intérêts à servir à ce capital a été de 51,523,972 francs soit 3.029 %. Le taux payé par le chemin de fer à cette époque a été de 3.50 %.

Du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} janvier 1901 l'État a négocié un capital nominal de 409,593,200 francs qui a produit un capital effectif de 403,180,943 francs exigeant un intérêt moyen annuel de 3.033 %. Le taux payé par le chemin de fer à cette époque a été de 3.23 %.

Il n'est donc pas contestable que le chemin de fer a porté dans ses comptes un intérêt supérieur à celui que supportait l'État.

II. Si l'on applique aux dépenses de premier établissement le taux d'intérêt payé par l'État, on arrive aux résultats suivants :

De 1835 à 1887 la totalisation des capitaux employés par le chemin de fer s'élève à fr. 19,039,006,423.68 qui à 3.907 % donne pour cette période un intérêt total de fr. 784,096,089 82

De 1887 à 1901 la totalisation donne fr. 22,894,142,958.10
qui, à raison de 3.033 %, donne un intérêt total de . . . 695,589,228 61

Donc, depuis l'origine l'État, en totalisant le capital de toutes les années, a employé un capital de fr. 42,933,139,581.43 exigeant un intérêt de 1,477,485,509 43

Or, durant ce laps de temps l'excédent des recettes du chemin de fer sur les frais d'exploitation, tel qu'il résulte des comptes de la Trésorerie, s'est élevé à 1,724,308,554 97

dépassant de 246,823,245 54

le montant des intérêts payés par l'État pour le capital consacré aux chemins de fer.

Si l'on tenait compte de l'intérêt de ces sommes depuis qu'elles ont été versées au Trésor, on aurait en caisse 442 millions de francs environ, bien entendu sans tenir compte de l'amortissement.

Les chemins de fer ont donc été une source de profits dans le passé.

Le demeureront-ils dans l'avenir? Cela dépendra beaucoup du Parlement. Si l'on continue à pousser à l'augmentation des dépenses et à la réduction des tarifs, il est évident que le déficit deviendra inévitable.

* * *

Mais on réplique que ces calculs ne sont pas acceptables; qu'on ne cite pas d'ailleurs les passages des *Situations du Trésor* où se rencontrent les chiffres qui leur servent de base.

La Commission du Sénat parlait d'un encaisse de fr. 293,101,359.61, amortissement déduit. Il est à présent question d'un encaisse de 442 millions environ, amortissement non déduit. Les critiques dirigées contre le solde des bonis avec intérêts composés en compte courant s'appliquent toutes au prétendu solde de 442 millions dont il vient d'être parlé et qui ne se trouve justifié par aucun calcul, même hypothétique. Ce solde n'existe point, il n'a jamais existé. Il n'y a donc pas lieu de s'y arrêter.

Il faut remarquer, en outre, que le chiffre de fr. 246,823,245 54 qui vient d'être indiqué comme constituant la différence entre les recettes nettes totales du chemin de fer au 31 décembre 1901 (fr. 1,724,308,554.97) et le prétendu montant des intérêts payés par l'État du chef des emprunts consacrés au

chemin de fer (fr. 1,477,488,309.43) ne concorde pas même avec les chiffres du tableau VIII, pp. A/96 et 97 du *Compte rendu* de 1901. Celui-ci donne comme total de la différence entre ses charges en intérêts et ses recettes nettes totales fr. 236,306,367 47 se décomposant comme suit :

Total des dotations d'amortissement
(col. 10) 120,747,796 91
Total des bonis accumulés (col. 13 à 16) . 115,558,570 56

Or, les chiffres et calculs produits au cours de la discussion (pp. 33 et suivantes du présent rapport) établissent que ce dernier chiffre est déjà très contestable.

Il n'a jamais été dit que le chemin de fer fut en soi une mauvaise affaire, mais simplement que ses résultats ne sont pas aussi brillants qu'on s'est plu à le croire. Les calculs qui précèdent n'ébranlent en rien les observations très précises présentées à l'appui de cette opinion (pp. 33 et suivantes). Ils n'établissent nullement que le chemin de fer a porté dans ses comptes un intérêt supérieur à celui que l'État supportait. Il faut observer, en effet, qu'ils sont basés sur des moyennes. Or ces moyennes sont inexactes (1). Il ne peut être question de refaire ici le travail qu'exigerait la détermination mathématique du taux moyen de l'intérêt de la Dette publique de 1836 à 1891

Pour la première période (1836 à 1886) ce taux est de 4.20 % au moins et non de 3.907 % comme il a été affirmé ci-dessus. La différence provient sans doute de ce que dans les calculs que nous critiquons on a tenu compte de la dette à 2 1/2 % (fr. 389,417,651.74) et des 7,624,000 francs à 3 % qui ont servi à payer les indemnités aux victimes de la Révolution, alors que ces capitaux n'ont aucun rapport avec le capital d'établissement du chemin de fer.

Ces calculs font de plus abstraction du régime spécial des annuités. Nous disons que le taux moyen d'intérêt de 1836 à 1886 pour les capitaux consacrés aux chemins de fer a été d'*au moins* 4.20 %, parce qu'il ne faut pas oublier que même après la conversion du 4 1/2 en 4 % le taux moyen restait supérieur à 4 %, certaines émissions de 4, 4 1/2 et même de 5 % ayant eu lieu au-dessous du pair, tous frais déduits. Le 4 % n'a atteint un taux d'émission légèrement supérieur au pair qu'après 1880. Il est donc certain que l'intérêt porté en compte par les chemins de fer de 1836 à 1887, dans la comptabilité basée sur les formules de 1878 est inférieur à l'intérêt réellement payé par l'État pour les capitaux consacrés à la construction du railway.

Il est non moins certain que la moyenne du taux de l'intérêt fixée pour la période 1887 à 1897 par le membre auquel il est répondu est inférieure à la réalité. Cette moyenne serait d'après lui de 3.029 %. Or, la conversion du 3 1/2 en 3 % n'a eu lieu qu'en 1893 et jusqu'en 1893 le 3 1/2 % s'est négocié au taux de 3.42 environ.

(1) Les calculs que nous critiquons ici sont absolument erronés pour les raisons suivantes :

1° Il est évident à première vue que le taux moyen des emprunts dont une partie a été consacrée aux chemins de fer de 1836 à 1887 n'a pu être de 3.907 % et qu'il a dû être sensiblement supérieur. En effet, jusqu'en 1886 tous les emprunts ont été contractés à des taux effectifs

Enfin ces calculs optimistes ne tiennent compte ni des taux d'émission, ni des amortissements faits, ni des frais d'amortissement, de trésorerie, etc., qui, au 31 décembre 1878, s'élevaient déjà à fr. 4,852,760.22.

Rien n'est d'ailleurs plus dangereux que de substituer à une comptabilité régulière des calculs de moyennes nécessairement approximatifs et par là même toujours sujets à caution. On ne se rendra exactement compte de la productivité réelle du railway que lorsque la comptabilité du chemin de fer cessera d'être fondée sur des règles *fictives*.

Tels sont les éléments de la discussion qui a eu lieu au sein de la Section centrale et qu'elle a cru nécessaire de soumettre à la Chambre.

variant de 4 % à 5.40 % (emprunt de 1840). Les emprunts à 5 % ont été négociés à des taux d'émission qui élèvent l'intérêt *effectif* à 3.91 pour les émissions de 5 % 1873 (378,579,000 francs) et à 3.67 pour l'émission du 3 %, 1882 (153,000,000 de francs). Ainsi que nous l'avons fait remarquer, on n'a pu arriver à la moyenne erronée de 3.907 % qu'en faisant entrer en ligne de compte la dette 2 1/2 % qui est étrangère au chemin de fer et en prolongeant jusqu'en 1887 une période qui logiquement, au point de vue du calcul des moyennes, doit se terminer à 1886, année de la conversion du 4 % en 3 1/2 %.

2° Pour les périodes 1887 à 1896 et de 1897 à 1901 il ne suffit pas, pour calculer l'intérêt moyen de la dette, de rechercher le taux moyen des emprunts conclus pendant ces années, il faut tenir compte aussi du taux réel de la partie des emprunts à 5 % (1858, 1873, 1882) non remboursée et qui faisait encore partie de la dette.

Donnons un exemple.

L'emprunt de 53,000,000 à 5 % fait en vertu de la loi du 20 août 1876 a été négocié à 72.15, donc au taux réel de 4.15 %. Il est évident que la conversion du 3 1/2 en 5 %, opérée en vertu de la loi du 15 février 1893, n'affecte pas le taux du 5 % émis en 1876, et que, par conséquent, aussi longtemps que les titres 3 % émis au-dessous du pair ne seront pas remboursés, le taux moyen de la dette de ce type sera supérieur à 3 %.

3° Pour calculer le taux moyen de la dette belge de 1836 à 1901, il n'est pas logique de diviser ces 66 ans en trois périodes se terminant en 1887, en 1897 et en 1901. Il est plus rationnel d'arrêter la première période à 1886 (conversion du 4 % en 3 1/2) et la deuxième au 31 décembre 1894, le 3 1/2 ayant été converti en 5 % au début de l'année 1895.

Si nous redressons, d'après ces données, les calculs que nous critiquons, nous trouvons les moyennes suivantes :

*Taux moyen de l'intérêt payé par l'État pour les emprunts autres que le 2 1/2 % et le 3 %
1842-1846 (indemnités aux victimes de la révolution).*

PÉRIODE DE 1836 A 1886. — Il a été émis environ 180 millions à 5 %, 1,047 millions à 4 %, 558 millions à 4.5 %, 570 millions à 3 % au taux moyen réel de 3.91 %, donnant un taux moyen approximatif de 4.20 %.

PÉRIODE DE 1887 A 1894. — Il a été converti 1,047 millions 4 % en 3 1/2 et l'on a emprunté 182 millions à 5 %, 115,994,000 à 3 1/2 % (à des taux légèrement supérieurs au pair). En tenant compte des 570 millions 3 % empruntés précédemment au taux moyen réel de 3.91 % et en déduisant de ces 570 millions 10 % du chef des remboursements opérés, on trouve que l'intérêt moyen approximatif de cette période serait de 3.53 %.

PÉRIODE DE 1895 A 1901. — Il y avait au 31 décembre 1901 environ 2,560,000,000 de rente 3 % en circulation (voir *Situation du Trésor au 1^{er} janvier 1902*, p. 205). Le même tableau indique qu'il a été amorti sur la dette 5 %, antérieure à la conversion environ 72 millions. En admettant qu'il reste en circulation 500 millions de l'ancien 5 %, dont le taux réel atteint 3.91, nous pouvons fixer approximativement le taux réel de l'ensemble du 5 % actuel à 3.12 %.

Il est bien entendu que nous ne donnons pas ces chiffres comme mathématiquement exacts. Pour calculer avec toute l'exactitude désirable le *taux moyen réel* de la dette, il faudrait tenir

SECTION 2. — QUESTIONS DIVERSES.

1. *Station de Liège-Guillemins.* — Un membre fait les observations suivantes à propos de la station de Liège-Guillemins : Le trafic de la station de Liège-Guillemins suit depuis quelques années une progression constante. Les wagons entrés dans la cour aux marchandises de cette station qui en 1892, étaient au nombre de 40,126, sont passés :

En 1893 à	41,736
En 1894	43,804
En 1895	44,529
En 1896	45,578
En 1897	46,963
En 1898	47,827
En 1899	48,922
En 1900	49,850
En 1901	50,933

compte de multiples facteurs. Nous pouvons seulement affirmer que les taux de 4.20 %, 5.55 % et 5.12 % sont beaucoup plus près de la vérité que les taux de 5,907, 5,029 et 3,053, lesquels sont manifestement inexacts.

En admettant — ce que nous contestons — que les intérêts dus par le chemin de fer puissent être calculés sur la totalisation des capitaux et d'après les taux moyens d'intérêt de la dette, l'application des moyennes que nous venons de déterminer par approximation donnerait les résultats suivants que nous donnons à titre purement exemplatif.

Charge réelle du chemin de fer en intérêt.

Si l'on applique ces taux moyens à la totalisation des capitaux du chemin de fer, comme on vient de le faire pour essayer d'établir que le chemin de fer avait assumé des charges supérieures aux charges réelles, on trouve les résultats suivants :

De 1856 à 1886, la totalisation des capitaux employés a été de fr. 17,789,205,682.48, qui, à 4.20 %, donneraient un intérêt à payer de fr.	747,146,554 66
De 1887 à 1894, la totalisation des capitaux employés a été de fr. 10,657,995,810 64, qui, à 5.55 %, donneraient un intérêt à payer de .	577,648,851 27
De 1895 à 1901, la totalisation des capitaux employés a été de fr. 15,525,959,888.66, qui, à 5.12 %, donneraient un intérêt à payer de .	422,009,524 52
TOTAL. . . fr.	1,546,804 750 45

Pendant ce laps de temps, l'excédent des recettes, déduction faite de toutes les dépenses d'exploitation, a été de fr. 1,724,508,554 97

Si l'on en déduit les intérêts ci-dessus fixés 1,546,804 750 45
on trouve que l'excédent, amortissement compris, s'élèverait à 177,503,824 52

Si l'on déduit le total des dotations d'amortissement tel qu'il figure au tableau VIII, *Compte rendu* de 1901, pp. A/96 et 97 120,747,796 91
on trouve que le boni, rien que par le redressement du compte d'intérêts, sans tenir compte des frais et des observations faites pages 53 et suivantes du présent rapport, se réduirait à 56,756,027 61

On voit que, loin d'être incontestable, l'argumentation à laquelle nous répondons est vicieuse, et que les calculs sur lesquels elle s'appuie négligent des facteurs très importants. Répétons-le encore, bien que les calculs qu'on vient de donner soient beaucoup plus exacts que ceux auxquels ils répondent, nous n'avons voulu ici que réfuter la dernière argumentation produite en faveur du système actuel de comptabilité.

On ne peut connaître la situation exacte, à quelque point de vue que ce soit, si la comptabilité financière n'est pas exactement établie. Pour qu'elle le soit, elle doit suivre les *faits accomplis*. Les calculs de moyennes ne méritent pas plus de créance, en matière de comptabilité, que les comptes basés sur des formules *fictives*.

L'écart entre 1892 et 1901 serait donc de 9,197 wagons.

Le matériel prend lui-même plus d'importance et l'on peut, sans exagérer, évaluer à une vingtaine de wagons la perte de place que les dimensions actuelles des véhicules font éprouver.

En effet, les wagons et voitures qui mesuraient environ 8^m,20 de longueur, atteignent aujourd'hui 12^m,40 et 19^m,60.

Il est par conséquent nécessaire de rechercher, de toute urgence, les moyens de faire face à une situation très prochaine qui ne permettra plus de mettre régulièrement à quai les wagons du trafic local, ce qui provoquera l'encombrement de cette station.

Certains jours déjà de l'année elle s'est produite et a nécessité le garage à Ans, Angleur ou Trooz, des wagons chargés qui n'avaient pu être mis à quai, et que, faute de place, on ne pouvait retenir dans le parc de manœuvres; le nombre de wagons garés a dépassé certains jours la centaine. De là des retards préjudiciables au commerce et des manœuvres inutiles pour l'Administration qui laisse chômer son matériel.

Le seul remède à employer est l'acquisition, dans le quartier de Fragnée, d'un terrain assez vaste pour être affecté au chargement et au déchargement des charges complètes qui sont en moyenne de 50 à 60 wagons par jour.

Ces installations devraient être faites à bref délai et terminées avant l'exposition de 1903.

* * *

TARIFS. — Un membre critique nos tarifs de transport. Ceux-ci se divisent en 6 tarifs généraux, 55 tarifs spéciaux et un grand nombre de tarifs d'exception. En examinant le classement général des marchandises, on remarque que presque toutes jouissent de tarifs spéciaux. Néanmoins, sur les 55 tarifs spéciaux, 10 seulement se rapportent à l'agriculture. Ce membre s'étonne que le transport d'un bœuf coûte plus par train de marchandise que le transport d'un cheval de course. Il critique aussi la tarification spéciale adoptée, il y a quelques années, pour favoriser le transport du charbon vers les deux Flandres et le port d'Anvers. D'après lui, si cette tarification a été favorable aux producteurs, les consommateurs n'y ont rien gagné. Il estime enfin que le prix des coupons des trains de plaisir n'est pas établi comme il devrait l'être. On peut comprendre que le prix kilométrique diminue avec la distance, mais non qu'un voyage de plaisir d'Alost à Ostende, par exemple, coûte fr. 3.50 pour 91 kilomètres, tandis que le voyage de Châtelineau à Ostende ne coûte que 3 francs.

Ce membre termine ses observations en proposant la création de cinq sections dont les prix, pour les voyages en train de plaisir, seraient fixés de manière que les stations les plus rapprochées de la côte payeraient les prix les plus bas et les stations les plus éloignées les prix les plus élevés.

CHAPITRE III.

Postes, Télégraphes et Téléphones.

Un membre fait remarquer que dans son *Compte rendu annuel*, partie B relative aux Postes, l'Administration ne donne pas de renseignements quant aux frais de premier établissement des postes et aux charges financières annuelles qui en résultent. Il serait désirable, en présence de l'extension des installations, que ces renseignements figurassent à l'avenir dans le *Compte rendu*.

Un autre membre demande que les emplois de percepteurs des postes de 1^{re} et de 2^e classe soient réservés aux percepteurs des classes inférieures. Il y a actuellement, dit-il, 256 percepteurs de 4^e classe, 104 de 3^e classe, 38 de 2^e classe et 21 de 1^{re} classe. Or 7 percepteurs de 1^{re} classe auraient été nommés directement à ce grade, enlevant ainsi un tiers des places de 1^{re} classe aux percepteurs de carrière.

CHAPITRE IV.

Marine.

MARINE MARCHANDE. — En matière de marine, l'initiative privée ne se manifesterait franchement que si l'on est certain de voir l'Etat soutenir les nouvelles lignes de navigation soit par voie de subside, soit par voie de protection morale s'exerçant même à l'étranger.

L'organisation d'un navire-école aurait pour effet de donner de bons équipages et aussi d'assurer l'appui moral nécessaire à l'expansion de la marine. Dans les rapports sur les Budgets de 1901 et 1902, les Sections centrales ont insisté sur les mesures à prendre pour la formation du personnel indispensable à la marine marchande belge. La Section centrale attire encore l'attention de la Chambre sur cette partie des rapports antérieurs. L'appel de M. le comte Charles d'Ursel en faveur de la création d'un navire-école pour la marine marchande n'a guère trouvé d'écho. D'autre part, un groupe anversois s'est constitué et réunit un capital pour la création d'un navire-école à voiles qui ferait en même temps le commerce. Il semble que le but poursuivi serait de former des officiers au long cours. Or nous n'avons déjà que trop d'officiers de marine sans emploi. Ce qu'il faudrait, c'est un navire-école mixte sérieusement organisé (voir Rapport de 1902, p. 162). L'Etat, connaissant mieux les officiers formés par cette méthode, pourrait successivement retirer aux compagnies de navigation belge la faculté d'employer des officiers étrangers.

Toutes les mesures pour la formation d'un bon personnel marin doivent être prises avant la constitution des lignes de navigation, car un bon personnel est plus lent à former qu'un paquebot à construire. En agissant autrement, on s'exposerait à voir une grande partie des emplois à bord des

nouveaux paquebots confiés à des étrangers. Or ces emplois une fois acquis, il serait long et difficile de les reconquérir.

Si notre marine marchande progresse dans la suite, il y aura peut-être lieu d'étudier le fonctionnement d'un système d'*inscription maritime*.

La *Société belge des Ingénieurs et Industriels* a chargé un comité spécial de l'étude du développement de la marine marchande belge. Les conclusions de ce comité spécial n'ont malheureusement reçu qu'une publicité restreinte. Il y a lieu d'en signaler l'importance.

* * *

SERVICES DE LA CÔTE. — Dans toutes les contrées civilisées il existe un système de signaux bien organisé. Il y aurait lieu de créer des installations similaires sur notre littoral et dans le Bas-Escaut. La Chambre de commerce d'Anvers a fait une démarche en faveur de postes de secours à installer dans le Bas-Escaut. Satisfaction lui a été donnée en partie.

Il serait éminemment utile d'y établir des postes de signaux complets, capables de recevoir ou d'envoyer les communications prévues par le Code international de signaux.

Un poste de ce genre fonctionne à Zeebrugge, mais il ne dépend pas de l'État; le service devrait être assuré par le Gouvernement, comme l'est, par exemple, celui des phares.

Examen en sections.

Toutes les sections ont adopté le projet de Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Examen en Section centrale.

La Section centrale a consacré cinq séances à la discussion du Budget et à la lecture du présent rapport.

Elle a voté le Budget par 6 voix et 1 abstention. Elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
J. RENKIN.

Le Président,
W. HEYNEN.



(48)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 27 JANUARI 1903.

Begrooting van 't Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen
voor het dienstjaar 1903 ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING ⁽²⁾ UITGLBRACHT DOOR DEN HEER RENKIN.

MIJNE HEEREN,

Evenals dat van verleden jaar, is dit verslag in vier hoofdstukken verdeeld, handelende over de Begrooting in 't algemeen, over de spoorwegen, over de posterijen, telegrafen en telephonen, en over het zeewezen. Daar de Kamer den wensch uitdrukte dat de verslagen over de verschillende begrootingen spoedig werden overgelegd, kon de Middenafdeeling de uitslagen niet bestudeeren van het dienstjaar 1902, omdat zij op 't oogenblik harer beraadslagingen nog niet gekend waren. De beraadslaging betrof nagenoeg uitsluitend den geldelijken toestand, waarvan spraak onder hoofdstuk II.

HOOFDSTUK I.

Algemeen overzicht der Begrooting.

Het ontwerp van Begrooting van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen voor 1903, behelst kredieten tot beloop van fr. 165,157,850 »

De kredieten uitgetrokken op de Begrooting van 1902
beloopen 160,527,494 »

Ongeminderd de bijkredieten is er dus eene verhooging
van fr. 4,830,356 »

De gezamenlijke uitgaven, bijkredieten inbegrepen, beliepen in 1901 fr. 168,747,341 »
bedrag dat waarschijnlijk nogmaals zal bereikt worden voor het dienstjaar 1903.

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 artikel der Begrooting de uitgaven vermeldt, voor de vier laatste dienstjaren (1899-1902) gestemd, bijkredieten inbegrepen.

Die tabel komt overeen met die in het voorgaande verslag verschenen, op bladzijde 2 tot 11.

⁽¹⁾ Begrooting, nr 4, IX.

⁽²⁾ De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer HEYAEN, bestond uit de heeren BUYL CARTUYVELS, COLFS, DALLEMAGNE, HUBERT en RENKIN.

ARTIKELEN.					AANWIJZING van de diensten.	Begrooting- Bij- krediet- Totaal. B. K. T.	GESTEMDE BEGROOTING en GESTEMDE BIJKREDIETEN			GESTEMDE BEGROOTING en BIJKREDIETEN nog te vragen voor 1902.	BEGROOTING VOOR- GESTELD voor 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			voor 1899.	voor 1900.	voor 1901.		
					Eerste sectie. — Gewone uitgaven.						
					Hoofdbeheer.						
1	1	1	1	1	Jaarwedge van den Minister. . .	B.	21,000 "	21,000 "	21,000 "	21,000 "	21,000 "
2	2	2	2	2	Jaarwedge van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten .	B.	114,600 "	115,600 "	115,600 "	135,100 "	135,800 "
3	3	3	3	3	Reis- en verblijfskosten van den Minister, de ambtenaren en beambten van het Hoofdbeheer.	B.	4,500 "	4,500 "	4,500 "	4,500 "	4,500 "
4	4	4	4	4	Jaarwedge en werkloon van de deurwaarders, boden, huisbe- waarders en dienstknechten . . .	B.	27,150 "	27,150 "	27,150 "	27,150 "	27,150 "
5	5	5	5	5	Mateneel, kantoorbehoeften, druk- werk, aankoop en herstelling van meubelen, verwarming, ver- lichting, werken van onderhoud en inrichting van het hotel des Ministers, kleine uitgaven . .	B.	60,000 "	60,000 "	60,000 "	60,000 " ** - 5,538 18	60,000 "
										56,661 82	
6	6	6	6	6	Honoraria der advocaten van het Departement	B.	44,000 "	44,000 "	44,000 "	44,000 " ** + 1,538 18	54,000 "
										45,538 18	
					Hoofdbeheer — TOTALEN.	B.	271,250 "	272,250 "	272,250 "	289,750 "	302,450 "
					Spoorwegen.						
					Afdeeling 1. — Gemeenschap- pelijke diensten.						
7	7	7	7	7	Jaarwedge van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten.	B.	578,909 "	600,799 "	606,674 "	600,600 "	595,640 "
						B. K.	25,268 "	5,200 "	"	"	"
						T.	602,177 "	605,999 "	606,674 "	600,600 "	595,640 "
8	8	8	8	8	Werkloon van de aangestelden en werklieden	B.	151,804 "	151,804 "	150,724 "	149,944 "	154,217 "
						B. K.	"	* - 2,895 "	(1) 3,940 "	N. B. ¹ - 1,192 ** + 18,600 "	"
9	9	9	9	9	Drukwerk, tarieven, plaatsbewij- zen voor reizigers, kantoorbe- hoeften, enz	T.	151,804 "	148,909 "	154,664 "	148,752 "	154,217 "
10	10	10	10	10	Toelage aan de Verzekerings- en Pensioenkas voor den Grand- Central belge overgenomen amb- tenaren en beambten	B.	887,552 "	899,552 "	887,500 "	887,500 "	885,945 "
						B.	88,000 "	88,000 "	88,000 "	88,000 "	82,000 "
						B. K.	200,000 "	206,000 "	208,000 "	211,840 "	"
11	11	11	11	11	Toelage aan de Pensioen- en Hulp- kas voor de werklieden van het Beheer	B. K.	6,000 "	6,000 "	(1) 465 "	N. B. ² + 578 880 ** + 34,029 "	"
						T.	206,000 "	212,000 "	208,465 "	824,749 "	"

N. B.¹ — Som die 1 % vertegenwoordigt van het bedrag der op dit artikel uitbetaalde werkloonen, zie bl. 16 van het verslag.

N. B.² — Som die 1 % vertegenwoordigt van de gezamenlijke werkloonen; zie bl. 16 van het verslag.

(1) Voor het dienstjaar 1900 en vroeger.

* Overdracht krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

** Aan te vragen overdrachten.

ARTIKELEN.					AANWIJZING van de diensten.	B. B. B. B. T. Totaal.	GESTEMDE BEGROOTING EN GESTEMDE BIJKREDIETEN.			GESTEMDE BEGROOTING en BIJKREDIETEN nog te vragen voor 1902.	BEGROOTING VOOR- GESTELD voor 1905.
1899.	1900.	1901.	1902.	1905.			voor 1899.	voor 1900.	voor 1901.		
12	12	12	12	1	Buitengewone hulp aan de werklieden die, ten gevolge van familie-ongelukken of van andere omstandigheden, in een behoeftigen toestand verkeerden, en, bij overlijden, aan hunne familie .	B B K T.	130,000 " 20,000 " 150,000 "	150,000 " " " 150,000 "	150,000 " " " 150,000 "	150,000 " " " 150,000 "	150,000 " " " 150,000 "
13	13	13	13	12	Vergaderingen der Belgische spoorwegambtenaren en kosten van de internationale vergaderingen; spoorwegcongres	B. B. K. T.	14,000 " (1) 280 24 14,280 24	14,000 " " " 14,000 "	14,000 " 127 50 14,127 50	14,000 " " " 14,000 "	14,000 " " " 14,000 "
					Gemeenschappelijke diensten. — TOTALEN	B. B K. T.	2,050,245 " 49,548 24 2,099,793 24	2,110,135 " 11,200 " 2,118,440 "	2,104,898 " 4,405 " 2,109,303 "	2,101,884 " + 577,688 " 2,752,201 "	1,881,802 " " " 1,881,802 "
					Afdeeling 2 — <i>Wegen en werken.</i>						
14	14	14	14	15	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten .	B. B. K. T.	2,266,577 " 45,993 " 2,310,570 "	2,329,687 " 60,000 " 2,389,687 "	2,450,022 " " " 2,450,022 "	2,499,200 " " " 2,499,200 "	2,504,450 " " " 2,504,450 "
15	15	15	15	14	Werkloon van de aangestelden en van de bedienden voor het toezicht over en de politie van de baan	B. B K. T.	7,579,417 " ** - 150,000 " 7,449,417 "	7,705,698 " * - 210,000 " 7,495,698 "	7,531,681 " (2) 25 000 " 7,556,681 "	7,575,870 " N.B. 1 - 25,615 " *** - 5,981 "	7,588,227 " " " 7,588,227 "
16	16	16	16	15	Dwarsliggers, spoorstaven en toebehooren, vast baanmaterieel. (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. B. K. T.	5,869,109 " " " 5,869,109 "	6,145,909 " 721,000 " 6,866,909 "	6,951,911 " " " 6,951,911 "	6,560,769 " " " 6,560,769 "	6,500,000 " " " 6,500,000 "
17	17	17	17	16	Werktuigen, gereedschap en verschillende voorwerpen; huur van lokalen; werken van onderhoud, verbetering en vernieuwing van de sporen, gebouwen, kunstwerk en aanhoorigheden van den spoorweg. (Met inbegrip van 1 miljoen frank, kunnende bestemd worden tot uitgaven van herbouwing voorzien in de buitengewone Begrooting zooals een tijdelijke last van 45,000 frank.)	B. B. K. T.	9,959,449 " ** 110,000 " 9,849,449 "	10,585,850 " 1,280,000 " 11,533,850 "	10,847,351 " (2) 390,000 " 11,257,351 "	11,569,820 " N.B. 1 - 22,274 " *** - 108,538 "	11,545,825 " " " 11,545,825 "
					Wegen en werken. — TOTALEN	B. B. K. T.	25,674,552 " 45,993 " 25,478,545 "	26,561,124 " 2,061,000 " 28,082,124 "	27,780,965 " 415,000 " 28,195,965 "	28,005,659 " - 45,889 " 27,845,451 "	27,956,502 " " " 27,956,502 "

(1) Voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

(2) Voor het dienstjaar 1900 en vroegere.

* Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

** Overdrachten krachtens de wet van 9 Mei 1900.

*** Aan te vragen overdrachten.

ARTIKELN.					AANWIJZING van de diensten.	Been B. K. T. Tot al	GESTIEMDE BEGROOTING IN GESTIEMDE BIJKRIJDTIEN			GESTIEMDE BI EGROOTING en BIJKRIJDTIEN nog te vragen voor 1902.	BEGROOTING VOOR- GELIED voor 1905.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			voor 1899.	voor 1900.	voor 1901.		
18	18	18	18	17	AFDELING 3 — <i>Trekdienst en materieel</i> Jaarwedge van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten.	B B K I	2,506,145 75,506 2,579,449	2,371,195 42,800 2,413,995	2,409,678 " 2,409,678	2,423,929 " 2,423,929	2,430,079 " 2,430,079
19	19	19	19	18	Werkloon van de aangestelden en werkluden	B B K I.	18,594,540 (1) 193,797 *** 1247,300	19,965,525 1,270,000 21,235,525	21,077,765 (3) 704,690 21,782,455	22,086,370 NB I - 280,659 (iv) + 283,600	22,562,940 " 22,562,940
20	20	20	20	19	Premien voor zuinig gebruik van materialen en voor den regelmatigen loop van de treinen. .	B B. K I	898,767 (2) 108,194 52 1,006,961 52	947,228 105,508 1,050,736	985,536 (4) 93,642 1,079,178	1,050,735 (iv) + 110,000 1,166,735	1,162,478 " 1,162,478
21	21	21	21	20	Brandstof en andere verbruiksvoorwerpen voor den trekdienst der treinen	B B K T	10,981,925 5,456,075 14,418,000	14,571,546 10,592,000 25,063,546	22,965,841 (5) 950,000 23,915,841	16,360,000 (6) + 1,713,000 18,073,000	17,275,000 " 17,275,000
22	22	22	22	21	Onderhoud, herstelling en vernieuwing van het materieel .	B. B K T	20,494,485 216,385 20,710,870	20,638,770 2,997,000 23,635,770	23,717,507 + 61,400 23,778,907	23,539,512 NB II - 205,742 (iv) - 161,100	23,563,760 " 23,563,760
					Trekdienst en materieel — <i>FORUIT</i>	B. B K. T	53,275,860 5,027,757 52 *** + 245,500 58,546,917 52	58,402,062 15,500,308 73,992,370	71,154,125 1,754,082 72,908,207	65,466,544 (7) + 1,713,000 - 251,901 66,927,643	66,594,257 " 66,594,257
					AFDELING 4 — <i>Vervoer</i>						
23	23	23	23	22	Jaarwedge van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten .	B B K T	15,751,674 420,578 14,172,052	14,150,701 + 547,700 14,698,401	14,875,885 " 14,875,885	14,949,815 (iv) - 130,600 14,819,215	15,033,670 " 15,033,670
24	24	24	24	23	Werkloon van de aangestelden, tijdelijke garden en werkluden Besteldienst en rangeerdienst met paarden .	B B K T.	10,600,145 547,296 10,947,439	11,089,118 480,239 11,569,718	11,758,471 (8) 179,000 11,937,471	12,145,891 NB I - 26,550 (iv) + 28,150 12,145,71	12,448,335 " 12,448,335

(1) Waal van 1,097 frank voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

(2) Waarvan fl. 207 52 voor het dienstjaar 1898 en vroegere

(3) Voor het dienstjaar 1900 en vroegere.

(4) Waarvan fr 93.252 voor het dienstjaar 1900 en vroegere.

(b) Voor het dienstjaar 1900 en vroegere

(6) Aan te vragen bijkredieten

* Overschot af te trekken van de bijkredieten die te vragen zijn tot aanvulling van andere ontoereikend bevonden artikelen der Begrooting.

** Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

*** Overdrachten krachtens de wet van 9 Mei 1900.

(iv) Aan te vragen overdrachten.

ARTIKELN.					AANWIJZING van de diensten.	Begroottig. Bijkrediet. Totaal. B. B. K. T.	GESTEMDE BEGROOTING EN GESTEMDE BIJKREDIETEN.			GESTEMDE BEGROOTING en BIJKREDIETEN nog te vragen voor 1902.	BEGROOTING VOOR- GESTELD voor 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			voor 1899.	voor 1900.	voor 1901.		
25	25	25	25	24	Aanmoedigingspremiën voor den regelmaitigen loop der treinen .	B. B. K. T.	555,285 (1) 25,664 70 556,949 70	" 551,169 " 585,569 "	575,052 (5) 50,704 605,756	590,555 * + 17,000 607,555	645,779 " 645,779 "
26	26	26	26	25	Exploitatiekosten	B. B. K. T.	2,966,500 (2) 585,720 55 3,550,220 55	" 3,555,000 " 3,925,000 "	3,788,000 " 3,788,000 "	3,745,540 " 3,745,540 "	3,745,540 " 3,745,540 "
27	27	27	27	26	Advertentien	B. B. K. T.	260,012 (3) 45 260,057	" " 260,012 "	260,012 " 260,012 "	260,012 * + 5,050 265,062	261,567 " 261,567 "
28	28	28	28	27	Verlies en schade; vergoedingen wegens ongevallen overkomen op den spoorweg, alsmede aan reizigers, reisgoed of colli aan boord der pakketbooten Oost- ende-Dover.	B. B. K. T.	1,171,080 (4) 1,416,000 2,578,080	" 525,000 " 4,071,913 "	1,176,115 (6) 5,015,400 4,191,515	1,176,115 (7) +1,452,250 2,628,365	1,800,000 " 1,800,000 "
31	31	29	29	28	Premiën voor de bedienden die valsche aangiften wegens zen- dingen bij wagenladingen vast- stellen	B.	5,000	"	5,000	5,000	5,000
					Vervoer. — TOTALEN.	B. B. K. T.	29,287,694 2,591,104 25 31,878,798 25	" 50,585,115 " 35,115,413 "	52,456,515 1,780,402 54,217,115	52,870,704 + 1,569,850 54,214,224	55,959,791 " 55,959,791 "
					AFDEELING 5. — Heffing der ont- vangsten en toezichtdiensten.						
29	29	30	30	29	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten. .	B. B. K. T.	2,150,827 80,801 2,231,628	" 41,500 " 2,259,227 "	2,264,102 " 2,264,102	2,269,202 " 2,269,202	2,272,562 " 2,272,562 "

(1) Waarvan fr. 55.70 voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

(2) Waarvan fr. 148.50 voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

(3) Voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

(4) Waarvan 450,000 frank voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

(5) Waarvan 20,402 frank voor het dienstjaar 1900 en vroegere.

(6) Waarvan 1,580,200 frank voor het dienstjaar 1900 en vroegere.

(7) Aan te vragen bijkrediet.

a) Waarvan 1,555,500 frank voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

* Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

** Aan te vragen overdracht.

ARTIKELN.					AANWIJZING van de diensten.	Begrooting. Bijdragen. Totaal. B. K. T.	GESTEMDE BEGROOTING IN GESTEMDE BIJKREDIETEN			GESTEMDE BEGROOTING en BIJKREDIETEN nog te vragen voor 1902.	BEGROOTING VOOR- GESTELD voor 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			voor 1899.	voor 1900.	voor 1901.		
50	50	51	51	50	Werkloon van de hulpbeambten en verklaren	B B K	149,881 *** - 5,300	163,909 ** - 1,200	169,919 * 6,160	169,919 NB ¹ - 758 * - 2,000	171,801 "
						T.	146,581	162,709	163,759	167,161	171,801
					Heffing der ontvangsten en toezichtdiensten — Totalen.	B. B K.	2,300,708 80,801 *** - 5,300	2,381,636 41,500 ** - 1,200	2,414,021 * - 6,160	2,437,121 - 258	2,444,163 "
						T.	2,378,209	2,421,936	2,427,861	2,436,365	2,444,163
					AFDEELING 6. — <i>Spoorwegen in aanleg.</i>						
52	52	"	"	"	Jaarwedde van en vergoeding voor een ingenieur van bruggen en wegen, wiens diensten tijdelijk worden benuttigd door het be- heer van spoorwegen	B B K	9,650 1,636	10,900 - 5,966	" "	" "	" "
						T.	11,286	6,934	"	"	"
					Posterijen, telegraaf en telefoon.						
					AFDEELING 1. — <i>Gemeenschap- pelijke diensten</i>						
53	53	52	52	51	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten. .	B.	129,540	129,540	135,540	145,840	149,740
54	54	53	53	52	Werkloon van de bedienden, be- taald per stuk, per dag of per maand	B	170,360	181,250 ** - 4,000	184,550	192,300 - 5,750	198,029
								177,250		188,550	
55	55	54	54	53	Materieel, werktuigen, gereed- schap, voorraad papier, inkt, enz., voor het maken van de zegels, enz.	B B K.	288,700 *** - 3,500	297,700 ** - 40,000	336,000 * - 20,000	330,000 "	350,000 "
						T.	285,400	257,700	316,000	330,000	350,000
					Gemeenschappelijke diensten.	B.	588,600	608,490	656,090	666,140	677,769
						B K.	*** - 3,500	** - 44,000	* - 20,000	- 5,750	"
					TOTALEN	T.	585,300	564,490	656,090	662,390	677,769
					AFDEELING 2. — <i>Posterijen.</i>						
56	56	55	55	54	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten. .	B	5,258,803 *** + 5,000	5,374,595 * + 11,550	5,658,018	5,872,345 - 56,000	5,984,670
							5,243,803	5,386,145		5,836,345	

* 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.

* * Aan te vragen overdrachten.

ARTIKELLEN					AANWIJZING van de diensten.	Begrooting Bijkrediet Totaal B K T	GESILMDE BEGROOTING IN GESILMDE BIJKREDIETEN			GESILMDE BEGROOTING en BIJKREDIETEN nog te vragen VOOR 1902.	BEGROOTING VOOR- GESTELD VOOR 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			VOOR 1899	VOOR 1900.	VOOR 1901.		
7	37	36	36	35	Jaarwedde van en vergoeding voor de brievenbestellers en andere lagere bedienden	B. B. K T	5,719,900 15,000 *** + 25,000	5 924,220 119 200 ** + 57,500	6,228,160 (¹) 39,000	6,461,060 AB ¹ - 440	6,709,874 "
						T	5,759,900	6,080,720	6,267,160	6,460,620	6,709,874
8	38	37	37	36	Vervoer van de postpakketten	B B. K	309,070 *** - 30,000	306,950 ** - 16,900	305,950 (¹) 730	351,635 "	360,000 "
						T	279,070	290,050	307,150	351,635	360,000
39	39	38	38	37	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 (<i>Onbepaald krediet</i>)	B.	120,000	120,000	120 000	120,000	120,000
40	40	39	39	38	Vergoedingen en uitkeeringen wegens aan de post toevertrouwde beleggingen, zendingen en andere invorderingen (<i>Onbepaald krediet</i>)	B	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
41	41	40	40	39	Matériel, kantoorbehoeften, huizen en bureelkosten, vergoedingen des voorkomend te verleenen aan weduwen, kinderen of families van in dienst verongelukte bedienden	B B. K T	1,013,550 " 1,013,550	1,159,130 15,000 1,174,130	1,214,980 (¹) 26,000 1,240,980	1,218,180 " 1,248,180	1,277,180 " 1,277,180
42	42	41	41	40	Aandeel van het Beheer in de kosten van het Internationaal Bureau te Bern	B	3,250	3,250	3,250	3,250	3,250
					Posterijen — TOTALEN	B B. K T	12,414,575 15,000 12 429,575	12,898,143 134,200 * + 31,950 13,064,293	13,540,358 62,700 15,603,058	14,066,470 - 30,440 14,036,030	14,464,974 " 14,464,974
AFDEELING 3 — Telegraaf en telefoon.											
43	43	42	42	41	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten	B.	4,096,975 ** 38,500 4,135,275	4,291,610 * + 62,500 4,354,110	4,545,705	4,653,955 * - 87,010 4,566,925	4,767,325

(1) Voor het dienstjaar 1900 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.

**** Aan te vragen overdracht

ARTIKELN.					AANWIJZING van de diensten.	B. B. K. T. Begrooting. Bijkrediet. Totaal.	GESTEMDE BEGROOTING EN GESTEMDE BIJKREDIETEN			GESTEMDE BEGROOTING en BIJKREDIETEN nog te vragen voor 1902.	BEGROOTING VOOR- GESTELD voor 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			voor 1899.	voor 1900.	voor 1901.		
44	44	45	45	42	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 N. B. - 14,202	1,565,003
								1,470,595		1,559,063	1,565,003
45	45	44	44	43	Onderhoud van de lijnen en kantoren; verscheidene benodigdheden	B. B. K. T.	657,500 ** 25,000	670,500 * - 4,000	704,500 20,000	835,500 .	857,500 .
							632,500	675,500	724,500	835,500	857,500
"	"	"	45	41	Vergoedingen voortvloeiende uit de exploitatie van telegraaf- en telephoondiensten (ongevallen aan personen, schade aan eigendommen, diefstal van materieel, enz)	B.	.	.	.	9,000	9,000
46	46	45	46	45	Aandeel in de kosten van het Internationaal Bureau te Bern .	B.	2,000	2,500 * - 450	2,500	2,500	2,500
								2,050			
47	47	46	47	46	Aandeel van België in de kosten van onderhoud en vernieuwing van de Engelsch-Belgische onderzeesche telegraafkabels . .	B. ** - 10,000	50,000 40,000	50,000	50,000	60,000	60,000
					Telegraaf en telefoon. —	B.	6,257,650	6,544,205	6,859,420	7,154,200	7,261,328
					TOTALEN	B. K. T.	** + 3,500	* + 8,050	20,000	- 87,010 - 14,202	.
							6,260,950	6,552,255	6,879,420	7,032,988	7,261,328
					Zeewezen.						
48	48	47	48	47	Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en beambten. .	B.	1,452,561	1,452,561	1,452,561	1,469,911	1,482,411
49	49	48	49	48	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. B. K. T.	508,370 4,500	508,370 7,500	522,370 .	522,370 N. B. - 1,918	520,452 .
							512,870	515,870	522,370	520,452	520,452
50	50	49	50	49	Uitkeeringen (Onbepaald krediet.)	B.	1,922,000	1,922,000	1,922,000	2,522,000	2,522,000
51	51	50	51	50	Toelagen	B.	99,735	99,735	99,735	99,735	99,735

* Overdrachten krachtens wet van 12 Augustus 1901.

** Overdrachten krachtens wet van 9 Mei 1900.

ARTIKELN.					AANWIJZING van de diensten.	Begroo- ting Bij- krediet. Totaal. B K T.	GESTEMDE BEGROOTING IN GESTEMDE BIJKREDIETEN			GESTEMDE BEGROOTING en BIJKREDIETEN nog te vragen voor 1902.	BEGROOTING VOOR- GESELD voor 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			voor 1899.	voor 1900.	voor 1901.		
52	52	51	52	51	Trekdienst en materieel.	B. 2,003,376 » B K. 780,000 » T. 2,783,376 »	2,003,376 » 1,071,000 » 3,558,376 »	2,188,376 » (2) 157,000 » 3,095,376 »	2,938,376 » (2) 157,000 » 2,558,376 »	2,508,376 » (2) + 50,000 » 2,508,376 »	2,508,376 » » 2,508,376 »
					Zeezeven — TOTAAL.	B. 5,786,042 » B K. 784,500 » T. 6,570,542 »	5,786,042 » 1,177,500 » 7,148,542 »	5,971,042 » 157,000 » 6,892,042 »	6,735,042 » + 50,000 » 6,970,474 »	6,922,592 » + 50,000 » 6,970,474 »	6,932,974 » » 6,932,974 »
					Gemeenschappelijk comitee van wetgeving.						
53	53	52	53	52	Zitpenningen der leden en bij- kosten.	B. 5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »	5,000 »
					Wachtgelden						
54	54	53	54	53	Jaarwedde van de ambtenaren en beambten die bij algemeenen maatregel of voor een onbe- paalden tijd op wachtgeld zijn gesteld.	B. 118,500 » B K. 3,000 » T. 121,500 »	118,500 » » 147,000 »	147,000 » » 147,000 »	153,900 » * + 50,000 » 189,000 »	153,900 » » 189,000 »	153,000 » » 153,000 »
					Pensioenen.						
55	55	54	55	54	Pensioenen ; uitbetaling van ter- mijnen vervallen voor de in- schrijving in het Grootboek. (Onbepaald krediet)	B. 50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »	50,000 »
					Hulpelden.						
56	56	55	56	55	Hulpelden aan de oud-beambten, op werkkloonsaten betaalde werk- heden, aan hunne weduwen, kin- deren of families, die in een on- gelukkigten toestand verkeerden	B. 50,000 » B K. 5,000 » T. 64,000 »	50,000 » » 69,000 »	69,000 » » 69,000 »	71,500 » * + 600 » 72,100 »	81,500 » » 81,500 »	81,500 » » 81,500 »
					Lijfrent- en hulpkas voor de werk- heden — Toelag.	B.	Vroeger onder artikel 11 uitgetrokken.				799,210 »
					Onvoorziene uitgaven						
57	56	57	57	57	Onvoorziene uitgaven, niet opge- nomen in de Begrooting. Uit- zonderlijk te verkeren hulp aan andere dan onder voing artikel vermelde personen	B. 15,750 » B K. (1) 37,115 59 T. 52,865 59	15,750 » (1) 4,589 59 20,359 59	15,750 » (2) 2,028 » 17,778 »	18,150 » * + 2,000 » 20,150 »	18,150 » » 18,150 »	18,150 » » 18,150 »

(1) Waarvan fr. 51,113.59 voor het dienstjaar 1898 en vroegere.

(2) Voor het dienstjaar 1900 en vroegere.

(3) Aan te vragen bijkredieten

(a) Waarvan fr. 3,595.89 voor het dienstjaar 1899 en vroegere.

(*) Aan te vragen overdracht

ARTIKELEN.					AANWIJZING van de diensten.	Begrooting. Bijkrediet. Totaal. B. K. T.	GESTEMDE BEGROOTING EN GESTEMDE BIJKREDIETEN.			GESTEMDE BEGROOTING en BIJKREDIETEN nog te vragen voor 1902.	BEGROOTING VOOR- GESTELD voor 1903.
1899.	1900.	1901.	1902.	1903.			voor 1899.	voor 1900.	voor 1901.		
.	.	.	.	.	Interessen eener som uitgekeerd aan de concessiehoudende maatschappij van den spoorweg s' Gravenbrakel-Gent, ten titel van overschot harer aandelen in de ontvangsten	B. K.	.	a) 8,581 20	.	.	.
58	.	.	.	.	Taxe's verschuldigd wegens vervoer voor rekening van den dienst op de lijn s' Gravenbrakel-Gent, gerechtelijke interesten inbegrepen	B. K.	102,048 36	.	.	.	.
59	.	.	.	.	Vereffening van het saldo der sommen betaald aan de Nederlandsche Reggering als netto opbrengst van het Nederlandsche baanvak van den Grand Central belge gedurende het jaar 1897.	B. K.	99,034 69	.	.	.	.
					Onvoorzlene uitgaven. —	B.	.	.	15,750 .	18,150 .	.
					TOTALEN	B. K.	.	.	2,000 .	.	.
						T.	253,946 64	25,920 79	17,750 .	18,150 .	18,150 .
					Tweede sectie. — Buitengewone uitgaven.						
						B.	.	430,000 .	300,000 .	65,000 .	.
.	59	57	58	.	Zeewezen. — Trekdienst en materieel	B. K.	.	30,000 .	(1) 24,500 .	.	.
						T.	.	460,000 .	324,500 .	65,000 .	.
.	.	.	.	.	Zeewezen. — Inboedel van den nieuwen dandy-cutter bestemd voor den loodsdienst te Oostende.	B. K.	18,500 .	.	.	.	.
.	.	.	.	58	Zeewezen. — Bouwen van eene nieuwe paktboot voor de lijn Ostende-Dover, van een sleepboot, van een loodsboot, enz. .	B.	.	.	.	.	1,615,000 .
.	.	.	.	.	Telegraaf. — Deelneming aan de Internationale Tentoonstelling te Parijs.	B.	.	20,500 . * + 4,000 .	.	.	.
								24,500 .			
					Buitengewone uitgaven. —	B.	.	430,500 .	300,000 .	65,000 .	.
					TOTALEN	B. K.	18,500 .	30,000 . * 4,000 .	17,500 .	.	.
						T.	18,500 .	484,500 .	317,500 .	65,000 .	1,615,000 .

(4) Voor het dienstjaar 1900 en vroegere.

a) Voor het dienstjaar 1899 en vroegere.

* Overdracht krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

HERHALING.

AANWIJZING van de diensten.	B. = Begrooting. B. K. = Bijkrediet. T. = Totaal.	GESTEMDE BEGROOTING EN GESTEMDE BIJKREDIETEN			GESTEMDE BEGROOTING en BIJKREDIETEN nog te vragen voor 1902.	BEGROOTING VOORGESTELD voor 1903.
		voor 1899.	voor 1900.	voor 1901.		
Hoofdbeheer	B.	271,250 .	272,250 .	272,250 .	201,750 . - 2,000 .	302,450 .
					280,750 .	
Spoor- wegen.	B.	2,050,245 .	2,110,155 .	2,104,898 .	2,101,884 .	1,881,802 .
	B. K.	40,548 24	11,200 . * - 2,895 .	4,405 .	+ 577,688 . + 52,029 .	.
	T.	2,099,793 24	2,118,440 .	2,109,303 .	2,732,201 .	1,881,802 .
	B.	25,074,552 .	26,561,124 .	27,780,965 .	28,005,659 .	27,936,502 .
	B. K.	43,993 . ** - 240,000 .	2,061,000 . * - 540,000 .	415,000 .	- 45,889 . - 114,510 .	.
	T.	25,478,545 .	28,082,124 .	28,195,965 .	27,845,451 .	27,936,502 .
	B.	53,275,860 .	58,492,062 .	71,154,125 .	65,466,544 .	66,594,257 .
	B. K.	5,027,757 52 ** + 243,300 .	15,500,308 .	1,754,082 .	- 484,401 . + 1,945,500 .	.
	T.	58,546,917 52	73,992,370 .	72,908,207 .	66,027,643 .	66,594,257 .
	B.	29,287,694 .	30,585,113 .	32,456,513 .	32,870,704 .	33,939,791 .
Vervoer.	B. K.	2,591,104 25	3,980,259 . * + 548,061 .	1,780,602 .	- 26,330 . + 1,569,850 .	.
	T.	31,878,798 25	35,115,413 .	34,217,115 .	34,214,224 .	32,844,374 .
	B.	2,300,708 .	2,381,636 .	2,454,021 .	2,459,121 .	2,444,163 .
	B. K.	80,801 . ** - 5,500 .	41,500 . * - 1,200 .	- 6,180 .	- 758 . - 2,000 .	.
Heffing der ontvangsten en toezichtdiensten	T.	2,378,209 .	2,421,936 .	2,427,881 .	2,456,363 .	2,444,163 .
	B.	112,589,059 .	120,130,070 .	135,910,522 .	150,883,912 .	152,796,515 .
	B. K.	7,793,204 01	21,594,247 . * + 3,968 .	3,947,929 .	+ 20,310 . + 3,251,860 .	.
	T.	120,382,263 01	141,728,283 .	139,858,451 .	154,155,882 .	152,796,515 .
Jaarwedde van en vergoeding voor eenen ingenieur van bruggen en wegen, wiens diensten tijdelijk worden geveerd door het beheer van Spoorwegen.	B.	9,650 .	10,900 .	.	.	.
	B. K.	1,638 .	* - 5,966 .	.	.	.
	T.	11,288 .	6,934 .	.	.	.
Totalen voor de Spoorwegen. . .						

* 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			GESTEMDE BEGROOTING EN BIJKREDIETEN nog te vragen VOOR 1902.	BEGROOTING VOORGESIELD VOOR 1903.
		VOOR 1899.	VOOR 1900.	VOOR 1901.		
Posterijen, telegraaf en telefoon (gemeenschappelijke diensten)	B.	588,600 "	608,490 "	656,090 "	666,140 "	677,769 "
	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 "	14,464,974 "
	B. K.	15,000 "	154,200 "	62,700 "	- 440 "	
	T.	12,429,573 "	13,064,293 "	13,603,058 "	14 030,030 "	
Telegraaf en Telefoon	B.	6,257,650 "	6,544,205 "	6,859,420 "	7,154,200 "	7,261,328 "
	B. K.	* + 3,300 "	* + 8,050 "	20,000 "	- 14,202 "	
	T.	6,260,950 "	6,552,255 "	6,879,420 "	7,032,988 "	
Zeewezen	B.	5,786,042 "	5,971,042 "	6,755,042 "	6,922,592 "	6,932,974 "
	B. K.	784,500 "	1,177,500 "	157,000 "	- 1,918 "	
	T.	6,570,542 "	7,148,542 "	6,892,042 "	6,970,474 "	
Comité van Wetgeving	B.	5,000 "	5,000 "	5,000 "	5,000 "	5,000 "
Wachtgelden	B.	118,500 "	147,000 "	147,000 "	153,000 "	153,000 "
	B. K.	5,000 "	"	"	*** + 56,000 "	
	T.	121,500 "	147,000 "	147,000 "	189,000 "	
Pensioenen	B.	50,000 "	50,000 "	50,000 "	50,000 "	50,000 "
Hulpgetijden	B.	59,000 "	69,000 "	69,000 "	71,500 "	81,500 "
	B. K.	5,000 "	"	"	*** + 600 "	
	T.	64,000 "	69,000 "	69,000 "	72,100 "	
Toelaag aan de Lijfrent- en Hulpkas voor werkklieden	B.	"	"	"	"	799,210 "
Onvoorziene uitgaven	B.	15,750 "	15,750 "	15,750 "	18,150 "	18,150 "
	B. K.	238,196 64	10,170 79	2,000 "	*** + 2,000 "	
	T.	255,946 64	25,920 79	17,750 "	20,150 "	
Buitengewone uitgaven	B.	"	450,500 "	300,000 "	65,000 "	1,615,000 "
	B. K.	18,500 "	50,000 "	17,300 "	"	
	T.	18,500 "	484,500 "	317,300 "	65,000 "	
Algeheele Totalen.	B.	138,165,054 "	147,172,330 "	164,560,412 "	160,527,494 "	165,157,850 "
	B. K.	8,859,056 65	22,946,117 79	4,186,929 "	*** + 5,215,250 "	
	T.	147,024,090 65	170,118,447 79	168,747,341 "	165,542,744 "	

* Overdrachten krachtens de wet van 12 Augustus 1901.

** Overdrachten krachtens de wet van 9 Mei 1900.

*** Aan te vragen overdrachten en bijkredieten.

De verhooging met 4,830,356 frank, op de voor het dienstjaar 1903 uitgetrokken kredieten, vergeleken met die welke de Kamer toekende voor het dienstjaar 1902, betreft de volgende posten :

<i>Hoofdbeheer</i>	fr.	10,700
<i>Spoorweg</i> , inbegrepen de Pensioen- en onderstandskas der werklieden		2,691,503
<i>Posterijen, telegraaf en telephoon.</i> { Gemeenschappelijke diensten fr. 15,379		
	{ Posterijen	398,944
	{ Telegraaf en telephoon.	141,380
		555,653
<i>Zeewezen</i>		12,500
<i>Onderstand</i> aan gewezen beambten en bezoldigde werklieden, aan hunne weduwen, kinderen of familie, welke in eenen ongelukkigen toestand verkeerden.		10,000
<i>Uitzonderlijke uitgaven</i> (Zeewezen).		1,550,000
		4,830,356
GELIJK TOTAAL.		fr. 4,830,356

Voor iedereen van die posten is de voorziene verhooging onderverdeeld als volgt :

Hoofdbeheer :

Jaarwedde van ambtenaren en beambten	meer fr.	700
Honoraria van de advocaten des departements	—	10,000
ALGHEELE VERHOOGING		fr. 10,700

SPOORWEGEN :

<i>Gemeenschappelijke diensten :</i>	Meer.	Minder	
Jaarwedde van ambtenaren en beambten fr.	»	4,960	
Werkloon van aangestelden en werklieden.	5,465	»	
Drukwerk, tarieven, plaatsbewijzen voor reizigers, kantoorbehoefden	»	1,553	
Toelage aan de Verzekerings- en Pensioenkas voor van den Grand-Central belge overgenomen ambtenaren en beambten	»	6,000	
Toelage aan de Pensioen- en onderstandskas voor werklieden	8,490	»	
TOTALEN. fr.	13,955	12,515 = meer	1,440
OVER TE DRAGEN.			fr. 1,440

	OVERGEBRACHT. . . . fr.		1,440
<i>Wegen en werken :</i>			
	Meer.	Minder.	
	—	—	
Jaarwedde van en vergoeding voor ambtenaren en beamb- ten fr.	5,250	»	
Werkloon van aangestelden en van de bedienden voor het toezicht en de politie op de baan	35,972	»	
Dwarsliggers, spoorstaven en toebehooren	»	60,769	
Werktuigen, gereedschap en ver- schillende voorwerpen . . .	»	3,721	
TOTALEN . . . fr.	41,222	64,490 = minder	23,268

<i>Trekdienst en materieel :</i>			
Jaarwedde van en vergoeding voor ambtenaren en beamb- ten fr.	6,150	»	
Werkloon van aangestelden en werklieden	557,229	»	
Bezuinigings-en regelmatigheids- premiën	105,745	»	
Brandstof en andere verbruiks- voorwerpen	915,000	»	
Onderhoud en herstelling van het materieel	27,990	»	
TOTALEN. . . fr.	1,612,114	» = meer	1,612,114

<i>Vervoer :</i>			
Jaarwedde van en vergoeding voor ambtenaren en beamb- ten fr.	83,855	»	
Werkloon van aangestelden, tijdelijke wachters, werk- lieden, enz	330,674	»	
Premiën tot het aanmoedigen van den regelmatig gang der treinen	55,446	»	
Adverteerkosten	1,555	»	
Verlies en schade	625,887	»	
TOTALEN. . . fr.	1,095,417	» = meer	1,095,417
OVER TE DRAGEN. . . . fr. 2,685,703			

OVERGERRACHT. . . . fr. 2,685,703

*Heffing der ontvangsten en
toezichtdiensten :*

Jaarwedde van en vergoeding voor ambtenaren en beamb- ten fr.	3,160	»	
Werkloon van hulpbeambten en werklieden	2,640	»	
TOTALEN. . . . fr.	5,800	»	= meer 5,800
ALGEHEELE VERHOOGING VOOR DE SPOORWEGEN. . . . fr. 2,691,503			

POSTERIJEN, TELEGRAAF EN TELEPHOON :*Gemeenschappelijke diensten :*

Jaarwedde van en vergoeding voor ambtenaren en beambten fr.	Meer. 5,900
Werkloon van bedienden, betaald per stuk, per dag of per maand	9,479
TOTAAL. . . . fr.	15,379

Posterijen :

Jaarwedde van en vergoeding voor ambtenaren en beambten fr.	112,325
Jaarwedde van en vergoeding voor brievenbestellers en andere lagere bedienden	249,254
Vervoer van postpakketten	8,365
Materieel, kantoorbehoeften, enz.	29,000
TOTAAL. . . . fr.	398,944

Telegraaf en telephoon :

Jaarwedde van en vergoeding voor ambtenaren en beambten fr.	113,390
Werkloon van bedienden, betaald per stuk, per dag of per maand	5,940
Onderhoud van de lijnen en kantoren; verscheidene benodigdheden	22,000
TOTAAL. . . . fr.	141,330

Algeheele verhooging voor de posterijen, telegraaf en telephoon fr. 555,653**ZEEWEZEN :**

Jaarwedde van en vergoeding voor ambtenaren en beambten. fr.	12,500
--	--------

ONDERSTAND :

Onderstand aan gewezen beambten en werklieden, enz. . . . fr.	10,000
---	--------

BUITENGEWONE UITGAVEN :

Bouwen van eene pakketboot voor de lijn Oostende-Dover, van eene sleepboot, van eene loodsboot, enz. fr.	1,550,000
---	-----------

HOOFDSTUK II.

Spoorweg.

EERSTE AFDEELING. — GELDELIJKE TOESTAND.

In de huidige regeling onzer begrotingen, bevat de Begrooting van spoorwegen, jaarlijks aan de Kamer onderworpen, niet de *exploitatiekosten*. Bijgevolg zou de bespreking der Begrooting uitsluitend over deze uitgaven moeten loopen. Doch dergelijk onderzoek, gescheiden van dit der *ontvangsten van de onderneming*, van de *uitgaven voor inrichting* en van de *geldelijke lasten*, zou niets doen kennen van den wezenlijken toestand des spoorwegs.

Toch zijn de uitslagen van deze overgroote onderneming van het hoogste belang voor het land.

Volgens de tabel der buitengewone uitgaven, in den *Toestand der Schatkist* op 31^{re} December 1901, bladzijde 76 en 77, beloopt het totaal van de buitengewone geldmiddelen, aan de spoorwegen besteed van den aanvang tot 1 Januari 1902 fr. 4,616,260,868 38
de algeheele uitgaven van België op buitengewone diensten
bedragen op denzelfden datum 3,928,459,939 68
voegt men bij de spoorweguitgaven op buitengewone
diensten fr. 4,616,260,868 38
de inrichtingsuitgaven op gewone
diensten 2,504,208 37
en het kapitaal dat de afkoops-jaar-
sommen vertegenwoordigt 397,918,348 68

zoo vindt men als algeheele som voor
de spoorwegkosten fr. 2,016,480,428 45
of 31.3% van al de buitengewone uitgaven des lands.

Dus hebben onbetwistbaar de geldelijke uitslagen der onderneming rechtstreeks invloed op den geldelijken toestand des lands en kunnen zij hem grondig wijzigen.

*
* * *

In uitvoering van artikel 6 der wet van 1 Mei 1834, legt de heer Minister aan de Kamers ieder jaar een *Verslag* over van de verrichtingen des spoorwegs tijdens het dienstjaar.

Deze *Jaarverslagen* dienen om de Kamers den algemeenen toestand der spoorwegen te laten bestudeeren en haar het toezicht te vergemakkelijken, dat zij wettelijk uitoefenen bij de beraadslaging en stemming over de jaarlijksche begrooting van uitgaven.

Sedert vele jaren, wijden de Middenafdeelingen die de Begrooting van spoorwegen onderzoeken, steeds een deel van haar verslag toe aan den geldelijken toestand.

De aanzienlijke toeneming van het kapitaal voor eerste inrichting, gepaard met de buitengewone verhooging van de uitgaven en van de onregelmatige vermeerdering der ondernemingskosten, noopte de Middenafdeelingen aan dat deel der verslagen over de begrootingen van 1901 en 1902 meer uitbreiding te geven.

Op hare beurt, besteedde de Senaats-Commissie verleden jaar het grootste gedeelte van haar verslag aan den geldelijken toestand des spoorwegs.

Bedoelde Commissie onderzocht vooral de wezenlijke waarde van onzen spoorweg, een punt, waarvan geen spraak is. Wel geldt het de werkelijke voortbrengingskracht der onderneming en het nauwkeurige van het stelsel van boekhouden, waarnaar de geldelijke uitslagen der onderneming worden opgegeven in de *Jaarverslagen*.

Volgens de besluiten der Middenafdeelingen voor 1901 en 1902, zou het in 1878 ingevoerd financieel stelsel op verre na niet onberispelijk zijn : het zou ons eene betwistbare boekhouding geven, omdat het niet overeenkomt met de *voltrokken feiten*.

Daarbij zou het inrichtingskapitaal niet spoedig noch doelmatig genoeg worden uitgedelgd. De uitslagen der onderneming zouden, ten slotte, bewijzen dat de ontvangsten blijven en toenemen, maar ook dat de noodige uitbreiding der inrichtingen groote uitgaven aan kapitaal vergt en de ondernemingskosten gestadig en soms snel doet toenemen, waartoe nog andere omstandigheden bijdragen ; zoodat men zich erg vergissen zou, wanneer men den spoorweg beschouwt als eene bron van groote winst voor den Staat.

Daarentegen acht de Senaats-Commissie de uitslagen der exploitatie, zooals zij blijken uit de *Jaarverslagen*, uitmuntend ; zij denkt dat de jaarlijksche lasten van den spoorweg merkelyk hooger zijn dan hij streng genomen zou hoeven te dragen, en dat het bestaande stelsel van boekhouding niet vatbaar is voor ernstige critiek.

In de Middenafdeeling werd lang beraadslaagd over deze strijdige gevolgtrekkingen, alsmede over de geldelijke uitslagen van het jaar 1901, opgegeven in het *Jaarverslag* over dat dienstjaar.

Volgens het gunstigste stelsel — dit van de Senaats-Commissie — zou de spoorweg hoogere lasten dragen dan zijne wezenlijke. Het verslag van den Senaat bewijst dit aldus :

Het nuttig kapitaal bedraagt op 31 December 1900 fr.	1,929,380,353 12
De aflossing (totaal der dotatiën, tabel VIII, kol. 10, <i>Jaarverslag</i> 1900, blz. A/104-105) bereikt.	412,718,410 93
Blijft op 1 Januari 1901 om uit te delgen	fr. 1,516,661,942 19

Op dien grondslag berekent het Bestuur zijne lasten.

Doch het verslag van den Senaat houdt deze officiële berekening niet voor nauwkeurig, en beweert dat men, om nauwkeurig te weten welk kapitaal op 1 Januari 1901 nog uit te delgen blijft, moet aftrekken van het totaal van fr. 1,516,661,942.19 :

1° Het saldo van de *rekening der interesten in loopende rekening tusschen den*

spoorweg en de Schatkist op 31 December 1900 (zie tabel IX, 10^e en 11^e kol., Jaarverslag 1900, blz. A/106-107), dus, fr. 307,079,628 61

Min het bedrag der sedert den oorsprong betaalde pensioenen	11,978,269 »
of	fr. 295,101,359 61
2 ^o De kosten van den voorraad, bestaande op 31 December 1900.	41,492,345 74
3 ^o De kosten van het rollend materiëel	409,527,950 73
TOTAAL van de afhoudingen op het nog uit te delgen kapitaal	fr. 746,121,637 08

Dus vermindert het nog uit te delgen kapitaal, op 1 Januari 1901 tot. fr. 1,070,540,305 11

De kilometrische kost onzer 3,673 kilometer lijnen komt bijgevolg, zegt het verslag, den 1 Januari 1901, te staan op 291,462 frank (1).

De interest thans door den Staat betaald voor zijne leeningen, waarvan de opbrengst gedeeltelijk werd besteed aan den spoorweg, 3 % zijnde, zou de spoorweg slechts 3 % interest moeten betalen op de kapitalen, voor zijne inrichting uitgegeven.

De interest der kapitalen bepaald zijnde op 3 %, zou de wezenlijke last, door den spoorweg te dragen om op 1 September 1970 zijn kapitaal uit te delgen, berekend worden als volgt :

a) Interest en jaarrente van een kapitaal van fr. 1,070,540,305.11.	
Jaarrente: 52,116,209.51 + 4,695,389.83 = . . .	fr. 36,811,599 43
b) Interest tegen 3 % van 't kapitaal besteed voor het rollend materiëel en den voorraad (451,020,275.47) . . .	13,530,608 25
TOTAAL	fr. 50,342,207 59

Welnu, de geldelijke lasten voor 1900 werden door het Bestuur (zie Verslag der Middenafdeeling 1901, Tabel blz. 28-29) bepaald op nage-
noeg fr. 65,480,815 »

Zoodat tijdens het dienstjaar 1900, de spoorweg te veel geldelijke lasten zou gedragen hebben tot beloop van . . . 15,138,607 41

(1) Volgens het Jaarverslag 1900, tabel XIII, blz. A/110 en 111 op 31 December 1900 was uitgegeven :

Voor de lijnen, rechtstreeks door den Staat aangelegd.	fr. 445,625,670 78
Voor de lijnen, bij accord voor rekening van den Staat aangelegd . . .	170,664,517 48
Voor de afgekochte lijnen	847,568,500 20
Voor het vast materiëel.	46,907,108 74
Voor uitgaven aan studie, plannen, enz.	15,311,999 95

TOTAAL fr. 1,523,875,597 13

Daaruit blijkt dat, zonder rekening te houden met de tusschenvallende interesten en de kosten van het rollend materiëel, de uitgaven voor het aanleggen van banen die den Staat toehooren, op 31 December 1900 per kilometer 414,880 frank bedragen.

Strenggenomen zou uit deze wijze van rekening volgen dat de spoorwegen, in plaats van te sluiten met een tekort, door het Bestuur bepaald op fr. 4,660,147.37, in 1900 zouden gegeven hebben een boni van nagenoeg 43,500.000 frank, en dat in 1901 het boni nagenoeg 13,000,000 frank zou bedragen, in plaats van fr. 30,093.80.

* * *

Om de volgende redenen is deze geruststellende gevolgtrekking onmogelijk aan te nemen :

1^o Men mag niet beschouwen — en het Bestuur doet het overigens niet — als wezenlijk actief, in rekening te brengen om te bepalen welk kapitaal nog uit te delgen blijft, het *bedrag der samengevoegde boni's, verhoogd met het saldo der samengestelde interesten in loopende rekening* tusschen den spoorweg en de Schatkist (*Jaarverslag* 1901, tabel IX, 10^o en 11^o kol., blz. A/98 en 99).

Volgens de Senaats-Commissie, vertegenwoordigt het bedrag der samengevoegde boni's, verhoogd met de samengestelde interesten in loopende rekening zijnde op 31 December 1900 (tabel IX)	fr. 307,079,628 61
na aftrek van 't bedrag der sedert den oorsprong betaalde pensioenen	11,978,269 »
eene zuivere som van	fr. 295,101,359 61
die van het kapitaal is af te trekken (1).	

Het saldo fr. 307,079,628.61 is onderverdeeld in twee bestanddeelen :

1 ^o <i>Het bedrag der samengevoegde boni's na aftrek van het tekort</i>	fr. 115,528,476 76
2 ^o <i>Het saldo van de rekening der samengestelde interesten in loopende rekening.</i>	191,551,151 85
GELIJK TOTAAL.	fr. 307,079,628 61

Onder voorbehoud van de verder gedane opmerkingen over de boekhouding, vertegenwoordigt het *bedrag der boni's* eene wezenlijke waarde, die bestond, maar door den Staat voor zijne behoeften werd verbruikt.

Het *saldo der interesten in loopende rekening* vertegenwoordigt slechts eene *fictieve* waarde, gevolg van theoretische berekeningen, die nooit elders dan op het papier bestonden.

Maar, zegt men, het komt er weinig op aan of de Staat de boni's van den spoorweg verteerde, want ware hij in handen van concessiehouders geweest,

(1) 't Is niet te begrijpen waarom het *bedrag der pensioenen* van deze rekening is afgetrokken. Het beloop van de jaarlijksche pensioenen zou op de Begrooting der jaarlijksche uitgaven moeten voorkomen. Denkt men dezen post te moeten verbinden aan de rekening der boni's en der samengestelde interesten in loopende rekening, dan dient zij ten minste ook verhoogd met samengestelde interesten.

dezen zouden hunne boni's op interest hebben uitgezet of gebruikt tot aflossing van hunne rentebrieven. Wil men zich dus nauwkeurig rekenschap geven van de voortbrengingskracht des spoorwegs, dan dient deze onderstelling toegepast op zijne rekeningen.

In het Verslag over de Spoorwegbegroting 1901 (blz. 172 en volg.) werd getracht te bewijzen, dat de grondslagen van de *interesten-rekening in loopende rekening* niet waren aan te nemen, en dat de onderstelling waarvan zij uitgaat louter willekeurig is. Handelsvennootschappen deelen hare winsten uit, doch zetten ze niet op interest.

Wij achten het nutteloos hier verder op aan te dringen. 't Ware beuzelachtig, op te sporen wat de toestand wezen zou, ware er een ander financieel stelsel gevolgd. Dit zijn nuttelooze, zelfs gevaarlijke beschouwingen.

Vermits de boni's werden verbezigt, kunnen zij geene reserve zijn en ook geenen kroos opleveren. De fr. 191,551.151.85, volgens het door ons onderzocht stelsel een hoofdzakelijk bestanddeel van den geldelijken toestand, zijn ingebeelde millioenen, waarover nooit iemand te beschikken had. Te vergeefs zou men er spoor van zoeken in de *Jaarverslagen der Schatkist*. Dit kunstmatig saldo komt niet overeen met een werkelijk inkas, dat diende tot wezenlijke aflossingen. Dus mag het niet worden beschouwd als wezenlijk bestanddeel van den toestand en kunnen er geene ernstige gevolgtrekkingen op gesteund worden.

't Is uiterst gevaarlijk in de boekhouding, onder voorwendsel van vergelijking (zie verslag der Middenafdeeling over de Begroting voor 1902, blz. 114 en volg.), louter theoretische berekeningen in te voeren. Dit bemoeilijkt nutteloos het onderzoeken van den wezenlijken toestand en kan erge verwarring verwekken in den geest der besten.

Ware de hier door ons besproken stelling nauwkeurig, men zou groot ongelijk hebben zich te bekreunen om de *uitdelging* van het kapitaal. Zelfs zou het intrekken van de aflossingsrenten enkel voordeelig wezen, vermits de boni's des te grooter zouden zijn, en bijgevolg het actief-saldo van de interesten-rekening, en, alleen door den samengestelden interest, zou in min dan zestig jaar het kapitaal verdwenen zijn uit de interesten, zonder dat eene wezenlijke uitdelging noodig is. Het ongerijmde van het gevolg bewijst de dwaling van het beginsel.

2^o Er mag niet worden gelet op het saldo der rekening *voorraad* om te bepalen welk *kapitaal nog uit te delgen blijft*.

Op 31 December 1900 was er aan voorraad :

a) <i>Wegen en Werken</i> (tabel XXII, <i>Jaarverslag</i> 1900, blz. A/124)	fr.	15,747,444	16
b) <i>Trekdienst en Materiëel</i> (tabel XXXII, <i>Jaarverslag</i> 1900, blz. A/137).		25,744,901	58
TOTAAL.		fr.	41,492,345 74

De waarde van den *voorraad* dient als wezenlijk beschouwd, moet in de balans voorkomen, doch niet als *uitdelging*, want de strenge beteekenis

daarvan is *uitkeering*. Doorgaans betaalt de gewone Begrooting den voorraad. Deze dient verbruikt voor onderhoud van wegen en materieel, en kan dus *geene onrechtstreeksche uitdelging* zijn.

5^o Verkeerd is het, te beweren dat, streng genomen, het *rollend materieel* niet hoeft uitgedelgd, omdat zijne vernieuwing (uitbreiding niet inbegrepen) een last der exploitatie-rekening is. Zulk stelsel is niet aan te nemen, omdat het strijdt met de uitdrukkelijke bepalingen der wetten van 1 Mei 1834 en 12 April 1833, die de opbrengst der weggelden doen besteden aan uitkeering van de ontleende kapitalen, zonder onderscheid tusschen de kapitalen, gebruikt voor het aanleggen van wegen en diegene welke worden besteed tot het aankopen van rollend materieel.

Uit deze beschouwingen volgt dat de berekening tot het bepalen van het kapitaal hetwelk dienen moet als grondslag voor onze *geldelijke lasten* op 1 Januari 1902, zooals wij ze opsommen bladzijde 15, 16 en 17 van dit verslag, niet kan aangenomen worden, omdat zij de wezenlijke lasten willekeurig vermindert.

Thans een paar woorden over de interesten, door den spoorweg te betalen.

Uit het *Jaarverslag* 1901 leeren wij dat voor dat dienstjaar de interest, door den spoorweg te betalen, verminderd is tot 3 %. Tot in 1900 werd ondersteld dat de spoorweg 5.23 % aan kroos betaalde, voor al de kapitalen, gebruikt tot zijne inrichting en volgens zijne boekhouding niet uitgedelgd. Het *Jaarverslag* billijkt de verlaging van den kroos door den tegenwoordigen stand der rente.

Tot hiertoe brachten de Middenafdeelingen der Kamer nog geen stellig oordeel uit over het *bedrag van den interest*. In het verslag van 1902 (blz. 154) werd eenvoudig gezegd dat de lasten aan interesten en kosten niet nauwkeurig schenen berekend, en men, om ze met alle wenschelijke nauwkeurigheid te bepalen, den spoorweg juist dezelfde lasten aan kroos en kosten diende op te leggen als de Schatkist draagt voor de nominale sommen, aan den spoorweg besteed.

Wij weten niet hoe hoog het toepassen van dat stelsel den last aan interesten en kosten zou doen stijgen. Hoofdzaak is het, den last nauwkeurig te berekenen, wat tot hiertoe niet geschiedde. Zoo vinden wij bij voorbeeld dat tijdens het terechtbrengen van de rekening na 1878, het Bestuur voor de dienstjaren 1833 tot 1878 eenen onderstelden interest van 4 % toepaste, ofschoon de Schatkist gedurende dit tijdvak eenen hooger kroos betaalde; dat anderzijds in 1887 het bedrag werd verminderd tot 3 1/2 %, en in 1897 tot 3.23 %, ofschoon sedert de omzetting in 1893, de laatste leeningen niet meer betaalden dan 3 %.

Toch doet een lid opmerken, dat zoo de interest, door den spoorweg betaald, niet overeenkomt met den door de Schatkist betaalden, het verschil nu ten goede kwam aan den spoorweg en dan aan de Schatkist, wat voor gevolg heeft dat de spoorweg eigenlijk meer betaalde dan zijn last.

Dit zou kunnen zijn, maar ook het tegendeel is mogelijk. Dus blijft dit punt erg te betwijfelen. In elk opzicht ware 't beter zich niet te vergenoegen

met nabijkomende cijfers en de berekening te steunen op onbetwistbaar nauwkeurige grondslagen. De reden duidt aan — en de wet eischt het overigens — dat de spoorweg derzelfden kroos betaalt als de Schatkist, en voor de nominale sommen, daarenboven nog de schatkistkosten voor het verhandelen van het deel in de leeningen en den hem betreffenden dienst van het deel der Schuld.

Hooger zegden wij dat er nooit werd getwijfeld aan de innerlijke waarde van den spoorweg. Niet zoo is 't met zijne wezenlijke voortbrengingskracht, breedvoerig betwist in verschillende Middenafdeelingen. De voornaamste bedenkingen gelden, dit jaar als vroeger, het in 1878 aangenomen stelsel van boekhouding, dat sedert veel werd uitgebreid.

Duidelijkheidshalve zullen wij achtereenvolgens opsommen de meeningen die werden geuit over de *boekhouding* zelve, de *hervorming van de Begroeting*, de *uitdelging* en de *uitslagen der exploitatie* of het *wezenlijk voortbrengingsvermogen* van den spoorweg.

*
* * *

BOEKHOUDING. — Tot in 1878 gaven de rekeningen van den spoorweg de verrichtingen van de algemeene Thesaurie weer. De spoorweg nam ten zijnen laste al de sommen die de Schatkist besteedde aan den interest en de uitdelging, door de leeningswetten voorzien, of aan voor het bij voorbaat uitkeeren van zijne schulden.

Dit stelsel kwam overeen met de wetten van 1854 en 1855. De daaruit voortvloeiende boekhouding kwam overeen met de *wezenlijke feiten*.

Doch naar gezegd werd, leverde het dit bezwaar op, dat het sommige dienstjaren te zware lasten oplegde en andere er bijna gansch van ontsloeg, zoodat de jaarlijksehe geldelijke uitslagen daardoor in de war geraakten.

Om deze bezwaren te verhelpen, besloot het Spoorwegbestuur voortaan hare boeken te houden naar nieuwe regelen, welker werking werd uiteengezet in de twee jongste verslagen (1901, blz. 140, en 1902, blz. 98 en volg.) en in 't *Jaarverslag* over 1878 (blz. 60 en volg.).

« In plaats van het net te beschouwen als zijne kapitalen voor eerste inrichting te verwerven door middel van leening, mits bijdrage van de Schatkist, werd in beginsel aangenomen dat hij ondersteld zou worden ze rechtstreeks te ontleenen aan de Schatkist, voortaan zijn natuurlijke bankier, doch onder vaste en onveranderlijke regelen. Men nam 4 % aan voor den interest en negentig jaar voor de uitdelging. En wel om deze redenen : het bedrag van 4 %, uit overweging van de lasten, door de Schatkist gedragen, rekening gehouden met de achtereenvolgende omzettingen van de rente 5 in 4 $\frac{1}{2}$ % en van 4 $\frac{1}{2}$ in 4 %; en negentig jaar, omdat dit de gewone duur van concessiën is. »

Door uitbreiding van de in 1878 aangenomen regelen, stelde men, in 1885, de *wederzijdsche rekening der interesten in loopende rekening* in, en wijst men de *rekening van eerste inrichting* terecht door bijvoeging van de *tusschenvalende interesten*. (Zie Verslag der Middenafdeeling van 1902, blz. 114 en volg.)

* * *

Volgens het eerste gevoelen, bij de beraadslaging ter Middenafdeeling uiteengezet, kan het tot in 1878 gevolgd stelsel bezwaren hebben opgeleverd. Doch het kwam overeen met de wet, dus is 't moeilijk te begrijpen dat het zonder toedoen des wetgevers gewijzigd werd. Verre van de waarheid nabij te komen, wijken in elk geval de *nieuwe formules* daar blijkbaar van af.

Zij hebben dit hoofdgebrek, dat de boekhouding is gegrond op *onderstelling* in stede van op *wezenlijke feiten*. Daarbij heeft men, door de formules toe te passen op de vroeger gesloten dienstjaren (1855 tot 1878) heengestapt over de voltrokken feiten.

Als eerste gevolg van die zoogezegde terechtwijzing der boekhouding, kennen wij thans niet welk bedrag van het kapitaal tot eerste inrichting *nog werkelijk blijft uit te delgen*, en kunnen dus de *jaarlasten aan interest en uitdelging*, ongeminderd het bedrag van den interest, waarvan wij reeds spraken, en het stelsel van uitdelging, waarvan verder spraak zal wezen, niet nauwkeurig worden bepaald; en als later gevolg, hebben wij thans hoegenaamd geene zekerheid over de *einduitslagen* der exploitatie.

* * *

Volgens het tweede gevoelen, levert het stelsel van boekhouding van 1878 niet zooveel bezwaren op, omdat eigenlijk gansch de fondsenbeweging geschiedt door bemiddeling der Schatkist en wordt nagegaan door de Rekenkamer. Dus zijn de cijfers van ontvangsten en uitgaven der exploitatie, op de *Tabel der geldelijke uitslagen* gebracht (tabel VII, *Jaarverslag* 1901, blz. A/96 en 97), nauwkeurig. Het bedrag van het kapitaal voor eerste inrichting, in de tweede kolom van de tabel gebracht, komt ten naasten bij overeen met het bedrag van de aan den spoorweg besteedde kapitalen, zooals wordt opgegeven in den *Toestand der Schatkist* op 31 December 1901. De weinig beduidende verschillen zijn uit te leggen. Daaruit moet worden afgeleid dat de *geldelijke lasten*, tot welker bepaling het kapitaal voor eerste inrichting als grondslag dient, goed zijn berekend en dat bijgevolg het verzet van de bestrijders der tegenwoordige boekhouding ongegrond zijn, zooals blijkt uit vergelijking van de cijfers der Schatkist met die van de *Jaarverslagen*.

* * *

Op deze aanmerkingen antwoorden de bestrijders van de huidige boekhouding dat hun verzet in geenen deele de boekhouding der *openbare Schatkist* geldt, die wel uitmuntend is, maar wel de bijzondere boekhouding, door het Spoorwegbestuur ingevoerd om van zijn standpunt de *geldelijke uitslagen* der exploitatie te bepalen; dat deze bijzondere boekhouding niet aan de Rekenkamer wordt voorgelegd; dat, zoo zij daaraan werd onderworpen, zij niet goedgekeurd zou worden, omdat zij niet op de wet is gesteund; dat de uitslagen onmogelijk te vergelijken zijn met die van de verrichtingen der Schatkist.

Nooit golden de tegenwerpingen de cijfers van ontvangsten en uitgaven der exploitatie, — evenwel met dit voorbehoud dat de pensioenen onder de

uitgaven dienen gebracht, — maar wel het bepalen van het kapitaal voor eerste inrichting *dat nog uit te delgen blijft*, de *geldelijke lasten* en het nauwkeurige van de cijfers betreffende de *jaarlijksche uitgaven* der exploitatie.

* * *

Kapitaal voor eerste inrichting — Men zegt dat het kapitaal voor eerste inrichting, door de *Tabel der geldelijke uitgaven* opgegeven (tabel VIII, *Jaarverslag* 1904, blz. A/96-97), nagenoeg overeenkomt met het wezenlijk kapitaal, aangeduid in den *Toestand der Schatkist*, op 31 December 1904. Doch niet daarover voornamelijk loopt de tegenwerping, maar wel vooral over de grondslagen der boekhouding. Ook over de wijze om het algeheel kapitaal te bepalen, wijl er, wat nochtans zou dienen, geen onderscheid wordt gemaakt tusschen het *werkelijk uitgegeven* kapitaal en ditgene dat de *jaarrenten* vertegenwoordigt. Doch voor het kapitaal geldt zij vooral de wijze om te bepalen welk kapitaal *nog uit te delgen blijft*; trouwens, naar dit laatste en naar niet het algeheel kapitaal, zijn de *geldelijke lasten* berekend, vermits er wel degelijk geen interest noch uitdelging meer te betalen is op het uitgedelgd deel van het kapitaal.

Welnu, volgens de balans, vastgesteld op 31 December 1878, *volgens de vroegere wijze van boekhouding*, beliepen de uitgedelgde kapitalen (prijs van uitgifte) . . . fr. 87,529,264 78 aldus onderverdeeld :

Kapitalen op leeningen uitgedelgd. . . fr.	85,675,812 58
Kapitalen uitgedelgd door betaalde jaarrenten.	3,853,452 20

Deze uitdelging veroorzaakte navolgende uitgaven :

1 ^o Voor fondsen, gebruikt tot uitdelging der leeningen fr.	88,832,748 56
Voor kosten van uitdelging der leeningen	445,023 46
Voor kosten betreffende de leeningen. . .	4,587,756 76
TOTAAL. . . . fr.	93,665,508 58
2 ^o Voor uitdelging op jaarrenten . . .	4,524,952 20

ALGEMEEN TOTAAL. . . . fr. 97,989,460 78 (1)

En volgens de balans, op denzelfden datum bepaald *naar de nieuwe formules van boekhouding*, gelijk de som, besteed aan uitdelging op leeningen, de uitdelging zelve en is herleid tot. fr. 22,334,279 96

De uitdelging op jaarrenten is gebracht op 4,250,405 20

TOTAAL. . . . fr. 26,564,685 16

(1) Zie blz. 296 en 297, *Jaarverslag* 1878.

die werden verhoogd met :

1 ^o De toelagen, ontvangen van Brussel, Gent, enz. fr.	391,181 88
2 ^o De opbrengst van vei- ling van onroerende goe- deren	2,233,104 80
3 ^o De kosten van het baanvak Landen-Sint-Trui- den, waarvan het genot in 1837 werd afgestaan aan de Maatschappij Doornik-Jur- beke.	1,361,892 99
4 ^o Het inkas der exploi- tatie op 31 December 1878, door toedoen van de <i>nieu- we formules</i> gebracht van fr. 12,294,906.84 op . .	41,308,853 54
	45,295,053 21
TOTAAL. fr.	71,859,716 37

die worden afgetrokken van de schuld des spoorwegs aan de Schatkist.

Op 31 December 1882, dus vier jaar nadien, was de algeheele uitdelging gedaald tot fr. 67,339,025.53, ofschoon sedert 1878 de *fictieve* jaarrente volgens de *nieuwe formules* van fr. 22,334,279.96 was gestegen tot fr. 29,924,179.96 en het cijfer der uitdelgingen per jaarrente van fr. 4.230,403.20 gestegen tot fr. 8,631,068.02. De vermindering op het totaal der uitdelging kwam hieruit voort, dat het inkas der exploitatie, ook als uitdelging beschouwd, was gedaald van fr. 41,308,853.54 tot fr. 24,234,758.53.

Deze uitslag maakte tastbaar hoe onregelmatig de wijze was, die in 1878 werd aangenomen tot bepaling van het *kapitaal dat nog uit te delgen bleef*. Het Bestuur begreep zulks, want men vindt navolgende nota in de rekening van eerste inrichting op 31 December 1883 (1) :

„ *Uitdelging.* — Onder deze rubriek werd als fictieve uitdelging vermeld „ het beschikbaar saldo van den spoorweg, wat voor gevolg had verkeerde- „ lijk de nog uit te delgen sommen te verminderen tot het verschuldigd „ bedrag. — Voortaan zal dit saldo voorkomen op de *Financiële rekening.* „

Dien ten gevolge is de aflossing op 31 December 1883 gebracht tot fr. 46,759,109 05 aldus onderverdeeld :

a) Fictieve jaarrenten als gevolg van de <i>nieuwe for- mules</i> fr.	32,241,417 53
b) Jaarrenten, door de openbare schuld betaald	9,845,691 68
c) Veiling van onroerende goederen, toela- gen van steden, afstand Landen-St-Truïden	4,671,999 84
GELIJK TOTAAL. fr.	46,759,109 05

(1) Zie nota 3, *Jaarverslag* 1885, tabel I, blz. A/93.

Op 31 December 1884, beloopt de uitdelging, berekend naar den nieuwen regel, in 1883 aangenomen fr. 49,501,487 27

Doch op 31 December 1885 daalt zij opnieuw tot . . . fr. 40,509,279 82
ten gevolge van het invoeren van nieuwe regelen, waaronder het versmelten van het kapitaal dat de jaarrenten vertegenwoordigt met het comptant betaalde kapitaal.

Deze gestadige veranderingen hadden voor gevolg dat sedert het toepassen van de formules van 1878, al de berekeningen, gesteund op het *kapitaal dat nog uit te delgen blijft*, niet overeenkomen met de wezenlijke feiten; dat namelijk de som van fr. 112,718,410.93 (tabel VII, kol. 10, blz. 104 en 105, Jaarverslag 1900) door het Bestuur opgegeven als totaal van de uitdelgingsrenten der zeven en zestig afgelopen dienstjaren en afgetrokken van het *nuttig kapitaal* om het kapitaal te bepalen *dat nog uit te delgen blijft*, niet overeenkomt met het totaal van de door de Schatkist verwezenlijkte uitdelgingen, noch zelfs met een totaal gesteund op feiten die gelijkstaan met uitdelgingen, en dat bijgevolg het cijfer 1,816,661,942 19, door het Bestuur opgegeven als beloop van het *kapitaal* dat op 1 Januari 1901 *nog uit te delgen bleef*, niet als nauwkeurig kan worden beschouwd.

Dit beteekent niet, zooals men schijnt te gelooven, dat er tot hiertoe eene uitdelging geschiedde. Integendeel stegen de sommen, besteed aan de werkelijk gedane uitdelgingen tot 31 December 1878, stellig tot fr. 87,529,264.78 en werd het kapitaal werkelijk uitgedelgd, ten minste tot beloop van het deel der jaarsommen, besteed aan uitdelging, en van het evenredig deel dat den spoorweg mag toegekend worden in de uitdelgingen, werkelijk gedaan door het Uitdelgingsfonds (1).

Doch het nauwkeurig totaal van deze uitdelgingen is te bepalen.

Uit al het vorenstaande dient enkel deze waarneming onthouden : de boekhouding sedert 1878 kan ons niet den waren toestand opgeven van het *kapitaal dat nog uit te delgen blijft*.

* * *

Geldelijke lasten. — Het beloop der *interesten*, door den spoorweg te betalen op het *nog uit te delgen* kapitaal, is het aanzienlijkste gedeelte van de *geldelijke lasten*.

Hierboven spraken wij van het bepalen van 't bedrag dezer *interesten*. Wij voegen er hier enkele opmerkingen bij over de bepaling van hun *jaarlijksch beloop*.

Van 1855 tot 1878 droegen de rekeningen van den spoorweg juist dezelfde *interesten* als de Schatkist, dus 5, 4 $\frac{1}{2}$, of 4 %, volgens het bedrag dat toen was aangenomen. Eveneens droegen zij tot het verschuldigd bedrag de kosten der leeningen en der uitdelging. 't Is na aftrek van de *geldelijke lasten*, bepaald op deze juiste grondslagen, dat de uitslagen van deze vier en veertig dienstjaren werden bepaald, na het herzieningswerk, in 1886 ondernomen onder het ministerie van den heer Dumon.

In 1878, wijst men al de rekeningen terecht, « ten einde eenen gemeenen

(1) Zie tabel, blz. 31 van dit verslag.

» maatstaf tot beoordeeling te vinden, waarvan gestadig gebruik kan gemaakt » worden ». De *fictieve* interest van 4 %, bijgevolg toegepast op de dienstjaren 1855 tot 1878, lager zijnde dan de wezenlijk betaalde kroos, zoo zijn de nieuw aangenomen lasten in vergelijking met de *wezenlijk gedragen* lasten, verminderd. Daarentegen vermeerderen zij : a) door de willekeurige vermindering van het wezenlijk uitgedelgd kapitaal; b) door het toepassen, van af 1852, van interesten op de kapitalen, van de gewone geldmiddelen der Begrooting.

De uitslagen op 31 December 1855 bewijzen duidelijk de gebreken van dit stelsel van boekhouding.

Want, zooals werd uitgelegd in het Verslag der Middenafdeeling van 1902 (blz. 120), bedroegen op 31 December 1855, volgens het vroeger stelsel van boekhouden (naar de *voltrokken feiten*), de betaalde interesten in 't geheel fr. 115,787,426 94, en de fondsen, tot de uitdelging aangewend, fr. 36,517,819.03; en volgens het stelsel van boekhouden sedert 1878 (gesteund op *onderstellingen*) beliepen de interesten fr. 111,722,736.43 en de aflossingen fr. 4,236,951.18. Dus ziet men dat het boekhoudingstelsel van 1878 gebrekkig is, vermits het leidt tot dit ongerijmd gevolg dat het totaal der interesten vermindert terwijl het bedrag van het interest opbrengend kapitaal verhoogt.

*
* * *

De dotatie voor uitdelging is het tweede bestanddeel van de jaarlijksche *geldelijke lasten*. Het stelsel van uitdelging daargelaten, is de bestaande wijze tot bepaling van de jaarlijksche dotatie om de volgende reden af te keuren.

In het huidige net van Staatsspoorweg zijn te onderscheiden :

- a) De lijnen, *aangelegd door den Staat of voor dezes rekening*;
- b) De lijnen, *afgekocht in geld of in Belgische rente*;
- c) De lijnen, *afgekocht mits jaarsommen*.

In eene goede boekhouding zou gansch het bedrag der jaarsommen moeten voorkomen onder de geldelijke lasten van de jaren waarin zij betaald worden. Deze sommen worden jaarlijks betaald door de Begrooting der Openbare Schuld. Doch om zijne geldelijke lasten te berekenen, kapitaliseerde de spoorweg deze jaarsommen en nam fictief het kapitaal dat ze vertegenwoordigt op in het algemeen kapitaal voor eerste inrichting. Derwijze delgt hij in zijne boeken op zeventig of tachtig jaar lasten uit, die werkelijk op veertig, vijftig en zestig jaar ten hoogste uitgedelgd moeten wezen en het zijn. Door die handelwijze worden de *geldelijke lasten*, voorkomende op de *Tabel der geldelijke uitslagen* van de spoorwegen, fictief verminderd. Vóór 1878 en zelfs tot in 1885, stonden de jaarsommen voor afkoop algeheel op de geldelijke rekening van den spoorweg en men kan er zich van overtuigen bij het doorloopen van de bijlagen XXXVII, blz. 296 en 297, en XLIII, blz. 504 van t *Jaarverslag* 1878.

*
* * *

Jaarlijksche uitslagen der dienstjaren. — Het tegenwoordig stelsel van boekhouden heeft ook, volgens het gevoelen dat wij hier uiteenzetten, eenen slechten invloed op het bepalen van de *geldelijke uitslagen* van ieder dienst-

jaar. Deze uitslagen worden bepaald door van het beloop der *zuivere ontvangsten* dit der *geldelijke lasten* af te trekken. Daar de *geldelijke lasten* thans niet nauwkeurig zijn bepaald, kan men de *eindsaldo's* niet verduidelijken.

Eene boekhouding die streng zou overeenkomen met de feiten en ontgaan zijn van alle fictie, zou voorzeker deze saldo's wijzigen.

De bezwaren, aangevoerd tegen de huidige wijze om de rekeningen op te maken, zijn hierin samen te vatten : *De formules van 1878, op onderstellingen gesteund zijnde, zoo kan hare toepassing geene met de feiten overeenkomende uitslagen opleveren.*

Wil men zich nauwkeurig rekenschap geven van de uitslagen der exploitatie, zoo is het beuzelachtig zich in te laten met theoretische formules : alleen *wezenlijke feiten* komen in aanmerking.

Het eenig *wettelijk* stelsel om rekeningen op te maken is dit der wetten van 1834 en 1855, waarvan het verslag des heeren Dumon, in overeenstemming met het Ministerie van Financiën en met de Rekenkamer, de wijze van toepassing verduidelijkt. (Zie Verslag van 30 September 1857.)

Beantwoorden de bepalingen van die wetten, opgevat toen men nog geen denkbeeld had van de latere uitbreiding der spoorwegen, nog aan de behoeften van den huidige toestand? Dit wordt niet beweerd. Men zegt niet dat dit stelsel alleen het redematige is. Zekere opmerkingen, in 1878 gemaakt, namelijk over het onregelmatige van de geldelijke lasten, waren nogal juist. Doch niettemin moest elk nieuw stelsel van boekhouden gesteund zijn op *wezenlijke feiten*, niet op *onderstellingen* die een gevaarlijk optimisme kunnen baren, omdat het de strekking tot verhooging der uitgaven in de hand werkt. Eene boekhouding, die nauwkeuriger de *wezenlijke feiten* zou volgen, zou voorzeker dit voordeel opleveren, den toestand voor te stellen onder een daglicht dat meer overeenkomt met de werkelijkheid en zou veroorloven eenen doelmatigeren tegenstand te bieden aan overdreven vermeerdering der uitgaven.

* * *

HERVORMING VAN DE BEGROOTING. — De hoofdzakelijke dwaling, bron van de moeilijkheden die de boekhouding van den spoorweg steeds opleverde en de huidige betwisting verwekt, is dat men van in 't begin de financiën van den Staat *als nijveraar* niet radicaal scheidde van die van den Staat *als macht*.

Het stelsel der openbare financiën past niet voor den geldelijken dienst eener nijverheid, al ware zij zoo omvattend als het vervoer per spoorweg en, als dit laatste, door den Staat bestuurd.

Thans is de schuld onzer spoorwegen versmolten met 's lands schuld, en eenerzijds staan posten, die onze spoorwegen betreffen, op de Begrooting der Openbare Schuld (*jaarsommen en pensioenen*), op de Begrooting van Ontvangsten en Uitgaven voor orde (*aandeelen der Maatschappijen*), op de Buitengewone Begrooting (*kosten voor inrichting*); en anderzijds maakt de spoorweg de *Tabel van zijne geldelijke uitslagen* op, zonder rechtstreeks rekening te houden met de jaarsommen en pensioenen, betaald door de Begrooting der Openbare Schuld, en doet de Schatkist de uitdelging, zonder te letten op de dotatiën voor uitdelging, gebracht op de *Tabel der geldelijke uitslagen* van den Spoorweg.

Deze verwarring van de openbare financiën met de financiën van Staats nijverheidsondernemingen levert vele bezwaren op. In zijn aanzienlijk werk: *La politique française en matière de chemins de fer* (blz. 681), wees professor Richard de Kauffmann in dezer voege op het ergste van die bezwaren :
 « De geldelijke zijde is de voornaamste bewijsreden der bestrijders van
 » vervroegden afkoop der spoorwegen; zegt men hun dat de (Fransche)
 » Staat na den afkoop zoo goed kan uitdelgen als de groote maatschappijen,
 » dan volstaat het hun inderdaad te antwoorden dat de Minister van
 » Financiën, hoe krachtdadig hij ook weze, een deel van de uitdelging zou
 » moeten verwaarloozen, zoodra een tekort der begrooting dient aangevuld,
 » en dat, wilde hij zelf zijne verbintenissen nakomen, het Parlement hem,
 » op 't oogenblik van een tekort, dwingen zou tot vermindering van het
 » krediet, tot uitdelging bestemd, veeleer dan nieuwe geldmiddelen te
 » zoeken. »

De Middenafdeelingen van de Kamer drukten herhaaldelijk den wensch uit dat de Begrooting van spoorwegen volkomen gescheiden zou worden van de andere begrootingen, en dat er voor den spoorweg eene *nijverheidsbegrooting* worde opgemaakt.

De daareven door ons opgesomde beschouwingen loopen ingelijks uit op dien wensch.

Hier geldt het geene zaak van louteren vorm, maar eerst en vooral het nominaal kapitaal te bepalen, *dat nog uit te delgen blijft*, alsmede het bedrag van de geldelijke lasten, die de spoorweg voortaan te dragen zou hebben, ingevolge de regelen welke de bevoegde overheden het billijkst voorkomen. De Begrooting van spoorwegen dient te bevatten de inrichtingskosten voor het dienstjaar, de raming van ontvangsten en uitgaven der exploitatie, pensioenen inbegrepen, de geldelijke lasten, bevattende den interest en de uitdelging van de werkelijk in geld of in renten uitgegeven kapitalen, en het bedrag der afkoopsjaarsommen.

Aldus zouden wij de wezenlijkheid nabijkomen, en ware het mogelijk een nauwkeuriger begrip te krijgen van de uitslagen der onderneming.

* * *

UITDELGING. — Herhaaldelijk werd beraadslaagd over den termijn en de wijze van uitdelging. Dit raakt niet de uitdrukkelijke regelmatigheid van het boekhouden. 't Is een kiesch en veelbetwist vraagstuk.

Volgens de thans aangenomen *onderstelling* moeten de kosten voor het inrichten van den spoorweg worden afgelost in negentig jaar, nadat zij vruchtbaar werden gemaakt. Die termijn werd gekozen omdat hij de gewone termijn is voor spoorweg-concessiën. Doch met het door ons besproken stelsel van boekhouden delgt de Staat in negentig jaar nadat eene lijn aan 't gebruik werd overgeleverd, niet al de kosten van die lijn uit; hij delgt eene of andere kosten van inrichting, aanleg, uitbreiding, voltooiing, aankoop van materieël, afkoop van lijnen in geld of in renten, binnen negentig jaar, nadat zij werden gemaakt. En voor de lijnen, afgekocht tegen jaarsommen, kapitaliseert de spoorweg de verschuldigde jaarsommen en delgt dit *ondersteld* kapitaal, evenals de andere, binnen negentig jaar, te rekenen van den datum des afkoops.

* * *

De voorstanders van eene strenge uitdelging zeggen dat de gebouwen van allerhanden aard, het materieel kunnen vergaan; dat zij min of meer spoedig verwezen kunnen worden ten gevolge van nieuwe uitvindingen; dat de spoorweg bijgevolg, binnen eenen tijd die niet in het oneindige mag duren, moet uitkeeren het inrichtingskapitaal dat hij trok uit de leening of uit overschotten der begrooting; dat wanneer hij concessiën afkoopt, hij den koop prijs dient te delgen tegen den tijd waarop de concessie moest eindigen, vermits hij ze op dat tijdstip voorniet zou overgenomen hebben, mits de waarde van het materieel te betalen, dat, geschiedt de afkoop met jaarsommen, gansch het bedrag daarvan moet voorkomen onder de geldelijke lasten van ieder jaar dat men betaalt, en dat er geen spraak kan van wezen, in de *geldelijke lasten* deze werkelijk betaalde jaarsommen te vervangen door eene dotatie, overeenkomende met de uitdelging in negentig jaar, van het kapitaal dat de jaarsom voorstelt; dat eindelijk het huidige stelsel van *fictieve* uitdelging, gepaard met de snelle toeneming van het kapitaal voor eerste inrichting, het eindverval van de uitdelging onbepaald uitstelt.

* * *

Volgens een ander gevoelen, zou de tegenwoordige uitdelging niet *overdreven* zijn, zooals elders werd gezegd, maar *toereikend*, want is het waar dat sommige naburige spoorwegnetten, als daar zijn de Fransche Noorder-, Ooster- en Westermaatschappij, tusschen 1950 en 1960 aan den Franschen Staat zullen overgaan, stellig zal deze ze niet vrij van alle lasten overnemen. Hij zal den prijs van het materieel moeten betalen en aanzienlijke werken verrichten, om zijne spoorwegen te houden op de hoogte der behoeften van het verkeer. Weinig waarschijnlijk is het trouwens, dat de Maatschappijen in de latste jaaren van hare concessie veel kosten zullen doen voor inrichting of voltooiing. In andere landen met eeuwigdurende concessie, of waar de Staat zelf exploiteert, geschiedt de uitdelging niet spoediger dan in België. Anderzijds is ons zeer goed aangelegd en volkomen onderhouden spoorwegnet niet bedreigd met eene schielijke waardevermindering. Wat ook het latere trekkingstelsel weze, het bodemvlak, het aanzienlijkste deel van de baan, zal niet in waarde verminderen.

* * *

Op laatstgemelde aanmerking werd geantwoord dat niemand er aan dacht te beweren dat het spoorwegnet ooit ineens zijne gansche waarde verliezen zou, doch dat daarentegen niemand met zekerheid de toekomst voorzien kan, noch waarborgen dat het net, hoe goed aangelegd, hoe goed onderhouden ook, steeds zelfs zijn gedeeltelijk nut behouden zou; dat het, gezien deze hoofdbeschouwing, niet geschikt voorkwam in al zijne bijzonderheden eenen toestand te bestudeeren, die, volgens de huidige verplichtingen der maatschappijen, in Frankrijk zou bestaan, na afloop van de tegenwoordige concessiën, noch te onderzoeken welke regelen tot uitdelging bij Engelsche maatschappijen of andere zelf ondernemende Staten gelden.

* * *

De Middenafdeeling achtte niet raadzaam de beraadslaging over den

termijn en de wijze van uitdelging te doorgronden. Toch stelde zij eenparig vast, dat, aangenomen dat het stelsel van uitdelging toereikend is, de uitdelging op de *Tabellen der geldelijke uitslagen* gebracht, niet *wezenlijk* is.

Dit blijkt uit navolgende tabel, welke van 1878 tot 1901 opgeeft de uitdelgings-dotatiën, op de *Tabel der geldelijke uitslagen* van de exploitatie gebracht, en de werkelijk gedane uitdelgingen :

JAAR.	UITDELINGS-DOTATIËN gebracht op de jaarlijksche rekeningen van 't Bestuur van Staatsspoorweg ⁽¹⁾ .	VERWEZENLIJKE UITDELGINGEN door het betalen van de afkooops-jaarsommen ⁽²⁾	WEZENLIJKE UITDELGINGEN voor 's lands schuld, door afkoop van titelen ⁽³⁾ .
1878	2,008,454 27	930,650 .	1,559,900 .
1879	2,069,960 82	972,746 .	932,700 .
1880	2,222,294 42	1,012,548 .	632,200 .
1881	2,593,103 56	1,053,747 .	1,009,000 .
1882	2,562,072 54	1,097,807 .	1,121,900 .
1883	2,518,413 74	1,205,438 .	1,193,200 .
1884	2,854,437 14	1,561,502 .	1,358,600 .
1885	2,995,624 48	921,439 .	759,824 91
1886	3,131,712 39	1,025,061 .	"
1887	3,535,984 89	1,098,936 .	"
1888	3,678,330 07	1,159,975 .	"
1889	3,834,501 10	1,224,697 .	"
1890	3,995,658 65	1,284,816 .	"
1891	4,169,474 16	1,347,851 .	"
1892	4,350,783 21	1,418,120 .	"
1893	4,523,675 48	1,491,140 .	"
1894	4,713,360 41	1,561,153 .	"
1895	4,909,835 04	1,624,816 .	337,200 .
1896	5,211,882 36	1,945,614 .	"
1897	6,105,683 27	2,459,384 .	"
1898	6,348,613 99	2,752,585 .	"
1899	6,650,355 65	2,581,014 .	4,044,100 .
1900	6,995,082 44	2,816,373 .	6,214,600 .
1901	8,029,385 98	2,940,893 .	6,918,100 .
TOTALEN	99,793,868 06	37,290,265 .	26,057,524 91
		63,347,589 91	

⁽¹⁾ Zie *Jaarverslag* 1901, tabel VIII, blz. A/96-97.

⁽²⁾ Cijfers van het Bestuur der Schatkist.

⁽³⁾ Zie *Jaarverslag* over de verrichtingen van het Uitdelgingsfonds.

De gevolgtrekking uit deze cijfers is, dat er gedurende gansch dat tijdvak, behalve voor de drie laatste dienstjaren, geene andere werkelijke uitdelging van het kapitaal des spoorwegs geschiedde dan die welke volgt uit het betalen van de jaarsommen.

Daarop wordt geantwoord dat deze tegenwerping het Spoorwegbestuur niet raken kan; dat het niet van hem afhangt de in rekening gebrachte uitdelging te verwezenlijken; dat het van zijn standpunt volstaat dat de uitdelging in de rekeningen is te vinden.

Doch juist daarin ligt het gevaar, want is deze opmerking *theoretisch* wellicht juist, *practisch* is zij het niet. Het komt er weinig op aan of eene uitdelging op de bijzondere rekeningen van den spoorweg wordt gebracht, zoo de uitdelging niet feitelijk geschiedde, hetzij door werkelijke uitkeering, hetzij door hergebruik op het buitengewone. Want in deze onderstelling, welke van 1878 tot 1898 grootendeels de ware was, ten opzichte van den toestand des ondernemers, bestaat de uitdelging niet. Dit is de gevaarlijke zijde van elke regie. Vermits zij gekend is, dient zij verholpen.

Laat ons hier bijvoegen dat de wet van 24 April 1902 op de uitdelging van de openbare schuld dit gevaar verminderen zal, doch niet gansch wegnemen. Zij bepaalt op 1993 den vervaltijd van de einddelging der huidige nationale schuld. Dus verlengt zij met drie en twintig jaar, na den termijn die thans gesteld is door de van kracht zijnde uitdelgingstabel, het tijdvak tot delging van de schuld des spoorwegs, overeenkomende met de kapitalen, in geld of in rente betaald. Tusschen het stelsel van 's lands schuld en de tabel tot delging van de schuld des spoorwegs bestaat eene strijdigheid die wellicht gemakkelijk kan verdwijnen, zonder den dienst der openbare schuld al te zeer te belasten. Er dient immers opgemerkt dat zoo de wet van 1902 de uitdelging van de schuld des spoorwegs in kapitaal onrechtstreeks verlengt tot 1993, de Begrooting der Openbare Schuld, door het betalen van de afkoopsjaarsommen, de schuld welke met deze jaarsommen overeenkomt (397,945,348.68) sneller delgt dan de rekeningen van den spoorweg doen.

* * *

WEZENLIJKE VOORTBRENGINGSKRACHT VAN DEN SPOORWEG. — UITSLAGEN DER EXPLOITATIE. — Bladzijde 27 van dit verslag beschouwden wij de uitslagen van de verschillende dienstjaren, met het oog op hunne wijze van bepaling. Wij zullen ze hier op zichzelf onderzoeken, enkel kortbondig uiteenzettend de denkbeelden die daarover werden ontwikkeld in de Middenafdeeling, ten einde al de bestanddeelen der beraadslaging onder het oog van de Kamer te brengen.

* * *

Volgens het eerste gevoelen, bestaat de voortbrengingskracht van den spoorweg wezenlijk en zijn de geldelijke uitslagen van de onderneming bevredigend. De *Tabel der geldelijke uitslagen* (tabel VIII, *Jaarverslag*, 1901, blz. A/96 en 97), duidt inderdaad aan dat de exploitatie der spoorwegen, alle lasten aan interest en uitdelging betaald zijnde, op 31 December 1901 een batig slot van fr. 415,558,570.56 opleverde.

Wel is waar verminderden de uitslagen gevoelig sedert het dienstjaar 1900.

De exploitatiekosten stegen schielijk met 9 eenheden. Zij bedragen meer dan 67 % voor de jaren 1900 en 1901. Het dienstjaar 1900 sloot met een tekort, en zonder de verlaging van den interest van 3.25 tot 3 %, ware het tekort nog gevoeliger geweest voor het dienstjaar 1901, dat sluit met een batig slot van fr. 30,093 80. Uit deze feiten mag men geene algemeene gevolgtrekking afleiden. Wij beleven een tijdperk van crisis, ziedaar alles. 't Is niet de eerste voor de spoorwegen. In menig dienstjaar, bedroegen de exploitatiekosten meer dan 68 %. Wij hadden eenen tijd van deficit, van 1873 tot 1886. Doch op de slechte jaren volgden voorspoedige. En ten slotte was het gemiddelde van de zes en zestig eerste exploitatiejaren goed. Dat is hoofdzaak.

De groote afskoop van eerst geconcedeerde lijnen werden steeds opgevolgd door eene vermindering van de geldelijke uitslagen. Ook thans doet zich dit voor. De spoorweg zal steeds veel geld winnen, wanneer hij veel vervoert. Dus mag er niet gezegd worden dat de spoorwegonderneming eene slechte zaak is.

Des te minder mag men dit, daar het niet volstaat de rechtstreeksche winsten der onderneming te overzien, om zich een juist denkbeeld te vormen van zijne opbrengende kracht. Ook de onrechtstreeksche winsten dienen in aanmerking te komen, als daar zijn het goedkoope van de vervoeren. De Belgische spoorwegtarieven zijn veel lager dan die van naburige landen.

Het lid dat dit gevoelen uit, denkt evenwel dat de uitslagen der onderneming verbeterd kunnen worden, zoo men het bestuur der onderneming het hooge gezag gaf; zoo er beter partij werd getrokken uit de brandstof, door het bezigen van toestellen om den stoom sterker te verhitten en van *compound-locomotieven*; zoo men bij aanbesteding aan de private nijverheid zekere herstellingen van het materieel en onderhoudswerken der baan opdroeg, die thans in beheer worden verricht.

De Middenafdeeling achtte het beter zich niet te bemoeien met de eigenlijke onderneming en vond niet raadzaam over deze laatste voorstellen te spreken.

* * *

Het tweede gevoelen beweert niet dat de spoorwegonderneming op zichzelf eene slechte zaak is, doch enkel dat de wezenlijke uitslagen van de onderneming niet zoo schitterend zijn als men langen tijd dacht. 't Schijnt dat men zich daarover een eenigszins verkeerd begrip heeft gevormd, en dat dit algemeen begrip de thans waargenomen overgroote uitbreiding van de ondernemingskosten in de hand werkte.

Het juiste van het cijfer fr. 115,558,570.56, door het *Jaarverslag* 1901, tabel VIII, kol. 13 en 14, blz. A/96 en 97, opgegeven als totaal der op 31 December 1901 samengevoegde boni's, mag ernstig worden betwist.

Er valt trouwens niet te vergeten dat op 31 December 1878, door *terugwerkende* toepassing van de nieuwe boekhouding op de gesloten dienstjaren (1835 tot 1878), het totaal der boni's werd gebracht van fr. 12,294,906 84 dat het bedroeg onder de vroegere wijze van boekhouden volgens de *wezenlijke feiten*, tot. 41,508,853 54

Verschil meer. . . . fr. 29,013,946 70

OVERGEBRACHT. . . . fr. 29,013,946 70¹

dat in bijlage VIII van het *Jaarverslag* 1901, blz. A/96 en 97, kol. 15, het totaal dezer boni's op 31 December 1878 gebracht is op fr. 44,477,533 34, waaruit eene nieuwe fictieve verhooging van fr. 3,168,499 80

volgende uit de verbetering der *formules* van 1878, wat de gansche verhooging der boni's verkregen van 1855 tot 1878, brengt op fr. 32,182,446 50

in strijd met de *wezenlijke feiten*, door toepassing van de nieuwe formules;

dat anderzijds de spoorweg, in plaats van op de rekening zijner geldelijke lasten te brengen de *afkoopsjaarsommen*, — van de Begrooting der Openbare Schuld genomen, — enkel in last neemt de som die overeenkomt met de negentigjarige uitdelging van het kapitaal dat deze jaarsommen vertegenwoordigt. Daaruit volgt eene onderstelde en tamelijk merkelijke vermindering der *geldelijke lasten*.

Laat ons twee voorbeelden nemen.

Voor den afkoop der *Bassins-Houillers*, is de Staat eene dubbele jaarsom schuldig :

De eerste, betaalbaar tot in 1940, loopt fr. 612,000 »

De tweede, betaalbaar tot in 1966, loopt 8,471,837 »

TE ZAMEN. . . . fr. 9,083,837 »

welke de Staat ieder jaar regelmatig betaalt (zie Begrooting der Openbare Schuld).

De jaarsom van 612,000 frank betaalbaar van 1871 tot 1940 en overeenkomend met een kapitaal van 13,600,000 frank vertegenwoordigt den prijs van een deel des materieels van de *Bassins-Houillers*.

Van 1871 tot en met 1901 (31 jaar) betaalde de Openbare Schuld uit dien hoofde $612,000 \times 31 =$ fr. 18,972,000

De spoorweg bracht op zijne rekeningen :

1^o van 1871 tot en met 1886 (16 jaar) de uitdelgings-dotatie in 90 jaarsommen tegen 4 %, 0.04120775 ⁽¹⁾
 $\times 13,600,000 \times 16 =$ 8,966,806

2^o van 1887 tot en met 1896 (10 jaar) de

OVER TE DRAGEN. fr.	8,966,806	18,972,000	»	32,182,446 50
---------------------	-----------	------------	---	---------------

(1) Volgens de tabellen van Percire.

OVERGEBRACHT. . fr.	8,966,806	18,972,000	»	32,182,446 50
uitdelgings-dotatie in 74 ⁸ / ₁₂ jaarsomm. tegen 3 ¹ / ₂ % 0.037904798 ⁽¹⁾ × 13,600,000 × 10 =	5,455,053			
3 ^o van 1887 tot en met 1900 (4 jaar) de uitdelgings-dotatie in 71 ¹⁰ / ₁₂ jaarsomm. tegen 3.25 % 0.03613214 ⁽¹⁾ × 13,600,000 × 4 =	1,965,588			
4 ^o in 1901 de uit- delgings - dotatie in 69 ⁸ / ₁₂ jaarsomm. tegen de 3 % 0.03438648 ⁽¹⁾ × 13,600,000 . . .	467,656			
TOTAAL . . . fr.	16,555,103			
VERSCHIL MINDER. . . fr.	2,416,897			

De tweede jaarsom bleef niet bestendig. Zij verschilde van fr. 7,239,569.80 tot 8,471,837. Dit cijfer is hetzelfde sedert 1887. Voor deze tweede jaarsom betaalde de Openbare Schuld :

a. Van 1877 tot en met 1886.	77,910,990
b. Van 1887 tot en met 1901, 8,471,837 × 15 =	127,071,555
TOTAAL . . . fr.	204,982,455

De spoorweg bracht op zijne rekeningen :

1 ^o van 1877 tot en met 1886 (10 jaar), de uitdelgings-dotatie tegen 4 %, dus 0.04120775 × 194,208,800 × 10 =	80,029,077
2 ^o van 1887 tot en met 1896 (10 jaar), de uitdelgings-dotatie in 74 ⁸ / ₁₂ jaarsomm. tegen	

OVER TE DRAGEN. fr.	80,029,077	204,982,455	2,416,897	32,182,446 50
---------------------	------------	-------------	-----------	---------------

⁽¹⁾ Zie *Jaarverslag* 1887, blz. A/189, *Jaarverslag* 1898, blz. A/111, *Jaarverslag* 1901, blz. A/113.

OVERGEBRACHT. fr.	80,029,877	204,982,455	2,446,897	32,182,446	50
$3\frac{1}{2}\%$, dus 0.037904798					
$\times 194,208,800 \times 10 =$	73,614,453				
3 ^o van 1897 tot en met 1900 (4 jaar), de uitdelgings-dotatie in $74\frac{10}{12}$ jaarsommen tegen 3.25% , dus 0.03613214 $\times$					
$194,208,800 \times 4 =$	20,068,718				
4 ^o in 1901, de uitdelgings-dotatie in $69\frac{8}{12}$ jaarsommen tegen 3% , dus 0.03438648 $\times$					
$194,208,800 = . . .$	6,678,157				

TOTAAL . . fr. 188,593,403

VERSCHIL MINDER. . fr. 16,592,050

De jaarsom voor den afkoop van den spoorweg Bergen-Manage bedraagt 672,350 frank, overeenkomend met een kapitaal van fr. 13,235,503.51 (1).

Van 1857 tot 1901 (43 jaar) betaalde de Openbare Schuld uit dien hoofde $672,350 \times 43 =$ fr. 30,254,850

De spoorweg bracht op zijne rekeningen :

1^o Van 1857 tot en met 1886 (30 jaar), de uitdelgings-dotatie in 90 jaar tegen 4% , dus 0.04120775 $\times$ 13,235,503 $\times$ 30 = fr. 16,362,150

2^o Van 1887 tot 1896 (10 jaar), de uitdelgings-dotatie in $74\frac{8}{12}$ jaarsommen tegen $3\frac{1}{2}\%$, dus 0.37904798 $\times$ 13,235,503 $\times$ 10 = . 5,017,020

3^o Van 1897 tot 1901 (4 jaar), de uitdelgings-dotatie in $70\frac{10}{12}$ jaarsommen tegen 3.25% , dus 0.36132104 $\times$ 13,235,503 $\times$ 4 = . . 1,912,909

OVER TE DRAGEN. . fr. 23,292,079 30,254,850 19,008,947 32,182,446 50

(1) Gijfer opgegeven door den Toestand der Schatkist op 31 December 1901.

OVERDRACHT. . fr. 23,292,079 30,234,830 19,008,947 32,182,446 50

4^o In 1901 ⁽¹⁾, de
uitdelgings-dotatie in
69⁸/₁₂ jaarsommen te-
gen 3%, of 0.03438648
× 13,235,503 = . . . 455,124

TOTAAL . . fr. 23,747,200

VERSCHIL MINDER . . fr. 6,507,630

Wat voor de drie jaarsommen een ondersteld verschil uit-
maakt, ten bate der rekeningen van den spoorweg, van . fr. 23,516,597 »

Ten laatste, om de balans der boni's vast te stellen, hield
het Bestuur geene rekening met het totaal der pensioenen,
die buiten kijf een last voor de exploitatie zijn. Dat totaal
(tabel IX van het *Jaarverslag* 1901, blz. A/98-99, kol. 14) ⁽²⁾
belooft 12,884,568 »

TOTAAL. . . . fr. 70,583,614 50

Uit hoofde van de drie even opgegeven posten, zou dus het boni
van fr. 115,558,570 56
opgegeven op 31 December 1900 (*Jaarverslag*, blz. A/97),
verminderd moeten worden met 70,583,614 50
waardoor het boni zou dalen tot. fr. 44,974,959 06

ongeminderd de verschillen betreffende de andere jaarsommen, alsmede de
verschillen die mogelijk zouden voortspruiten uit het terechtwijzen van de
rekening der interesten en onkosten en uit het heropmaken van de bereke-
ningen betreffende het kapitaal, samengevat op blazijde 23 en volgende van
dit verslag.

Dus ziet men dat het bedrag van fr. 115,558,570.56 winst op verre na
niet als betrouwbaar mag beschouwd worden.

Dit beteekent echter niet dat er geene boni's zouden zijn, zoo de boeken
werden gehouden naar de *vollrokken feiten*; het beteekent dat onbetwist-
baar het algemeen boni, opgegeven in tabel VIII van het *Jaarverslag* 1901,
niet echt is, omdat het voortvloeit uit eene boekhouding naar *onderstellingen*.

(1) Er valt op te merken dat het verschil tusschen de wezenlijk betaalde jaarsommen en de
uitdelgings-dotatie overeenkomende met het ondersteld kapitaal, toeneemt naarmate de datum
nadert van het vervallen der laatste annuïteit. Zoo is van 1837 tot 1886 de dotatie voor
Bergen-Manage tot een bedrag van 545,405 frank begrepen in de uitdelgings-dotatie, berekend
naar de *formules* van 1878, wat 126,925 frank minder is. In 1901 is zij nog slechts voor
455,120 frank daarin begrepen en het verschil bedraagt 217,209 frank. Daarentegen zullen,
na het betalen van de laatste jaarsom, de rekeningen van den spoorweg bij voortdurende de
uitdelging te dragen hebben van het er mede overeenkomende ondersteld kapitaal tot de
algeheele uitdelging van het huidige kapitaal.

(2) Op 31 December 1901.

Anderzijds is het toenemen van de exploitatie-kosten onbetwistbaar.

Voor het vijfjarig tijdvak 1885-1889	bedragen de kosten gemiddeld	55.27
— — 1890-1894	— —	58.00
— — 1895-1899	— —	58.34
Wat voor die vijftien dienstjaren als gemiddelde kosten geeft . . .		57.20
In 1900 klimmen die exploitatiekosten plotseling tot		67.13
In 1901 bedragen zij		67.18

Feitelijk zijn de kosten grooter, want bovenstaande cijfers — welke die van het Bestuur zijn — werden berekend zonder te letten op het bedrag der pensioenen. Zoo men voor 1901, het bedrag der pensioenen bij de exploitatie-kosten voegt, bevindt men dat die kosten feitelijk 67.64 beloopten.

Er werd opgemerkt dat dit buitengewoon toenemen van de exploitatie-kosten niet volstrekt nieuw was en dat die kosten overigens nooit heel lang zoo onrustwekkend hoog zijn gebleven.

De kosten der jaren 1900 en 1901 werden te boven gegaan in 1837 (83.94), in 1838 (88.69), in 1839 (71.89), in 1841 (71.15), in 1848 (69.93), in 1873 (72.82), in 1874 (68.97).

Wat echter nieuw is in den huidige toestand, is dat het aandeel der kosten toeneemt op 't oogenblik dat onze ontvangsten hooger stijgen dan ooit, en dat de Staat juist veel minder geld wint en er zelfs verliest, op 't oogenblik dat hij meer dan ooit vervoert.

Er is geene vergelijking mogelijk tusschen de uitslagen van de huidige onderneming en die der eerste jaren van den spoorwegdienst of van het jaar 1848, jaar van buitengewone crisis.

In 1873 en 1874 ging het toenemen van het aandeel der kosten gepaard met den afkoop van aanzienlijke lijnen, maar het is vooral hierdoor uit te leggen dat de ontvangst per kilometer, in 1872 47,521 frank, in 1873 tot 5,951 frank en in 1874 tot 45,343 frank daalde, wat op twee jaar eene vermindering van boven de 4.5 % greft op de ontvangsten per kilometer.

De ontvangsten per kilometer in 1900 (fr. 51,524.64) en in 1901 (fr. 51,320.03) zijn integendeel de hoogste die wij sedert twintig jaar bereikten.

Dienvolgens staan wij hier tegenover eene crisis, niet in de ontvangsten, maar in de uitgaven. Heel moeilijk ware 't, te zeggen waar die crisis ons kan naartoe leiden en wat er zou gebeuren indien bij dat eerste gevaar daarenboven eene merkelijke vermindering van ontvangsten kwam, wat wij gelukkig tot hertoe niet te lijden hadden.

Ongetwijfeld kan men niet oordeelen over de mogelijke winsten van eene zoo uitgebreide onderneming als onze spoorwegen, naar de uitslagen van twee of drie jaren.

Wil men den wezenlijken toestand kunnen beseffen, dan moet het onderzoek over eene lange reeks jaren loopen.

Daarom is het nuttig, de volgende tabel, uitgaande van een lid der Middenafdeeling, aan de Kamer voor te leggen. Deze tabel, opgemaakt naar de *Jaar-*

verslagen van het Bestuur over 1887 tot 1901, geeft het gemiddeld inkomen op, of de verhouding der *netto-ontvangsten* tot het *nuttig kapitaal*, het aandeel der financieele lasten en de ontvangst per kilometer.

Gemiddeld inkomen of verhouding der netto-ontvangsten tot het nuttig kapitaal.		Aandeel der financieele lasten.	Ontvangsten per kilometer.
1887.	. 4.532 %	$3.50^{(1)} + 0.2904798^{(2)} = 3.7904798$	58,939 »
1888.	. 4.838 %	id.	41,153 »
1889.	. 4.798 %	id.	42,699 »
1890.	. 4.383 %	id.	43,869 »
1891.	. 4.431 %	id.	44,070 »
1892.	. 4.32 %	id.	42,936 31
1893.	. 4.28 %	id.	44,410 85
1894.	. 4.43 %	id.	46,516 71
1895.	. 4.19 %	id.	46,823 32
1896.	. 4.51 %	id.	48,172 82
1897.	. 4.34 %	$3.25 + 0.363214 = 3.613214$	51,021 16
1898.	. 4.10 %	id.	49,396 56
1899.	. 4.18 %	id.	49,814 22
1900.	. 3.33 %	id.	51,524 64
1901.	. 3.24 %	$3 + 0.438648 = 3.438648$	51,320 03

Van 1887 tot 1901 is de jaarlijksche ontvangst per kilometer dus sterk geklommen, maar de wezenlijke voortbrengingskracht van de onderneming is merklijk gedaald. Door het Bestuur was verklaard geworden (*Jaarverslag* 1898, blz. A/8) dat de uitdelgingstabel, in 1887 opgemaakt, om de tien jaar zou worden herzien, en 't is naar aanleiding van die herziening, dat in 1897 de interest van fr. 3.50 % op 3.25 % was gebracht. Welnu, in 1901, dus zes jaar vóór het gewoon tijdstip, werd eene nieuwe uitdelgingstabel opgemaakt, de interest tot 3 % verminderd, en alleen door die vermindering van interest kon de rekening van 1901 met een klein boni sluiten. De achtereenvolgende verminderingen van den interest werkten krachtig mede tot het verbeteren van den toestand. Behoudens de opmerkingen, waarvan spraak op bladzijde 20 van dit verslag, kan niet beweerd worden dat die verlagingen van het bedrag van den interest niet billijk waren. 't Is immers zonneklaar dat de spoorweg niet bij voortduring 4 % moest betalen aan de Schatkist, voor kapitalen welke de Staat tegen minderen interest bekomt. Evenwel blijkt uit het blootleggen van den financieelen toestand, op bladzijde A/1 en volgende van het *Jaarverslag* 1901, dat, zoo de grondslagen van het boekhouden juist waren, wat betwist wordt, de spoorweg thans ter nauwer nood zijne financieele lasten zou dekken, veel te streng berekend naar de meening welke wij uiteenzetten, en zonder den last zijner pensioenen te dragen.

(¹) Bedrag van den onderstelden interest op de kapitalen aan den Schatkist-bankier verschuldigd.

(²) Uitdelgingsaandeel.

Laat ons ook in aanmerking nemen dat eene nieuwe verlaging van den interest volstrekt onwaarschijnlijk is. Daarentegen zullen de *geldelijke lasten*, voortaan onverminderbaar wat het cijfer betreft, — ten ware men de uitdelging nog verminderde, — onvermijdelijk toenemen. De kosten van den spoorweg per kilometer groeien immers gestadig aan, en dat aangroeien van 't kapitaal verwekt door zich zelf het toenemen van den last aan interest en uitdelging.

De laatste Begrootingen geven blijk van eene lichte strekking tot het beperken van de uitgaven. Die strekking is lofwaardig, doch het valt te betwijfelen of ze zal kunnen doorgezet worden.

Onze meening kan als volgt samengevat worden :

De regelmatigheid der verrichtingen van de Schatkist, die *al* de ontvangsten van den spoorweg int en *al* de betalingen doet, wordt niet betwist en werd het nooit.

Wat wordt bestreden, zijn de regelen, door het Spoorwegbestuur in 1878 en in 1883 bepaald, om de *geldelijke uitslagen* der exploitatie vast te stellen.

De uitslagen, zooals die zijn opgegeven in de tabel VIII van het *Jaarverslag* 1901 (blz. A/96 en 97), zijn onzeker, omdat zij werden berekend naar grondslagen die voor verschillende hoofdpunten onzeker zijn.

In elk geval blijkt uit de opgaven der *Jaarverslagen* van het Spoorwegbestuur en uit de *Toestanden der Schatkist* :

1^o Dat het *kapitaal voor eerste inrichting* zeer spoedig toeneemt, zelfs zonder uitbreiding van het Spoorwegnet;

2^o Dat bijgevolg de *geldelijke lasten* steeds toenemen;

3^o Dat de *ontvangst per kilometer* niet toeneemt in verhouding tot de lasten;

4^o Dat, niettegenstaande het aanzienlijk toenemen van het vervoer, het *aandeel der exploitatie-kosten* thans 67 % overtreft, bedrag dat de tijdvakken van crisis herinnert;

5^o Dat die toestand 't gevolg is van het steeds toenemen van de *exploitatie-uitgaven*.

*
* *

De bespreking sluit met de volgende opmerkingen :

In strijd met de daareven samengevatte meening, houdt een lid staande dat de cijfers der tabel VIII van het *Jaarverslag* 1901, zijns dunkens nauwkeurig zijn. Doch om de wezenlijke voortbrengingskracht van den spoorweg te bepalen, wil hij zich uitsluitend bedienen van de cijfers van den *Toestand der Schatkist*, die hoegenaamd geene betwisting uitlokken.

1. Van 1836 tot 1887 ontleende de Staat een nominaal kapitaal van 3,590,576,495 frank, die een wezenlijk kapitaal van 3,483,317,154 frank voortbrachten. De gemiddelde som interesten, aan dat kapitaal te besteden gedurende dat tijdsperk, beliep 156,103,574 frank, of gemiddeld 3.907 %. Welnu, van 1836 tot 1887 betaalde de spoorweg 4 % interest.

Van 1887 tot 1897 ontleende de Staat een nominaal kapitaal van 1 milliard

698,228,557 frank, dat eene som van 1,780,790,567 frank voortbracht. De gemiddelde jaarlijksche som interesten aan dat kapitaal te besteden, beliep 51,523,972 frank of 3.029 $\%$. De interest door den spoorweg binst dat tijdperk betaald bedroeg 3.50 $\%$.

Van 1 Januari 1897 tot 1 Januari 1901 ontleende de Staat een nominaal kapitaal van 409,593,200 frank, een wezenlijk kapitaal opbrengende van 405,180,945 frank, dat eenen jaarlijkschen interest vergde van 3.033 $\%$. De interest door den spoorweg voor dat tijdperk betaald bedroeg 3.25 $\%$.

't Valt dus niet te betwisten dat de spoorweg eenen hooger en interest in zijne rekeningen bracht dan dien door den Staat betaald.

II. Past men op de uitgaven voor eerste inrichting het bedrag toe van den interest door den Staat betaald, dan komt men tot de volgende uitslagen :

Van 1835 tot 1887 beloopt de gezamenlijke kapitalen door den spoorweg gebezigd fr. 19,059,006,423.68, wat, tegen 3.907 $\%$, voor dat tijdperk een gezamenlijken interest uitmaakt van fr. 784,096,089 82

Van 1887 tot 1901 komen de gezamenlijke kapitalen tot eene som van fr. 22,894,142,958.10, die, tegen 3.033 $\%$, een gezamenlijken interest geven van 693,389,228 61

Bijgevolg, bezigde de Staat, van den oorsprong tot heden, het kapitaal voor al de jaren bijeengebracht, een kapitaal van fr. 42,953,159,381.45, eischende een interest van . . . 1,477,485,309 43

Welnu, gedurende dat tijdperk overtroffen de ontvangsten van den spoorweg dezelve exploitatie-kosten, naar de rekeningen der Schatkist, met 1,724,508,554 97
of 246,823,245 54

meer dan de gezamenlijke interesten, door den Staat betaald voor het kapitaal aan de spoorwegen besteed.

Rekening houdende met den interest dier sommen sedert zij in de Schatkist werden gestort, zou men nagenoeg 442 millioen frank in kas hebben, wel te verstaan de uitdelging daargelaten.

De spoorwegen waren dus in 't verleden eene bron van winst.

Zullen zij het blijven? Dat zal grootendeels afhangen van de Kamers. Blijft men bij voortdurend aanzetten tot meerdere uitgaven en verlaging van tarieven, dan wordt blijkbaar het tekort onvermijdelijk.

*
*
*

Daarop antwoordt men echter dat die berekeningen niet aan te nemen zijn; dat men overigens de uittreksels niet aanhaalt van de *Toestanden der Schatkist*, waarin de cijfers voorkomen die tot grondslag daarvan dienen.

De Senaats-Commissie sprak van een inkas van fr. 295,101,559.61, na aftrek van de uitdelging. Er is thans spraak van een inkas van nagenoeg 442 millioen, zonder aftrek der uitdelging. De bedenkingen tegen het saldo der overschotten met samengevoegde interesten op openstaande rekening zijn alle toepasselijk op het daareven bedoeld zoogezegde saldo van 442 millioen, dat door geene berekening hoegenaamd, zelfs door geene berekening

op onderstellingen gesteund, gewettigd is. Dat saldo bestaat niet en bestond nooit. Dientengevolge valt er niet bij stil te blijven.

Er hoeft daarenboven opgemerkt dat het bedrag van fr. 246,823,243.54 zoo even opgegeven als zijnde het verschil tusschen de algeheele netto-ontvangsten van den spoorweg op 31 December 1901 (fr. 1,724,308,554.97) en het zoogezegde bedrag der interesten door den Staat betaald voor de leeningen aan den spoorweg besteed (fr. 1,477,483,309.43), zelfs niet overeenkomt met de cijfers van tabel VIII, blz. A/96 en 97 van het *Jaarverslag* 1901. Die tabel vermeldt als bedrag van het verschil tusschen zijne lasten aan interest en zijne algeheele netto-ontvangsten . . . fr. 236,306,367.47 begrijpend als volgt :

Totaal der uitdelingskredieten (kol. 10). 120,747,796.91

Totaal der gezamenlijke overschotten

(kol. 13 tot 16) 115,558,570.56

Welnu, de cijfers en berekeningen, bij de bespreking opgegeven (blz. 33 en volg. van dit verslag), bewijzen dat dit laatste bedrag reeds zeer betwistbaar is.

Nooit werd er gezegd dat de spoorweg op zich zelf eene slechte onderneming is, maar eenvoudig dat de uitslagen ervan niet zoo schitterend zijn als men het wel wilde gelooven. Bovenstaande berekeningen nemen niets weg van de zeer bepaalde opmerkingen, aangevoerd tot staving van die meening (blz. 35 en volg.). Zij bewijzen hoegenaamd niet dat de spoorweg eenen hooger interest op zijne rekeningen bracht dan dien door den Staat betaald. Er dient immers aangemerkt dat zij op gemiddelde cijfers berusten. Welnu die gemiddelde cijfers zijn onnauwkeurig ⁽¹⁾. Er kan geen spraak van zijn hier de noodige uitcijfering te herdoen voor het wiskundig bepalen van het gemiddelde bedrag van den interest der Openbare Schuld van 1836 tot 1891.

Voor het eerste tijdperk (1836 tot 1886) is het bedrag ten minste 4.20 % en niet 3.907 % zooals hooger werd bevestigd. Het verschil is ongetwijfeld hieraan te wijten, dat er bij de door ons gemaakte berekeningen gelet was op de leening tegen 2 1/2 % (fr. 389,417,651.74) en op de 7,624,000 frank tegen 3 %, die gediend hebben om de vergoedingen te betalen aan de slachtoffers der Omwenteling, terwijl die kapitalen niets te stellen hebben met het kapitaal voor inrichting van den spoorweg.

Die berekeningen laten daarenboven het bijzonder stelsel der te betalen jaarsommen gansch ter zijde. Wij zeggen dat het gemiddeld bedrag van den interest van 1836 tot 1886, voor de kapitalen aan de spoorwegen besteed, ten minste 4.20 % bedroeg, omdat er niet mag vergeten worden dat, zelfs na de omzetting der rente 4 1/2 in 4 %, het gemiddeld bedrag, boven 4 % bleef, daar zekere leeningen van 4, 4 1/2 en zelfs 5 % beneden pari wer-

(1) De berekeningen welke wij afkeuren zijn volstrekt verkeerd om de volgende redenen :

1^o 't Is klaar dat op 't eerste zicht het gemiddeld bedrag der leeningen waarvan een gedeelte aan de spoorwegen besteed werd van 1836 tot 1887, niet 3.907 % kan zijn maar merkelyk grooter. Tot in 1886 inderdaad werden al de leeningen aangegaan tegen een bedrag tusschen 4 % en 5.40 % (leening van 1840). De leeningen tegen 3 % werden verhandeld tegen een bedrag van uitgifte waardoor de *wezenlijke* interest klom tot 3.91 voor de leeningen van 5 % 1875 (378,579,000 frank) en tot 3.67 voor de leening tegen 3 % in 1882 (153,000,000 frank). Zooals wij het deden opmerken, kon men enkel bij vergissing tot den

den gesloten, na aftrek van alle kosten. De 4 % werd slechts na 1880 ietwat boven pari uitgegeven. Het staat dus vast dat de interest door de spoorwegen van 1836 tot 1887 in rekening gebracht, in de boeken gesteund op de *formules* van 1878, beneden den interest is, die wezenlijk door den Staat werd betaald voor de kapitalen besteed aan het inrichten van de spoorwegen.

Even zeker is het dat het gemiddeld bedrag van den interest voor het tijdperk 1887 tot 1897, bepaald door het lid waaraan hier wordt geantwoord, beneden de wezenlijkheid is. Volgens hem bedroeg die interest gemiddeld 5.029 %. Welnu, de omzetting van de 3 1/2 in 5 % geschiedde eerst in 1895, en tot in 1895 werd de 3 1/2 % verhandeld tegen nagenoeg 5.42 %.

Die rooskleurige berekeningen letten noch op het bedrag van uitgifte, noch op de gedane uitdelingen, noch op de kosten van uitdeling, van schatkist-dienst, enz., die op 31 December 1878 reeds fr. 4,832,760.22 beliepen.

Niets is overigens gevaarlijker dan eene regelmatige boekhouding te vervangen door berekeningen van gemiddelde cijfers, noodzakelijk enkel nabijkomende cijfers, en welke dus steeds kunnen in twijfel getrokken worden. Men zal eerst dan een juist denkbeeld kunnen hebben van de wezenlijke voortbrengingskracht van den spoorweg, wanneer dezès boekhouding niet meer zal gesteund zijn op *onderstelde* regels.

Ziedaar de bestanddeelen van de beraadslaging in de Middenafdeeling en welke deze noodzakelijk achtte aan de Kamer te onderwerpen.

gemiddelden interest van 5.907 % geraken, door rekening te houden met de schuld van 2 1/2 %, welke niets te stellen heeft met den spoorweg, en door tot in 1887 een tijdperk uit te breiden dat logischerwijze, voor 't berekenen van de gemiddelde interesten, moet eindigen met 1886, het jaar der omzetting van de 4 % in 5 1/2 %.

2° Voor de tijdperken 1887-1896 en 1897-1901 volstaat het niet, om den gemiddelden interest der schuld te berekenen, den gemiddelden interest te zoeken van de leeningen gedurende die jaren gesloten; er dient insgelijks rekening gehouden met den wezenlijken interest van het deel der leeningen tegen 5 % (1858, 1873, 1882) dat nog niet uitgekeerd was en dus nog deel uitmaakte van Staats schuld.

Bij voorbeeld :

De leening van 55,000,000 tegen 5 %, gesloten krachtens de wet van 20 Augustus 1876, werd verhandeld tegen 72.15, dus tegen een wezenlijk interest van 4.15 %. 't Is klaar dat de omzetting van de rente 5 1/2 in 5 %, verricht krachtens de wet van 15 Februari 1895, den prijs niet verandert van de rente 5 %, uitgegeven in 1876, en dat derhalve zoolang de titels 5 %, beneden pari uitgegeven, niet zijn uitgekeerd, het gemiddelde bedrag der schuld van die type geene 3 % zal overtreffen.

3° Om den gemiddelden interest van Staats schuld te berekenen van 1856 tot 1901, is het niet logisch die 66 jaren te verdeelen in drie tijdperken, eindigende in 1887, in 1897 en in 1901. Redelijker is het, het eerste tijdperk te sluiten met 1886 (omzetting van de 4 % in 5 1/2) en het tweede tijdperk met 31 December 1894, daar bij den aanvang van het jaar 1895, de 3 1/2 werd omgezet in 5 %.

Zoo wij, naar die gegevens, de berekeningen welke wij bestrijden, terechtwijzen, dan vinden wij de volgende gemiddelde interesten :

Gemiddeld bedrag van den interest door den Staat betaald voor de andere leeningen dan die tegen 2 1/2 % en 5 % 1842-1846 (vergoedingen aan de slachtoffers der Omwenteling).

Tijdperk 1856-1886. — Er werd nagenoeg 180 millioen ontleend tegen 5 %, 1,047 millioen tegen 4 %, 558 millioen tegen 4.5 %, 570 millioen tegen 5 % met wezenlijken gemiddelden interest van 5.91 %, wat neerkomt op eenen gemiddelden interest van dichtbij 4.20 %.

Tijdperk 1887-1894. — 1,047 millioen tegen 4 % werden omgezet in 5 1/2 en men ontleende 182 millioen tegen 5 %, 115,994,000 tegen 5 1/2 % (tegen ietwat boven pari) Rekening

AFDEELING 2. — ONDERSCHIEDENE VRAAGSTUKKEN.

1. *Statie Luik-Guillemins.* — Een lid doet de volgende opmerkingen naar aanleiding van de statie Luik-Guillemins : Het vervoer ter statie Luik-Guil-

houdende met de 570 miljoen 3 % vroeger ontleend tegen den wezenlijken gemiddelden interest van 3.91 % en van die 570 miljoen 10 %, afrekkende wegens verrichte uitkeeringen, dan komt men voor dit tijdperk tot eenen gemiddelden interest van ten naasten bij 5.55 %.

Tijdsperk 1895-1901. — Op 31 December 1901 was er nagenoeg voor 2,560,000,000 rente 3 % in omloop (zie den *Toestand der Schatkist op 1^o januari 1902*, blz. 205). Dezelfde tabel vermeldt dat er op de schuld 3 % van vóór de omzetting nagenoeg 72 miljoen was uitgedelgd. Aangenomen dat er 500 miljoen van de vroegere 3 % in omloop blijft, waarvan de wezenlijke interest 3.91 bedraagt, mogen wij den wezenlijken interest van de gezamenlijke thans bestaande 3 %, op nagenoeg 3.12 % bepalen.

Wel te verstaan geven wij die cijfers niet op als wiskundig nauwkeurig. Om het *wezenlijk gemiddeld* beloop der schuld met al de wenschelijke nauwkeurigheid te berekenen, dienden talrijke bestanddeelen in acht genomen. Wij mogen enkel bevestigen dat de kroos 4.20 %, 5.55 % en 5.12 % veel nader bij de waarheid komt dan die van 3.907, 3.029 en 5.055, welke bepaald onnauwkeurig zijn.

Aangenomen — wat wij betwisten — dat de interesten door den spoorweg verschuldigd mogen berekend worden op de gezamenlijke kapitalen en naar den gemiddelden interest van Staats schuld, dan zou de toepassing van den gemiddelden interest, door ons daareven nabijkomend bepaald, de volgende uitslagen opleveren, welke wij als louter voorbeeld aanhalen.

Wezenlijke last van de spoorweg aan interest.

Zoo men die gemiddelde kroozen toepast op de gezamenlijke kapitalen van den spoorweg, zooals daareven gedaan werd om te willen bewijzen dat de spoorweg grootere lasten had op zich genomen dan de wezenlijke lasten, dan vindt men de volgende uitslagen :

Van 1856 tot 1886 beliepen de gezamenlijke gebezigde kapitalen fr. 17,789,205,682.48, die, tegen 4.20 %, als interest zouden moeten betalen	fr.	747,146,554 66
Van 1887 tot 1894, beliepen de gezamenlijke gebezigde kapitalen fr. 10,657,995,810.64, die, tegen 5.55 %, als interest zouden moeten betalen.		577,648,851 27
Van 1895 tot 1901, beliepen de gezamenlijke gebezigde kapitalen fr. 15,525,959,888.66, die, tegen 5.12 %, als interest zouden moeten betalen.		422,009,524 52
TOTAAL.	fr.	1,546,804,750 45

Gedurende dat tijdvak, bedroeg het overschot der ontvangsten, na aftrek van al de exploitatie-uitgaven fr. 1,724,508,554 97

Zoo men daarvan de hierboven bepaalde interesten aftrekt. 1,546,804,150 45
dan vindt men dat het overschot, uitdelging inbegrepen, zou beloopten. 177,505,824 52

Trekt men daarvan het totaal af van de uitdelgingskredieten, vermeld op tabel VIII, *Jaarverslag* 1901, blz. A/96 en 97 120,747,796 91
dan bevindt men dat het overschot, enkel uit hoofde van het terechtwijzen der interest-rekening, zonder te letten op de kosten en op de opmerkingen ontwikkeld op bladzijde 55 en volgende van dit verslag, zou dalen tot 56,756,027 61

Dus ziet men dat, verre van onbetwisbaar te zijn, de bewijsvoering waarop wij antwoorden, verkeerd is, en dat de berekeningen waarop zij steunt, belangrijke bestanddeelen verwaarloost. Laat het ons hier nogmaals herhalen : alhoewel de zooeven opgegeven berekeningen veel nauwkeuriger zijn dan die waarop zij antwoorden, hebben wij hier enkel de laatste bewijsvoering willen weerleggen, die werd uitgebracht ten voordeele van het huidig stelsel van boekhouden.

Op welk standpunt men zich ook plaatse, den nauwkeurigen toestand kan men niet kennen indien het financieel rekenplichtig beheer niet nauwkeurig is. Om het te zijn, moet het gevoerd worden naar de *voltrokken feiten*. In zake van boekhouden dient er niet meer geloof gehecht aan het berekenen naar middeleijfers als aan rekeningen welke steunen op *onderstelde formules*.

lemins neemt sedert eenige jaren gestadig toe. De wagens binnen den goederenkoer dier statie gevoerd, die 40,126 bedroegen in 1892, stegen :

In 1893 tot	41,736
In 1894	43,804
In 1895	44,529
In 1896	45,578
In 1897	46,963
In 1898	47,827
In 1899	48,922
In 1900	49,850
In 1901	50,933

't Verschil tusschen 1892 en 1901 zou dus 9,197 wagens bedragen.

Het materiëel zelf wordt aanzienlijker, en zonder overdrijven mag men het verlies aan plaats, veroorzaakt door den grooteren omvang die de wagens thans hebben, op een twintigtal wagens schatten.

Wagens en rijtuigen immers, die vroeger zoowat 8^m,20 lengte hadden, meten thans 12^m,40 en 19^m,60.

't Is dus dringend noodig naar middelen uit te zien om dien toestand te verhelpen, die binnen heel kort niet meer zou toelaten de wagens voor 't plaatselijk verkeer regelmatig bij de kaaien te brengen, wat de statie belemmeren moet.

Dit was reeds zekere dagen van het jaar waar te nemen en daarom moest men de geladen wagens die aan de loskaaien noch in het rangeerpark plaats hadden gevonden, wegvoeren naar Ans, Angleur of Trooz. Zekere dagen werden aldus meer dan honderd wagens uit den weg geruimd. Dat verwekt voor den handel schadelijke vertragingen en nutteloos werk voor het Bestuur dat zijn materiëel die dagen ongebruikt laat.

Het eenig middel om dat te verhelpen is in de Fragnée-wijk, een terrein aan te koopen dat uitgestrekt genoeg is om te kunnen dienen voor het laden en lossen van volle ladingen, die gemiddeld 50 tot 60 wagens per dag bedragen.

Dit dient onverwijld te geschieden en gedaan te zijn vóór de Tentoonstelling in 1905.

* * *

TARIEVEN. — Een lid keurt onze vervoertarieven af. Er zijn 6 algemeene, 55 bijzondere en een aantal uitzonderlijke tarieven. De algemeene klasseering der waren in acht genomen, hebben nagenoeg alle waren bijzondere tarieven. Evenwel zijn er van de 55 bijzondere tarieven, maar 10 voor den landbouw. Dat lid verwondert er zich over dat een os meer kost aan vervoer per goederentrein dan een wedrenpaard. Hij hekelt insgelijks de bijzondere tarieven, eenige jaren geleden verleend voor het vervoer van kolen naar Vlaanderen en naar de haven van Antwerpen. Deze tarieven zijn wellicht gunstig aan de voortbrengers, doch de verbruikers hebben er volgens hem niets bij gewonnen. Hij vindt ten slotte dat de prijs der reiskaartjes per pleziertrein niet bepaald wordt zoo als het behoorde. 't Is te begrijpen dat de prijs per kilometer vermindert met den afstand, doch niet dat een plezierreisje van Aalst naar Oostende, bijvoorbeeld fr. 3.50 kost voor 91 kilometer, terwijl de reis van Châtelneau naar Oostende maar 3 frank kost.

Als besluit zijner opmerkingen stelt dit lid voor om vijf vakken in te richten, en de prijzen voor de reizen per pleziertrein derwijze te bepalen dat de naastbijgelegen statien de laagste prijzen betalen en de verstaafgelegene statien de hoogste.

HOOFDSTUK III.

Posterijen, Telegraphen en Telephoon.

Een lid doet opmerken dat het Bestuur in zijn *Jaarverslag*, gedeelte B betreffende de Posterijen, geen inlichtingen verstrekt over de kosten voor eerste inrichting van de posterijen en de jaarlijksche geldelijke lasten die er uit voortspruiten. Gezien de uitbreiding dier inrichtingen, ware het te wenschen dat die inlichtingen voortaan in het *Jaarverslag* vermeld stonden.

Een ander lid vraagt dat het ambt van postmeester van 1^o en van 2^o klasse voorbehouden zou wezen voor postmeesters der mindere klassen. Er zijn thans, zegt hij, 256 postmeesters van 4^o klasse, 104 van 3^o klasse, 38 van 2^o klasse en 21 van 1^o klasse. Welnu, 7 postmeesters van 1^o klasse zouden rechtstreeks tot dien graad benoemd zijn geworden, aldus een derde der plaatsen van 1^o klasse ontnemende aan de postmeesters van beroep.

HOOFDSTUK IV.

Zeewezen.

KOOPVAARDIJVLOOT. — In zake van zeevaart zal de private ondernemingsgeest dan eerst vastberaden vooruitkomen, wanneer men zal zeker zijn dat de Staat de nieuwe zeevaartrijnen ondersteunt, hetzij door middel van toelagen, hetzij door middel van zedelijke bescherming, (die zich zelfs in den vreemde doet gevoelen.

Het inrichten van een schoolschip zou goede manschappen bezorgen en ook de zedelijke ondersteuning waarborgen, noodig voor de uitbreiding onzer zeevaart. In hare verslagen over de Begrootingen voor 1901 en 1902, drongen de Middenafdeelingen aan op de te nemen maatregelen voor het opleiden van de manschap die voor eene Belgische koopvaardijvloot onontbeerlijk is. De Middenafdeeling vestigt anderwerf de aandacht der Kamer op dat gedeelte harer voorgaande verslagen. De oproep van graaf Karel d'Ursel voor het inrichten van een schoolschip ten behoeve van eene koopvaardijvloot vond weinig of geen weerklank. Van eenen anderen kant kwam eene Antwerpsche groep tot stand, die een kapitaal vergadert voor het inrichten van een schoolzeilschip, dat tevens handel zou drijven. Naar 't schijnt, zou het beoogde doel zijn officieren voor lange omvaart op te leiden. Doch wij hebben reeds maar te veel zeeofficieren zonder betrekking. Wat noodig ware is een ernstig ingericht gemengd schoolschip. (Zie Verslag van 1902, blz. 162.) De officieren op deze wijze opgeleid beter kennende, zou de Staat achtereenvolgens aan de maatschappijen voor Belgische scheepvaart de toelating van vreemde officieren kunnen intrekken.

Alle maatregelen dienen genomen voor het opleiden van een bevaren zeepersoneel, vóór het inrichten van zeevaartlijnen, want een bevaren personeel vergt langeren tijd om opgeleid te worden dan het bouwen van een zeeschip. Anders handelen ware gevaar loopen een groot gedeelte der bedieningen aan boord der nieuwe zeeschepen aan vreemdelingen te zien toevertrouwen, en deze betrekkingen eenmaal ingenomen, zou het moeilijk zijn en lang duren om ze terug te krijgen.

Neemt onze koopvaardijvloot in 't vervolg toe, dan dient wellicht de werking van een stelsel van *zeevaart-inschrijving* bestudeerd.

De *Société belge des Ingénieurs et Industriels* gelastte een bijzonder comiteit de uitbreiding van de Belgische koopvaardijvloot te bestudeeren. De besluiten van dat bijzonder comiteit werden ongelukkigiglijk weinig bekend gemaakt. Op deze besluiten dient de aandacht gevestigd.

* * *

ZEEST-DIENST. — In alle beschaafde streken bestaat een goed ingericht sein stelsel. Soortgelijke inrichtingen dienden tot stand gebracht op onze zeekust en langs de Neerschelde. De Antwerpsche Kamer van koophandel wendde voetstappen aan voor 't bekomen van hulpposten op de Neerschelde. Zij kreeg gedeeltelijk voldoening.

Het ware uiterst nuttig er volledige seinposten in te richten in staat om de mededeelingen, door het internationaal Seinwetboek voorzien, te ontvangen en over te maken.

Dergelijke post bestaat te Zeebrugge, maar hij hangt van den Staat niet af; de dienst zou in handen der Regeering moeten zijn, zooals bij voorbeeld die der vuurtorens.

Onderzoek in de afdeelingen.

Al de afdeelingen hebben de Begrooting van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen goedgekeurd.

Onderzoek in de Middenafdeeling.

De Middenafdeeling besteedde vijf zittingen aan 't onderzoek der Begrooting en aan de lezing van dit verslag.

Zij nam de Begrooting aan met 6 stemmen en 1 onthouding. Zij heeft de eer de Kamer voor te stellen ze aan te nemen.

De Verslaggever,
J. RENKIN.

De Voorzitter,
W. HEYNEN.

