

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 23 FEBRUARI 1905.

Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen voor het dienstjaar 1905 (1).

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Uwe Middenafdeeling besloot dit verslag in drie deelen te splitsen :

- 1^o Onderzoek van de Begrooting ;
- 2^o Onderzoek van de beraadslaging in de afdeelingen en in de Middenafdeeling ;
- 3^o Onderzoek, in een algemeen opzicht, van den toestand van Staats-spoorwegen.

1^o ONDERZOEK VAN DE BEGROOTING.

Het ontwerp van begrooting voor het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen voor het dienstjaar 1905 bedraagt 175,714,707 frank, onderverdeeld als volgt :

Gewone uitgaven, 1 ^o sectie fr.	175,047,207
Uitzonderlijke uitgaven, 2 ^o sectie	2,667,500

Onder de uitzonderlijke uitgaven is eene som begrepen van 2,512,500 fr. voor het aankopen van eene schroefrad-paketsboot voor de lijn Oostende-Dover; die som vervangt eene som van 2,200,000 frank, zijnde het bedrag

(1) Begrooting, n^o 4^{1x}.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Harmignie, bestond uit de heeren Woeste, de Sadeleer, Roger, Renkin, De Bruyn en Hubert.

van twee kredieten, met hetzelfde doel uitgetrokken in 1903 en 1904 doch ongebruikt gebleven.

Bij het vergelijken van de begrootingen van 1904 en 1905 werd éér geen rekening gehouden met de uitzonderlijke uitgaven. Hier dient het dus niet te worden gedaan, want dat zou de vergelijking verbreken.

De gewone uitgaven, 1^e sectie van 't ontwerp van begrooting voor 1905, overtreffen die der begrooting van 1904 met 5,163,912 frank.

Dat is voorwaar eene aanzienlijke verhooging en er dient vooral gelet te worden op de punten betreffende die verhooging.

De volgende tabel, opgemaakt naar dezelfde onderverdeelingen als de begrooting, zal de verschillen gemakkelijk doen beseffen.

HOOFDSTUK.	BEGROOTING.		VERHOOGING.
	voor 1904 (gewone uitgaven).	voor 1905 (gewone uitgaven).	
Hoofdstuk II. — Spoorwegen. . .	136,509,811	140,261,059	3,751,248
— III. — Posterijen, telegraaf en telefoon . . .	22,889,992	23,661,700	771,708
— IV. — Zeewezen . . .	6,952,324	7,576,959	624,635
— IX. — Toelagen, Hulpkas der werklieden .	910,788	927,109	16,321
Totaal, fr. . . .			5,163,912 ¹

Zoo men rekening houdt met de aanvullende kredieten, die aangevraagd zullen worden voor het dienstjaar 1904 en waarvan het bedrag op 4,888,500 frank wordt geraamd, overtreffen de uitgaven voor het dienstjaar 1903 die van 1904 nog enkel met 275.412 frank, waarbij echter de aanvullende kredieten dienen gevoegd te worden, welke voorzeker voor 1903 zullen worden gevraagd.

De volgende tabel doet uitschijnen het verschil per dienst tusschen de twee begrootingen.

VOORWERP der KREDIETEN.	HOOFDSTUK II. — <i>Spoorwegen.</i>				
	1 ^e afdeeling. Gemeen- schappelijke diensten.	2 ^e afdeeling. Wegen en werken.	3 ^e afdeeling. Trekdienst en materieel.	4 ^e afdeeling. Vervoer.	5 ^e afdeeling. Helling der ontvangst.
	Vermeerdering.	Vermeerdering.	Vermeerdering.	Vermeerdering.	Vermeerdering.
Jaarwedde en vergoeding	1,000	13,000	45,090	524,367	12,300
Werkloon	1,525	68,359	930,407	582,882	3,505
Drukwerk	30,000				
Werktuigen, gereedschap, enz.		102,327			
Bezuinigingspremiën			54,133		
Brandstof en andere verbruiksvoorwer- pen voor den trekdienst der treinen.			830,825		
Onderhoud, herstelling, enz., van het materieel			240,115		
Regelmatigheidspremiën				29,855	
Exploitatiekosten				25,000	
Advorteerkosten				56,588	
Verlies en schade				200,000	
Materieel					
Onderhoud van de lijnen, enz.					
Uitkeeringen.					
Toelage, kas der werkliden.					

HOOFDSTUK III. <i>Posterijen, telegraaf en telefoon.</i>			HOOFDSTUK IV	HOOFDSTUK IX	TOTALEN. — Verhooging.	OPMERKINGEN.
1 ^o afdeeling. Gemeenschappe- lijke diensten. — Verhooging.	2 ^o afdeeling. Posterijen. — Verhooging.	3 ^o afdeeling. Telegraaf en telefoon. — Verhooging.	Zeewezen. — Verhooging.	Toelage aan de kas der werklieden — Verhooging.		
2,400	179,500 (1) 337,334 (2)	104,480	24,635	—	1,243,803	(1) Jaarwedde van en vergoeding voor de ambtenaren en be- ambten.
4,400	—	109,897	—	—	1,700,975	
					30,000	(2) Jaarwedde van en vergoeding voor de brievenbestellers , enz.
					102,327	
					54,133	
					830,825	
					240,115	
					29,855	
					25,000	
					56,558	
					200,000	
8,500		25,500			8,500	
					25,500	
			600,000		600,000	
				16,321	16,321	
			Algeheel totaal. . fr.		5,163,912	

Uit voorgaande tabel blijkt dat de verhoogingen vier hoofdposten betreffen : 1^o Jaarwedde en dagloonen, voor nagenoeg 60 t. h. van de algeheele verhooging; 2^o Brandstof en andere verbruiksvoorwerpen, voor den trekdienst der treinen, onderhoud, herstelling, enz. van het materieel, voor meer dan 20 t. h.; 3^o Verlies en schade, 4 t. h.; 4^o Uitkeeringen aan de beambten van den loodsdienst (zeewezen), 12 t. h.

Het ontwerp van begrooting zegt ook dat eenige dier verhoogingen tijdelijk zijn, maar het verleden leert ons dat eene tijdelijke verhooging zelden niet bestendig wordt.

In de Bijlagen (1) geven wij het nabijkomend bedrag op van de ontvangsten voor 1904. Daaruit blijkt dat de ontvangsten in 1903, voor den spoorweg, die van 1902 met 9,500.000 frank overtroffen. De ontvangsten zullen in 1904 omstreeks 7 miljoen meer opleveren dan in 1903. Dat mag ons dus geruststellen over de raming der ontvangsten voor 1903 in onze begrooting van inkomsten en middelen, welke raming steunt op eene verhooging van 10 miljoen tegen 1903, waarvan reeds 7 miljoen verworven zijn in 1904.

In onze Bijlagen komt insgelijks eene tabel (2) voor, met de bijzonderste statistieke uitslagen der jongste vijf en twintig jaren, en voor eene degelijke vergelijking hebben wij de tabel in vijfjarige tijdvakken verdeeld.

Wij voegen er eene belangrijke tabel (3) bij, over de toeneming van de uitgaaf aan jaarwedden en werkloonen, gedurende hetzelfde tijdvak, bij het Spoorwegbestuur.

VERGADERING IN DE AFDEELINGEN.

Het onderzoek in de afdeelingen was, als gewoonte, vrij bondig.

De eerste afdeeling vroeg enkel om uitvoering van de werken waartoe reeds werd besloten voor het arrondissement Charleroi, alsmede de verlenging van den spoorweg van Lanefte op Hanzinne en de voortzetting van dien van Doische op Beauraing.

Het ontwerp wordt goedgekeurd met 9 stemmen tegen 1.

De tweede afdeeling vraagt uitlegging over de weinige vordering van de werken ter ontlasting van de Noordstatie, het nut van den toezichtstrein die de gewone treinen vertraagt, het nut van het verzenden der werklieden van de Leopoldswijk naar Namen, en in 't algemeen over de te veelvuldige verplaatsing van werklieden; een lid doet opmerken dat in de Noordstatie niets kan gedaan worden vooraleer de onteigeningen zijn afgeloopen.

De begrooting wordt goedgekeurd met eenparige stemmen der twaalf aanwezige leden.

De derde afdeeling vraagt eenparig eene betere verlichting van de reizigersrijtuigen.

De begrooting wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

(1) Bijlage 1.

(2) Bijlage 2.

(3) Bijlage 3.

De vierde afdeeling klaagt over de vertraging van de treinen, vooral van die welke uitloopen in de Noordstatie.

Klachten van ondergeschikten aard worden geuit betreffende de statiën Mechelen en Kortrijk.

Een lid vraagt dat er in alle statiën eene beschutting voor reizigers aan den overkant van het hoofdgebouw zou worden opgericht.

Een lid wijst op het ontoereikend getal rijtuigen voor de werklieden-treinen en vraagt meer toezicht over deze laatste.

Een lid vraagt welke bouw- en verbeteringswerken de Regeering dit jaar denkt uit te voeren.

Een lid vraagt wanneer men het tweede spoor zal leggen op de lijn Herenthals-Turnhout en Herenthals-Gladbach.

Een lid vraagt de verbinding van het telefoonnet van Landen met dit van Luik.

Verscheidene leden vragen de eenmaking van het net en ten minste het uitbreiden van de omschrijvingen.

Een lid vraagt volgens welke regelen de postkantoren worden gerangschikt.

De begrooting wordt aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen.

In de vijfde afdeeling drukt een lid de hoop uit dat men in 1906 de telefoon-tarieven zal herzien.

De begrooting wordt goedgekeurd met 8 stemmen en 2 onthoudingen.

In de zesde afdeeling vraagt een lid de eenmaking van de tarieven, en een ander, binnen welken termijn de ondergrondsche gangen te Antwerpen zullen gemaakt zijn en om welke redenen de voltooiing dier werken wordt vertraagd.

Sommige leden vragen de uitbreiding der plaatselijke bureelen in een centraal net.

Een lid vraagt dat de postbureelen te Brussel langer zouden open blijven, opdat de brieven en bladen, 's avonds te Brussel op de post besteld, nog denzelfden avond kunnen rondgedeeld worden.

Een lid vraagt uitlegging over de taxe op dagbladen in internationalen dienst.

Een lid klaagt over de vertraging van de treinen.

De begrooting wordt aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

VERGADERINGEN DER MIDDENAFDEELING

De Middenafdeeling hield talrijke en langdurige vergaderingen en onderzocht belangrijke punten.

Het eerste punt betreft de aanbestedingen van kolen, aan den Staat te leveren, en op verzoek van een lid werd den heer Minister eene vraag gesteld, hieronder vermeld met het antwoord.

VRAAG

In hoeveel aanbestedingen voor kolen, aan Staatsspoorweg te leveren, hebben de uitlandsche firma's, vooral de Engelsche, bestellingen bekomen gedurende de jongste vijf jaren

Is het nauwkeurig dat, terwijl de Belgische kolenmijnen verplicht zijn bepaalde hoeveelheden te leveren, de uitlandsche firma's meer gemak zouden hebben voor het tijdstip der leveringen en voor de hoeveelheden in eens te leveren?

Staan er geene andere voorwaarden in het lastenkohier, die ze zouden bevoordeelen?

ANTWOORD

Gedurende de laatste vijf jaren hebben uitlandsche firma's, vooral Engelsche, bestellingen van kolen bekomen in zes aanbestedingen.

Voor de uitlandsche firma's, evenals voor de Belgische, geldt het wekelijksche bestellingen.

Voor het gemak der inschrijvers, leveren de Belgische kolenmijnen dagelijks of om de twee dagen, terwijl de Engelsche huizen eene stoomboot kolen per week of om de veertien dagen afzenden.

Er staan geene voorwaarden in het lastenkohier waardoor vreemden bevoordeeld worden.

Dat antwoord is voldoende.

Er dient opgemerkt te worden dat Staats schatkist er alle belang bij heeft 's lands nijverheid te bevoordeelen, daar alle toeneming van bedrijvigheid in 't land voordelig is voor de opbrengst der belastingen en weggelden.

Het tweede geopperde punt betreft de arbeiderstreinen, en een lid verlangt dat de volgende vraag zou worden gesteld :

« 1^o Welke vermindering ondergingen 's lands ontvangsten : a) door de afschaffing van de eerste klasse ; b) door de vermindering van de arbeiders-abonnementen in 't jaar 1903 ;

» 2^o Hoeveel bedragen, zoo nauwkeurig mogelijk, de kosten en de opbrengst van de arbeiderstreinen?

» 3^o Mag iemand zonder arbeiders-abonnement plaats nemen in de vakken aan de abonneenten voorbehouden? »

Een ander lid doet opmerken dat het niet mogelijk zal zijn een nauwkeurig antwoord op die vraag te geven, daar het de juiste statistiek zou vergen van het getal plaatsen in iederen soortgelijken trein bezet, wat onmogelijk is uit te voeren.

Al wat kan gezegd worden is, dat de gewone kaartjes voor gaan en keeren nagenoeg 4 centiemen opbrengen per reiziger en kilometer, de kaartjes tegen verminderden prijs, buiten de arbeiders-abonnementen, 2 centiemen per kilometer en de treinen uitsluitend voor werklieden 7 centiemen per reiziger en kilometer ; daaruit ziet men welk het gemiddelde getal werklieden dier treinen zou moeten zijn, om tot dezelfde ontvangst te komen.

Wat het tweede punt betreft, stellig verbieden de verordeningen dat iemand zonder arbeiders-abonnement plaats neemt in de vakken aan werklieden voorbehouden ; dit zoo zijnde, beslist de afdeeling de vraag niet te stellen.

Eene vrij lange beraadslaging wordt vervolgens gevoerd over de wijze van boekhouden bij Staatsspoorwegen.

Een lid stelt vast dat de klachten, in de voorgaande Middenafdeelingen uitgebracht tegen het huidige stelsel van boekhouden voor den Spoorweg, niet weerlegd werden. Ter Kamerzitting van 23 Februari 1904, zegde de heer Minister van Spoorwegen, in zijn antwoord op die klachten, dat zij geen steek hielden, omdat de tabel der financieele uitslagen (jaarverslag 1903, bijlage VIII) enkel eene financieele statistiek is en niet kan beschouwd worden als een bestanddeel van boekhouding. (Handelingen der Kamer 1903-1904, bladzijde 750.) De gevolgtrekking uit die woorden is, dat de tabel der financieele uitslagen van den spoorweg en de jaarlijksche balansen, door de jaarverslagen medegedeeld, geene nauwkeurige oorkonden zijn en dat dien ten gevolge de echte uitslagen van de onderneming onbekend zijn en blijven. De bestanddeelen voor eene bijzondere boekhouding der spoorwegen liggen verspreid in de boekhouding der Schatkist. Doch als algemeen overzicht, bezitten wij nu slechts eene tabel van vergelijkende statistiek, steunende op onderstellingen, in strijd met de vastgestelde wezenlijke feiten. Wij vinden er het bewijs van in dezelfde redevoering van den heer Minister van Spoorwegen. (Handelingen der Kamer, 1903-1904, bl. 752.) In die redevoering, stelt de heer Minister vast dat door de wezenlijke lasten van 't kapitaal, interesten, uitdelingen, jaargelden en pensioenen op het debet van 't beheer van spoorwegen te brengen, het overschot van 1883 tot 1902 de som bedraagt van fr. 43.097.329.29. Welnu, voor diezelfde jaren geeft de tabel der financieele uitslagen er, die, bijeengerekend, een overschot uitmaken van fr. 112,171,443.53. En 't is dit laatste cijfer, gevolg van de fictieve regelen van 1878, dat voorkomt in de balans als zijnde de wezenlijke uitslag.

Er bestaat geene reden om de vergelijkende statistieken volstrekt van de hand te wijzen. Ze kunnen evenwel geene wezenlijke boekhouding vervangen. Die boekhouding is onontbeerlijk bij alle ondernemingen van welken aard ook.

Dat is hoofdzakelijk het geval bij eene zoo gewichtige onderneming als die der Belgische spoorwegen. Het ware dus gepast het bestuur der spoorwegen te vragen om in zijne verslagen, naast de vergelijkende statistieken, welke veeleer theoretisch belang opleveren, de uitslagen mede te deelen van eene boekhouding der onderneming, waarvan het practisch nut klaarblijkend is.

De huidige toestand mag niet blijven duren. Hij is regelrecht in strijd met de voorschriften der wet van 15 Mei 1846 op Staats rekenplichtig beheer. Luidens artikel 53 dier wet, moest de bestendige inrichting der boekhouding van Staatsspoorwegen geregeld worden door eene bijzondere wet, welke zou worden overgelegd in den loop van den zittijd 1846-1847. De Regeering had een artikel voorgesteld, krachtens hetwelk « de inrichting van den dienst der ontvangsten van Staatsspoorwegen het voorwerp zou uitmaken van eene bijzondere wet ». De Kamer nam een amendement aan van den heer Lebeau, waarbij de woorden « van den dienst der ontvangsten » vervangen werden door deze woorden « van de boekhouding ». En in den

loop der beraadslaging werd bepaald dat door het woord boekhouding verstaan werd gansch de boekhouding van de regie. De Regeering bepaalde er zich bij in 1847 en in 1853 wetsontwerpen over te leggen, welke beantwoorden aan den geest van haar amendement en enkel den dienst der ontvangsten regelt, zonder het vraagstuk der boekhouding aan te raken, dat bedoeld is door den tekst van artikel 55. Die ontwerpen werden niet behandeld. Het blijkt dus dat men paragraaf 2 van artikel 55 der wet van 15 Mei 1846 onuitgevoerd heeft gelaten.

Bedoeld lid vraagt dat over de twee bewuste punten eene vraag tot den heer Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen zou worden gericht.

Ziehier die vraag met het antwoord :

VRAAG.

Diende men niet naast de tabellen van financieele statistiek, thans opgegeven in het jaarverslag, eene nijverheidsboekhouding mede te deelen, met aanduiding van de voltrokken feiten en met inschrijving, onder de financieele lasten, van den betaalden interest, de verwezenlijkte uitdeling, het bedrag der pensioenen alsmede het bedrag der jaargelden?

Welk gevolg werd gegeven aan artikel 55, § 2, der wet van 15 Mei 1846?

ANTWOORD.

Tweevoudige tabellen zouden onvermijdelijk verwarring en ijdel redetwisten verwekken.

Overigens, zooals het bewezen werd ter Kamerzitting van 25 Februari 1904, ontbreken de wettelijke grondslagen om de gevraagde boekhouding op te maken.

* *

Artikel 5 der wet van 15 Mei 1846 bepaalde als overgangsschikking, dat het stelsel van boekhouding, te dien tijde bestaande bij Staatsspoorweg, voorloopig zou toegepast blijven, maar dat de inrichting van de boekhouding bij den spoorweg zou geregeld worden door eene bijzondere wet, gedurende der zittijd 1846-1847 over te leggen.

In den loop van dien zittijd (vergadering van 14 April 1847. — *Parlementaire Oorkonden* van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, bladz. 1529, n^o 296), legde de Regeering inderdaad een wetsontwerp over, bepalende dat de dienst der ontvangsten van Staatsspoorweg toevertrouwd zou blijven aan de bedienenden van 't Ministerie van Openbare Werken, onder toezicht en nazicht van het Ministerie van Financiën, welks beambten over de ontvangstkantoren van den spoorweg toezicht zouden moeten uitoefenen en de kas en geschriften nazien. Er moest daarenboven, naar luid van bedoeld wetsontwerp, in de uitvoering van die bepalingen voorzien worden door eene algemeene verordening, door den Koning vast te stellen. Dat ontwerp bleef zonder gevolg.

Dat antwoord lokte de volgende opmerkingen uit :

Een lid zegt dat zoo door tweevoudige tabellen verwarring en nuttelooze redetwisten verwekt kunnen worden, het allereenvoudigst is de willekeurige statistieken af te schaffen, welke thans dienen als bijzondere boekhouding van den spoorweg, en zich te bepalen bij de wezenlijke uitslagen van de onderneming, de eenige welke men behoort te kennen, wat onmogelijk is met de huidige doenwijze. (Over dat punt is geen twijfel mogelijk.) In zijne redevoering van 25 Februari 1904 (*Handelingen der Kamer*, bl. 750, kol. 1), drukte de heer Minister van Spoorwegen zich uit als volgt :

« Vraagt de achtbare heer Renkin mij wanneer de Rekenkamer het door den heer Sainctelette ingevoerde stelsel goedkeurde, dan heb ik hem enkel te antwoorden : Nooit. Ik voeg er bij dat, zoo ik mij tot de Rekenkamer wendde om haar oordeel te vragen over dat werk, zij waarschijnlijk zou antwoorden dat de statistiek buiten hare bevoegdheid valt en dat zij zulk werk van raming niet heeft te beoordeelen, niet goed of af te keuren. » Daarmede staat het onbetwisbaar vast, door de verklaringen zelve van den Minister, dat het verslag der verrichtingen van den spoorweg de wezenlijke uitslagen van de onderneming niet opgeeft. Het behelst enkel ramingen, op onderstellingen gesteund, zooals het bestuur zelf zegde in het verslag over 1878. En het zijn die ramingen en niet de wezenlijke uitslagen, welke voorkomen in de zoogenoemde balans (Jaarverslag, bijlage I), 't is te zeggen dat er geene nauwkeurige balans bestaat van den toestand eener officieele onderneming, waarin het land meer dan twee milliards heeft belegd. Het is niet aan te nemen dat de wezenlijke uitslagen van die gewichtige staatsonderneming voor de Kamers, die toezicht uitoefenen over 't bestuur, onbekend blijven. En het is evenmin aan te nemen dat die uitslagen niet nagezien worden door de Rekenkamer en het ook niet kunnen.

Maar, zegt het antwoord dat wij hier bespreken, er bestaan geene wettelijke grondslagen om de gevraagde boekhouding op te maken. Dit is onwaar. De wetten van 1834 en 1835 bepaalden die wetten op algemeene wijze. Zijn die wetten ontoereikend, men moet andere wettelijke grondslagen bepalen. Op de Regeering overigens berustte, krachtens artikel 53, § 2, der wet van 13 Mei 1846, de verplichting om de boekhouding van den Spoorweg door eene wet in te richten. Uit het antwoord blijkt dat die verplichting niet werd nageleefd. 't Is te betreuren. Doch er dient ook aangedrongen te worden op de noodzakelijkheid om een einde te stellen aan een zoo klaarblijkend onregelmatigen toestand. Bleef het — overigens zeer onvolledig — ontwerp van 1847 zonder gevolg, dan bestaat er wettelijke verplichting er een ander over te leggen. Alle Staten met eigene ondernemingen bezitten eene wet op het boekhouden van den Spoorweg.

Een ander lid zegt dat de formule's van 1878 feitelijk werden aanvaard bij stilwijgende overeenkomst tusschen Kamers en Regeering; dat zoo zekere leden er anders over denken en meenen dat er dient eene wet gemaakt te worden op het boekhouden van den spoorweg, zij hun voordrachtsrecht als Kamerlid mogen doen gelden.

Het voorgaande lid antwoordt dat de formule's van 1878, uitgaande van

het bestuur alleen, geene wettelijke waarde hoegenaamd kunnen hebben en dat er geene stilzwijgende overeenkomst dienaangaande kan bestaan hebben, vermits zij nooit, evenmin rechtstreeks als onrechtstreeks, aan de stemming der Kamers werden onderworpen. Voor een lid der Kamers, hoe bevoegd ook, is het onmogelijk een wetsontwerp over het boekhouden van den Spoorweg op te maken; alleen de Regeering beschikt over de daartoe noodige inlichtingen. 't Is overigens aan de Regeering dat artikel 55 der wet van 15 Mei 1846 het overleggen van dat ontwerp heeft opgedragen, en het is niet genoeg te zeggen dat er geen gevolg werd gegeven aan dat bevel, om zich gemachtigd te wanen er over heen te stappen.

De afdeeling beslist in het algemeen gedeelte van het verslag op grondige wijze de grondslagen te onderzoeken, waarop de boekhouding van den spoorweg berust.

Een lid verlangt verder dat twee vragen aan den heer Minister gesteld worden; hieronder staan die vragen naast het antwoord.

VRAAG.

Welke maatregelen denkt de heer Minister te nemen, om andermaal het tekort te vermijden, voortspruitende uit de onderneming der postbooten tusschen Oostende en Dover, tekort dat in 1903 de som van fr. 2,219,123.03 bereikte?

ANTWOORD.

De uitslagen der lijn Oostende-Dover (ontvangsten en uitgaven) moeten niet afzonderlijk berekend worden. Die lijn voert jaarlijks in België talrijke reizigers aan (122,000 tot 125,000) die het land komen bezoeken of er door trekken om verder te reizen. Voor het vervoer per spoorweg brengen die reizigers eene zeer belangrijke ontvangst aan, welke ruimschoots opweegt tegen het verlies op hun vervoer overzee.

Het spreekt van zelf dat men in eene zoo uitgestrekte onderneming als de onze, het gezamenlijk verkeer moet in acht nemen en niet een enkel gedeelte van die onderneming.

Ook mag worden gezegd dat het algemeen belang van het land (handel en nijverheid) in ruime mate verbonden is aan het bestaan van 's lands zeeweg. De reizigers van allen aard, welke die weg ons toevoert, doen ten onzent allerhande uitgaven, stellen belang in onze voortbrengselen en worden daardoor voor onzen handel en onze nijverheid voornaamste klanten.

Om de opbrengst van bewuste lijn te doen toenemen, werd hoegenaamd niets verwaarloosd.

Alles is in 't werk gesteld om zooveel mogelijk ons verkeer met Engeland uit te

breiden. Wat bij voorbeeld, de tarieven betreft, legde men er zich gestadig op toe de bestaande betrekkingen, uit te breiden, er nieuwe tot stand te brengen en het publiek alle gemak te bezorgen dat kan gepaard gaan met de vereischten van den dienst.

Men mag niet vergeten dat de lijn Oostende-Dover niet uitsluitend reizigers en colli voor Staatsspoorweg aanvoert. Zij levert hoofdzakelijk belang op voor de posterijen; doch de opbrengst van brieven, bladen, enz., wordt geïnd door het bestuur der posterijen; in de opbrengst van het postvervoer mag men voor 1902 het aandeel der lijn schatten op 1 miljoen 230,000 frank.

De dienst Oostende-Dover levert daarenboven veel belang op voor de post van den Belgischen Staat die, zonder deze lijn, afhankelijk zou zijn van den vreemde.

VRAAG.

Heeft de heer Minister het inzicht bij voortduring het recht om het verkoopen van bladen in de statien te onderwerpen aan de thans vereischte aanvragen tot machtiging?

ANTWOORD.

Ja.

De afdeeling houdt zich vervolgens bezig met het onderhoud en de hernieuwing van het materieel en een lid verlangt dat den heer Minister de hieronderstaande vraag worde gesteld.

VRAAG.

Eerste inrichting.

Het verslag behelst op bladzijde 2 en 3 slechts eene zeer beknopte opsomming van de uitgaven voor eerste inrichting in 1903. Opdat de Kamer zou kunnen oordeelen over den aard dier uitgaven, zou men ze moeten aanduiden per statie, werkhuis, baanvak, enz., in zake van wegen en werken, en per soort van locomotieven, rijtuig, waggons, enz., voor het materieel?

Die opgave wordt voor 1904 gevraagd.

ANTWOORD.

De uitgaven voor eerste inrichting, in 1903 gedaan voor den trekdienst en het materieel, zijn verdeeld als volgt:

Locomotieven	15,393,558 02
Tenders	1,455,835 99
Rijtuigen	10,527,015 65
Waggons	9,201,910 48
Staande machines, zwaar gereedschap en allereerste voorraad	771,754 48

Totaal. . fr. 37,550,054 60

Dezelfde inrichtingen kunnen voor

1904 eerst na 't sluiten der rekeningen van dit dienstjaar verstrekt worden.

De omstandige onderverdeling van de uitgaven voor eerste inrichting per statie, werkhuis, baanvak, zou aanleiding geven tot een zeer aanzienlijk werk, waarin enkel kan voorzien worden door aanwerving van een aanvullend personeel. Tot in 1893, werd er eene lijst bijgehouden over de onderverdeling van het kapitaal per soort van lijn; daar eene langdurige ondervinding de volkomen nutteloosheid dier statistieken bewees, werden deze dan ook afgeschaft; 't is sedert dien tijd dat men zich bepaalde tot het stelsel der groepeerings, in het verslag opgegeven.

De genomen beslissing is hoogst te betreuren, ten ware de Minister kon bevestigen dat men met dergelijke boekhouding evengoed als met de vroegere kan oordeelen of er geene dwaling hoegenaamd mogelijk is in de schatting van de uitgaven voor eerste inrichting en die van beheer, van onderhoud of van herstelling; 't ware immers heel erg, indien er een vermoeden kon bestaan over de wijze van indeeling dier uitgaven. De verslaggever houdt lezing van zijn verslag, dat eenparig wordt goedgekeurd.

Een lid doet evenwel opmerken dat eene regelmatige boekhouding moet doen kennen : 1^o den wezenlijken uitslag van al de dienstjaren te zamen ; 2^o den wezenlijken uitslag van ieder dienstjaar.

Onbetwistbaar is het, dat de beraadslaging enigzins vooruit is gegaan. Men neemt thans aan dat de uitkomsten, vermeld in de *tabel der financieele uitslagen*, louter van statistieken aard zijn. Dat is voldoende om het vraagstuk op te lossen, vermits geene enkele nijverheidsonderneming veiligheid kan opleveren zonder streng nauwkeurige boekhouding. Nooit bestond er verschil van opvatting over de netto-ontvangsten, uitgenomen over de vraag of het bedrag der pensioenen al dan niet moet begrepen worden in de kosten der onderneming, en daarover is men het thans eens. Het verschil van meening betreft de wijze om de financieele lasten, dat is den interest en de uitkeering van de aangewende kapitalen, vast te stellen. Om de financieele lasten nauwkeurig te berekenen, zou men eerst het nog uit te delgen kapitaal moeten bepalen, en vervolgens de te betalen interesten en de te doene uitkeering. Heden bepaalt men die door van het nuttig kapitaal, aangeduid in de eerste kolom der tabel VIII, het bedrag der uitdelgingsdotatie af te trekken (kolom X). Die berekening levert niet de minste zekerheid op. De uitslag is noodzakelijk onnauwkeurig : 1^o omdat de dotaties met terugwerkende kracht, berekend voor de vroegere dienstjaren dan 1878, de plaats inkomsten van de uitkeeringen, op dien datum reeds verwezenlijkt en welke niet in aanmerking werden genomen tijdens de toepassing der *nieuwe formules* ; 2^o omdat de dotaties sedert 1878 naar eene fictie berekend, met geen enkele werkelijke uitkeering overeenkomen, zooals bewe-

zen werd in het verslag over de begrooting van 1903 (blz. 31.) Zoo de wezenlijke uitkeering niet gekend is, kan men het nog niet te delgen kapitaal niet bepalen, en dus evenmin de financieele lasten.

In 1903, betwistte men dat het bedrag van den interest, bepaald naar de formule's van 1878, en door den spoorweg in rekening gebracht, lager dan het wezenlijk bedrag was. Men beweerde dat de fictieve interest, sedert 1878 toegepast, gestadig hooger was geweest dan de wezenlijk betaalde. (Zie verslag 1903, blz. 40 en vlg.) Heden wordt erkend dat dit fictieve bedrag lager is dan het wezenlijke. De wezenlijke interest zou 3,149 zijn.

Daarenboven is het ongerijmd de lasten te berekenen naar een gemiddeld bedrag. Het gemiddeld bedrag is slechts eene onderstelling, de betaalde interest is een feit. Er dient dus rekening gehouden te worden met den wezenlijk betaalden interest. Het is raadzaam ten slotte aan te merken, dat de nauwkeurigheid der beknibbelingen over de wijze waarop de spoorweg rekening houdt met den last der jaargelden, niet meer betwijfeld wordt.

Uit de berekeningen, aan de Middenafdeeling onderworpen, blijkt dat men, door de wezenlijk betaalde jaargelden te vervangen door eene dotatie en interesten berekend naar een ondersteld kapitaal dat de jaargelden vertegenwoordigt, de financieele lasten van den spoorweg merkkelijk vermindert, en wel met een verschil van fr. 2,329,172.33. Dat cijfer vergt voorbehoudingen. Het is immers onmogelijk het onmiddellijk na te zien, doch volgens het achtbaar lid wiens meening wij hier samenvatten, zou het verschil heel groot zijn.

Onnoodig de ontleding van het overschot van 1903, in het *Verslag* opgegeven, verder te drijven. De verschillen, door den heer verslaggever aangewezen, bewijzen voldoende dat de huidige boekhouding de echte uitslagen van de onderneming niet opgeeft noch kan opgeven. Welnu, 't zijn de echte uitslagen welke behooren gekend te zijn, en het is te verwonderen dat er zoozeer moet aangedrongen worden, zonder gevolg overigens, om te bekomen dat het bestuur er eindelijk toe besluit de Kamers een klaren en nauwkeurigen staat voor te dragen. 't Is enkel door middel van dien klaren en nauwkeurigen staat dat de Kamers kunnen beoordeelen wat de Staatsonderneming der spoorwegen feitelijk is.

Op de voorgaande beschouwingen werd geantwoord dat de opmerkingen betreffende de jaren vóór 1878, 't is te zeggen dagteekenende van voor meer dan vijf en twintig jaar, thans al heel weinig belang opleveren; dat er overigens werd bewezen, tijdens de behandeling van de begrooting van verleden jaar, dat die vroegere formule's voor den spoorweg voordeliger waren dan die sedert 1878 toegepast; dat het voor deze laatste eene hersenschim is, te denken dat men met wiskundige nauwkeurigheid den interest zou kunnen bepalen, die wezenlijk betaald werd voor de kapitalen, aan den spoorweg geleend, om de goede reden dat er geene afzonderlijke leening bestaat voor de spoorwegen en eene andere voor de andere werken, en dat het eene zeer slechte financieele politiek zou wezen, twee soorten van rente te hebben.

Doch al ware die interest zelfs wiskundig bepaald, dan nog zou men een

gemiddelden interest moeten toepassen, want de interest der leening nage-
noeg met iedere uitgifte, dat is iederen dag, veranderende, zou dat eene
ongehoorde verwickeling medebrengen en, wat nog erger is, de uitslagen
zouden niet meer onderling te vergelijken zijn; de gemiddelde interest
levert hoegenaamd geen bezwaar op, zoo hij de wezenlijkheid zeer nabij-
komt.

't Is insgelijks met reden dat de Minister van Spoorwegen van de geleende
kapitalen de som aftrekt, welke hij betaalde als teruggaaf: hij hoeft zich
er niet om te bekreunen of die som als uitkeering van de schuld werd
betaald; dit is eene zaak die den Minister van Financiën en de begrooting
van Staats schuld betreft.

Overigens besliste de afdeeling tot een grondig onderzoek van de wijze
van boekhouden bij den spoorweg: dat werk maakt het derde gedeelte uit
van dit verslag en bepaalt met cijfers en stukken tot staving, de wijze van
handelen, en na het gelezen te hebben, zal ieder Kamerlid kunnen oordeelen
over de waarde der beknibbelingen.

ONDERZOEK VAN DEN TOESTAND VAN STAATSSPOORWEGEN, IN EEN ALGEMEEN OPZICHT.

De Begrooting van spoorwegen, posterijen et telegrafen lokt tijdens de
behandeling talrijke redevoeringen uit en belangrijke betwistingen. Hoe kan
het anders? Zij is op verre na de aanzienlijkste; zij draagt voor eene steeds
toenemende som bij in onze begrooting van ontvangsten, en voor 1903
belooft die som meer dan 262 miljoen, of boven de 10 miljoen meer dan
de opbrengst van al onze belastingen.

De Minister van Spoorwegen staat aan het hoofd van een veel talrijker
leger dan zijn collega van Oorlog, een leger dat insgelijks van jaar tot
jaar aangroeit.

In 1903 bedraagt dat leger 9,003 ambtenaren, 2,218 aangestelden en
hulpklerken, 48,598 bestendige werklieden en 2,629 in regie, dus te zamen
62,508 met eene vermeerdering van 1,908 op het voorgaande jaar.

Het is dus belangrijk voor de Kamers, te oordeelen over hetgeen feitelijk
de Staatsonderneming der spoorwegen is, welke zulken aanzienlijken invloed
op onzen algemeenen toestand uitoefent.

De uitslagen van dat beheer worden betwist; niet de nauwkeurigheid van
de berekening der uitslagen door het spoorwegenbestuur overgelegd, maar
wel de grondslagen naar welke zij opgemaakt zijn. Het behoort dus die
grondslagen te onderzoeken, en te zien of zij de wezenlijke feiten zooveel
mogelijk nabijkomen. Ten einde daarover volkomen te kunnen oordeelen,
zullen wij omstandig onderzoeken hoe de rekeningen van het jongste dienst-
jaar 1903 zijn opgemaakt. De grondslagen der jaarlijksche berekeningen
waren dezelfde sedert 1878, 't is te zeggen sedert meer dan vijf en twintig
jaar, en het schijnt waarlijk nutteloos hooger op te klimmen.

ONDERZOEK VAN DE UITSLAGEN VOOR HET DIENSTJAAR 1903.

Het verslag, door den heer Minister van Spoorwegen voor het dienstjaar 1903 overgelegd, leert ons (1) dat de ontvangsten fr. 225,161,463.31 bedragen waarop moet uitgekeerd worden aan de volgende vennootschappen, wier lijnen de Staat in pacht nam, te weten :

Doornik op Jurbeke	44.1 kil.	} 244.4 kilometer.
Halle op Aathen Doornik naar de Fransche grens	44.9 »	
's Gravenbrakel op Gent	55.4 »	
Belgisch-Pruisische aansluiting (Welkenraedt)	18.6 »	
Spa naar de grens van 't Groothertogdom	54.8 »	
Eekloo op Brugge	26.6 »	

eene som van fr. 5,007,441.97, dus blijft er fr. 220,154,021.34 over, waarvan eerst en vooral zijn af te trekken de exploitatiekosten of fr. 134 milioen 224,111.81; het overschot, fr. 85,949,909.53, is de netto ontvangst in Staatskas gestort. Over de algeheele nauwkeurigheid van die cijfers bestaat noch kan de minste betwisting bestaan; ontvangsten en uitgaven worden op een centiem na door de Rekenkamer nagezien, en het overschot of de netto ontvangst is de som welke zal voorkomen in het jaarverslag dat de heeren Ministers zullen opmaken over de verrichtingen in 1903, na 't sluiten van dat dienstjaar.

Het jaarverslag verdeelt die netto ontvangst in drie deelen : een van fr. 58,228,945.11 vertegenwoordigt den interest der door de Schatkist verschoten sommen; het tweede, van fr. 8,778,942.44, vertegenwoordigt de uitdelging, en het derde eindelijk, van fr. 18,912,021.98, is het batig slot op de winst.

Zoo de interest nauwkeurig en naar het wezenlijk kapitaal werd berekend en zoo de uitdelging redematig werd verricht, dan is die wijze van doen onberispelijk.

Welke zijn dus de grondslagen waarop de spoorweg steunt om zijne financieele lasten te berekenen, 't is te zeggen de interest en de uitdelging van de ontleende kapitalen? Dat zullen we thans onderzoeken.

BEDRAG DER SCHULD.

Doch eerst en vooral dient er geweten te worden of men het eens is over het bedrag der ontleende sommen.

Zoo wij den staat der Schatkist op 1^{re} Januari 1904 (2) raadplegen, vinden wij dat de volgende sommen voor de spoorwegen werden gestemd :

Op buitengewone diensten.	A) Spoorwegen door den Staat gelegd	635,217,591 79	} 1,752,213,307 93
	B) — — overgenomen	407,039,068 94	
	C) — — Werken en exploitatiematerieel	702,840,187 24	
	D) Verschillende posten	4,812,251 61	
Op gewone diensten		2,304,208 37	

(1) Zie bl. 147, staat VII.

(2) Zie Jaarverslag, blz. A/100.

Overgebracht.	1,752,215,507 95
En, ten slotte, de kapitalen overeenkomende met de renten of jaargelden voor overgenomen spoorwegen, bedragen	426,854,888 68
Of te zamen.	2,179,068,196 65
waarvan af te trekken het bedrag der gestemde en niet uitgegeven kredieten op 31 December 1903 en dus beschikbaar blijvende	35,762,109 02
Blijft dus.	2,143,506,087 61

Er dient evenwel opgemerkt te worden dat het kapitaal, overeenkomende met zekere jaargelden en fr. 85,891,018.17 beloopende, werd uitgedelgd en dat uit dien hoofde de som, verschoten op buitengewone diensten, in evenredigheid is toegenomen en geklommen tot fr. 1.802,342,217.10 en dat het kapitaal, overeenkomende met de jaargelden, in verhouding is verminderd en wezenlijk nog slechts fr. 340,963,870.51 (1) bedraagt; doch de als uitgegeven beschouwde som veranderde niet en bedraagt dus fr. 2 milliards 143,506,087.61.

Volgens het jaarverslag der spoorwegen (2) beloopt het kapitaal voor eerste inrichting fr. 2,161.245,528.48, waarvan zijn af te trekken de tusschenvallende interesten, die, volgens eene gewoonte welke betwistingen uitlokt doch als regel geldt bij de spoorwegen, bij het kapitaal worden gevoegd, daar de spoorwegen de geleende kapitalen, verhoogd met de interesten, eerst te zijnen laste neemt wanneer de werken, waaraan ze besteed werden, voor het gebruik beschikbaar zijn. De tusschenvallende interesten bedragen fr. 26,426,126.55; er blijft dus als wezenlijk uitgegeven kapitaal eene som van fr. 2,134,819,402.15, dus een verschil van fr. 8,486,685.48 met de Schatkist. Dat verschil daalt tot fr. 1,427,984.16, zoo men rekening houdt met de fr. 7.058,701.16 (3) door den Staat betaald als vergoeding aan de Banque de Belgique en de aanleggende maatschappijen, uit hoofde van intrekking van verleende vergunningen.

De Spoorweg beweert dat hij, van die sommen niets getrokken hebbende, die ook niet verschuldigd is. Het verschil van nagenoeg 1.500,000 frank is uit te leggen door verscheidene terechtwijzingen van rekening, die het uiterst lang en nutteloos ware uit te leggen, met het oog op de onbeduidendheid der som. Gezien de onbeduidendheid van dit verschil kan men voorloopig aannemen dat er geen verschil bestaat. Overigens denken wij dat de Schatkist en de Spoorwegen dat betwiste punt onder elkander zullen beslechten.

BEDRAG VAN DEN INTEREST.

Zoo men het eens is over de schuld, welken interest doet men er voor betalen?

(1) Zie bijlage 4.

(2) Zie Jaarverslag, blz. A/28, n^o 11.

(3) Zie Jaarverslag, blz. A/108.

Thans 3 t. h., de interest onzer rente, tegen pari of nagenoeg tegen pari uitgegeven. Maar, zegt men, al de leeningen werden niet uitgegeven tegen pari, er dient rekening gehouden te worden met het commissiegeld, enz., 't is te zeggen met de wezenlijk binnengekomen som. Dat argument is afdoende, doch van weinig belang; om er over te kunnen oordeelen, hebben wij eene volledige tabel opgemaakt van al onze leeningen sedert 1830: uitgeschreven kapitaal, ontvangen kapitaal, nominale interest, wezenlijke interest, enz., enz. (1). Een oogslag op die tabel zal doen zien dat het verschil tusschen het nominaal kapitaal, geheel uitgeschreven, en het wezenlijk binnengekomen kapitaal op eene som van fr. 3,416,872,948.12, slechts fr. 126,903,661.40 bedraagt; dat een aanmerkelijk gedeelte van dat verschil, — meer dan 26 millioen — dagteekent van voor het inrichten van onze spoorwegen; dat het grootendeels voortkomt van eene voordeelige financieele verrichting, in 1875 gedaan door den heer Malou, die voor 386,000,000 frank aan 3 t. h. uitschreef, tegen een gemiddeld bedrag boven 75, terwijl de 4 t. h. 94 werd betaald. In 1882 deed de heer Graux dezelfde verrichting: hij plaatste 133,000,000 frank rente 3 t. h. tegen 82, terwijl de 4 t. h. omstreeks 105 stond. Die verrichtingen zijn slecht geworden, toen men de 4 t. h. in 3 1/2 omzette en nog slechter bij de omzetting van de 3 1/2 in 3 t. h., vermits die kapitalen geene verlaging van interesten genoten. Ten slotte zal men opmerken dat gedurende de laatste twintig jaar, op nagenoeg 1,500,000,000 frank ontleend, het verschil tusschen het bedrag van het nominaal kapitaal en dat van het wezenlijk ingekomen kapitaal geene 2,500,000 frank bedraagt, of 0.18 t. h. en 't is nochtans gedurende dat tijdperk dat er het meest kapitalen voor den spoorweg werden ontleend. Meer dan 2/3 der schuld van den spoorweg werden gedurende dien tijd ontleend en nagenoeg tegen pari.

Van een anderen kant, ware het onmogelijk op den spoorweg den wiskundigen interest van Staats leeningen toe te passen, want hij verandert bij elke uitgifte van titels, dat is nagenoeg iederen dag, en zooals te zien is in bijlage 5, het gemiddeld bedrag verschilt van jaar tot jaar; men zou den interest jaarlijks moeten veranderen en de uitslagen zou men niet meer kunnen vergelijken. Sedert ten minste twintig jaar, beantwoordt de interest van 3 t. h. aan de wezenlijkheid. Willen nu sommigen strenger zijn en op den spoorweg den gemiddelden interest toepassen, die betaald is door al onze leeningen sedert 1830, zonder acht te slaan op de werken, waaraan kapitalen, tegen hoogen interest ontleend, werden besteed, dan zou men voor 1903 als interest 3.149 moeten nemen in plaats van 3 t. h., wat de interesten met fr. 2,493,065.23 zou verhoogen en de winsten evenveel verminderen; doch voor 1904 zou de interest opnieuw veranderen, vermits bij 3.143 t. h. zal bedragen.

Al het voorgaande betreft de ontleende kapitalen. Voor de jaargelden werd het kapitaal van fr. 540,963.870.51 bekomen door de jaargelden in kapitaal te berekenen tegen den interest der rente op 't oogenblik van den

(1) Zie bijlage 5.

afkoop. Stellig is dus de interest van 3 t. h., op dat kapitaal toegepast, onjuist. Bij het onderzoeken van de uitdelging, zullen wij verder zien welke som het verschil van interest uit dien hoofde bedraagt.

Die interest van 3 t. h. wordt toegepast op het nuttig kapitaal, 't is te zeggen op het kapitaal besteed aan de in gebruik zijnde lijnen, en dat voor 1903 fr. 2,099,116,837.60 bedraagt, na aftrek van de sommen einde 1902 uitgedelgd of fr. 129,144,060.73.

Mits hoogervermelde voorbehouding, is dat alles onberispelijk.

UITDELGING.

De in 1903 aan de uitdelging besteedde som bedraagt fr. 8,778,942.44. De uitdelging wordt op zeer nauwkeurige wijze berekend in negentig jaar. Die termijn werd gekozen, omdat hij overeenkomt met den gewonen duur der vergunningen. Men kan dien termijn te lang of te kort vinden, doch eenmaal die termijn aangenomen, worden de rekenplichtige verrichtingen met wiskundige nauwkeurigheid daaruit afgeleid. De gemiddelde vervaltermijn van al de tot einde 1900 aangewende kapitalen, om ze in negentig jaar uitgedelgd te hebben, is het jaar 1970. Raadpleegt men het jaarverslag over 1901, men vindt in Bijlage XIX (1), het bewijs dat met het aangenomen bedrag der uitdelging, zijnde 438,648, de schuld werkelijk zal uitgekeerd zijn in 1970. Sedert 1900 werden werken uitgevoerd die op hunne beurt in negentig jaar uit te delgen zijn, en om de tien jaar, dat is in 1910, zal men de uitgaven berekenen, gedurende het tienjarig tijdvak gedaan, alsmede den gezamenlijken vervaltermijn, en dien ten gevolge ook het bedrag der uitkeering van de schuld. Dat alles is onberispelijk en zeer regelmatig.

Komt men de bepalingen na van de wet van 1855, welke, volgens eene betwiste uitlegging, beveelt even spoedig uit te delgen als gedaan wordt met Staats schuld? Dat staat vast, vermits onze huidige schuld uitkeerbaar is in drie en negentig jaar. Het uitdelgingsbedrag, door de leeningswet bevolen, is 0.20 t. h. De heer Minister van Financiën deed het onlangs op 0.30 bepalen en de spoorwegen passen het bedrag van 0.438648 toe.

Maar, zegt men, zoo dat juist is voor de ontleende kapitalen, het is niet meer nauwkeurig voor de spoorwegen, met jaargelden afgekocht. Dat is waar; hier is de interest en de wezenlijke uitkeering, in het bedrag van het jaarlijks betaalde jaargeld begrepen, grooter dan de interest en de uitkeering in het jaarverslag berekend.

Om die doenwijze te rechtvaardigen, beweert de spoorweg dat het eenvoudiger is slechts eene enkele formule te hebben, toegepast voor alle kapitalen, om 't even welke; dat de afkoop van die vergunde lijnen eene goede verrichting was voor de Schatkist, die verplicht was minima-interesten te waarborgen, enz.; wat er ook van zij, het is niettemin zeker, en dat werd overigens nooit geloochend, dat die doenwijze de winsten van den spoorweg vermeedert. Men dient dus met die verhooging rekening te houden.

(1) Zie bl. 113 en 114.

Bijlage 6 bewijst omstandig dat het verschil van interest fr. 1,172,947.22 bedraagt, en het verschil van uitdelging fr. 1,156,225.15, dus te zamen fr. 11,724,547.35. Die som zal steeds verminderen tot in 1940, wanneer, de jaargelden uitbetaald zijnde, de Schatkist niets meer zal betalen en de spoorweg nog gedurende dertig jaar fr. 11,724,547.34 zal betalen voor interest en tot uitdelging van eene volkomen uitgekeerde som.

PENSIOENEN.

De pensioenen der ambtenaren en beambten van den spoorweg worden betaald op de begrooting van 's Lands schuld en niet in de rekeningen van den spoorweg vermeld. Dat is klaarblijkelijk verkeerd : zij bedragen 1,171,789 frank en moeten van de winst afgetrokken worden.

Die punten vastgesteld zijnde, zoo wij de regelen toepassen zelfs door de strengsten gevraagd, moet men den interest voor de ontleende kapitalen van 3 t. h. verhoogen tot 3,149 t. h. Welnu, die kapitalen bedragen (1) fr. 2,143,306,087.61, waarvan is af te trekken het kapitaal wezenlijk overeenkomende met de jaargelden (2) fr. 540,963,871.17, alsook het bedrag der op einde December 1904 uitgedelgde sommen ; er blijft dus fr. 1,673,198,155.73 over. Daaruit volgt dus eene vermeerdering van interest, neerkomende op fr. 2,492,065.25 voor de ontleende kapitalen. Wij hebben gezien dat voor de jaargelden het verschil tusschen het bedrag, berekend voor de spoorwegen, en het door de Schatkist wezenlijk betaald bedrag, de som beloopt van fr. 1,172,947.22 voor de interesten en fr. 1,156,225.15 voor de uitdelging ; en rekening houdende met het bedrag der pensioenen, komen wij tot de volgende tabel :

	Interesten.	Uitdelging.	Pensioenen.	Winst.	Totaal.
Formule van het Spoorwegbestuur.	58,228,945.41	8,778,942.44	"	18,912,021.98	85,919,909.53
Formule ge- vraagd door de Middenafdeeling .	61,884,937.58	0,935,167.57	1,170,789	12,928,995.33	85,919,909.53
Vershil. . .	3,656,012.47	1,156,225.13	1,170,789	5,983,026.60	00,000,000.00
	5,983,026.60				

Men ziet dus dat het verschil tusschen de formule's, in zwang bij het Spoorbestuur en de strengste die men kan bedenken en die voorzeker zoo-veel boven de waarheid zijn als de andere er misschien beneden blijven, niet heel groot is.

Toch dient men te bekennen dat men in het jaarverslag goed te huis moet zijn, om er al de inlichtingen in te vinden.

Herhaalde malen heeft de Middenafdeeling den wensch uitgedrukt dat de uitslagen van den spoorweg zouden opgegeven worden in eene eenvoudige, duidelijke formule, als de balans eener vennootschap, mits weglating van

(1) Zie bladzijde 18 van dit verslag.

(2) Idem.

alles wat de vorige jaren betreft, de samengevoegde actieven en samengestelde interessen voor deze, kortom eene duidelijke samenvatting van de verrichtingen van 't verlopen jaar.

Nogmaals drukt zij dat verlangen uit.

Hoe wenschelijk die hervorming ook weze, zij zal niets veranderen aan de uitslagen van de spoorwegen, en het is nog veel gewichtiger, na te gaan wat die uitslagen zijn, of zij voldoende zijn en of er geen middel bestaat om ze te verbeteren.

TERUGBLIK OP STAATS ONDERNEMING DER SPOORWEGEN SEDERT 1835.

Daar de aanhangige begrooting invalt met de 75^e verjaring van 's Lands onafhankelijkheid, is het nuttig en heilzaam een blik te werpen op het verleden.

Opdat de Kamer beter zou kunnen beseffen wat het beheer van Staats-spoorweg is geweest, hebben wij eene statistische tabel opgemaakt van de bijzonderste uitslagen sedert 1835, en tot gemakkelijker onderzoek, hebben wij die tabel in graphische tabellen afgebeeld.

UITBREIDING VAN HET SPOORWEGNET.

Zoo wij die tabel raadplegen (1), kolom 2, 3, 4, alsmede de eerste graphische tabel die deze kolommen weergeeft, stellen wij vast dat Staats spoorwegnet, dat zekere uitbreiding had verworven van 1835 tot 1844, nagenoeg vijf en twintig jaar onveranderd is gebleven, 't is te zeggen gedurende het tijdvak dat de Staat, afziende van zijne eerste financieele politiek, hierin bestaande dat de Staat zich het monopolie voorbehield van het leggen en ondernemen van spoorwegen, veel vergunningen verleende.

In 1870 kwam men terug tot de eerste opvatting en Staats spoorwegnet rijst in zeven jaar, van 1871 tot 1877, ten gevolge van afkopen en aanleggen van nieuwe lijnen, van 868 kilometers op 2,435, 't is te zeggen dat het nagenoeg verdriedubbeld werd. Van 1878 tot 1883, legde men bij voortdurende lijnen aan, doch de uitbreiding verzwakt en van 1883 tot 1896 wordt het bestaande net aangevuld en ingericht. Er dient onmiddellijk opgemerkt te worden dat in 1883 eene nieuwe instelling tot stand werd gebracht, namelijk de Nationale Maatschappij voor buurtspoorwegen, aan welke men de zorg overliet nieuwe lijnen te leggen en welker net, binnen enkele jaren, gelijk zal staan met ons groot spoorwegnet. De afkoop van den Grand Central Belge en van andere lijnen, in 1896-1897, is een nieuwe sprong vooruit, doch alle uitbreiding wordt in 1897 geschorst en ons spoorwegnet bleef onveranderd. 't Schijnt dat voor 't oogenblik de pogingen veeleer strekken om de bestaande lijnen uit te breiden of van een dubbel spoor te voorzien, in stede van nieuwe lijnen aan te leggen; die van Doische op Beauraing zou noch-

(1) Zie bijlage 7, blz. 82.

tans voor gevolg hebben de gevaarlijke lijn van Namen op Charleroi merkelyk te ontlasten, vooral indien de lijn van Berzée op Lanefle verlengd werd tot Hanzinne.

WAT STAATSSPOORWEGEN KOSTEN (1).

Het uitgegeven kapitaal krom natuurlijk min of meer in gelijke mate met de uitbreiding van het net, tenzij in de laatste jaren, toen het kapitaal, alhoewel de lengte der lijnen onveranderd bleef, — het getal kilometers met dubbel spoor onverlet gelaten, — bij voortduring is geklommen en dat wel in vrij ruime mate. Dat is duidelijker aangewezen door de kosten per kilometer; terwijl gedurende het eerste tijdvak, van 1836 tot 1876, een kilometer ingerichte lijn min dan 500,000 frank had gekost, stegen die kosten voor het tijdvak 1876-1890 tot 400,000 frank om ten huidigen dage 500,000 te overtreffen, en de toestand waarin onze spoorwegen verkeerden, de aanzienlijke ondernomen of nog te ondernemen werken, om ons spoorwegnet denzelfden tred te doen gaan met handel en nijverheid, wier vlucht zoo spoedig toeneemt, doen ons zonder eenigen twijfel voorzien dat wij binnen zes jaar tot 600,000 frank zullen geraken.

De spoorweg is een der belangrijkste middelen tot ontwikkeling van 's lands nijverheid en dus ook van 's lands welvaart. Met het oog daarop, moet hij beantwoorden aan alle behoeften; geene enkele daartoe noodige opoffering ware te betreuren. Onderzoeken wij dus de waarde van ons spoorwegnet, wat het ons kost en wat het ons opbrengt.

WAARDE DER SPOORWEGEN.

Is 's lands spoorwegnet de som van 2,400,000,000 frank waard, welke het gekost heeft? In het verslag der Middenafdeeling van 1899 was er eene belangwekkende vergelijking gemaakt tusschen de kosten per kilometer voor de Belgische spoorwegen en die der zes groote maatschappijen in Frankrijk, die van Duitschland, die van Oostenrijk-Hongarije et die van Nederland.

De vergelijking kwam hierop neer, dat alhoewel rekening houdende met de bezwaren, aan zulke vergelijkingen verbonden, men onmogelijk kon beweren dat, zoo er thans een spoorwegnet als dat van den Staat ware aan te leggen en in te richten, het niet veel minder zou kosten dan wat ons spoorwegnet tot hiertoe vergde.

Die gevolgtrekking, welke waar was te dien tijde (1897) dat een kilometer ons 458,000 frank kost met al zijne inrichtingen, is nog veel meer waar in 1903, vermits een kilometer ons boven de 500,000 frank kost.

Die voorwaar heel hooge som is te wijten aan verschillende oorzaken. Grootendeels aan den afkoop van de lijnen, welke men vóór 1870 had vergund, en verder hieraan dat ons spoorwegwet meer ingewikkeld is, veel meer statien telt, en veel meer rollend materieel bezit dan de andere spoor-

(1) Zie kolommen 2-3 en graphische teekening.

wegen; zij is echter ook gedeeltelijk te wijten aan vroegere stelsels, weke voorheen in zwang waren, en dank waaraan, toen men eene statie afbrak of om 't even welk toestel verving, daarvoor geene uitdelging geschiedde.

Thans worden nog enkel als kosten van eerste inrichting aangerekend het verschil van waarde tusschen de nieuwere en de gesloopte inrichting.

Daarenboven droegen de zoogezegde uitgaven van weelde gedeeltelijk bij tot die overdreven kosten, en de Staat, eindelijk, kan geene zoo eenvoudige lijnen aanleggen als maatschappijen zoodat de kosten van hetgeen de Staat verricht steeds hooger loopen.

Men dient dus zuinig te werk te gaan voor de uitgaven, en daar er een groot getal nuttige, ja onontbeerlijke werken uit te voeren zijn, om 's lands spoorwegnet naar behooren in te richten, mogen slechts zulke werken worden uitgevoerd en dat met de meest mogelijke zuinigheid. Gaat men na hoezeer sommige lijnen overlast zijn, en welke onregelmatigheden daaruit voor den dienst voortspruiten, dan komt men tot de overtuiging dat er nog vrij talrijke millioenen uit te geven zijn.

Men behoort evenwel geene overdreven vrees te koesteren over die verhooging van het kapitaal der spoorwegen, want een werktuig is meer waard door de diensten die het bewijst en door de winst die het oplevert, dan door hetgeen het kostte, en dat brengt ons tot het onderzoek van het verkeer en van het opbrengingsvermogen van den spoorweg.

SPOORWEGVERKEER.

Zoo wij de kolommen 5-6 der tabel en de afbeeldende tabel n^o 2 nagaan, zien wij hoezeer het verkeer in de laatste jaren is toegenomen. Die toename is aanzienlijker dan iemand had kunnen voorzien. In den beginne, gedurende het eerste vierde van het tijdvak, dat is van 1838 tot 1853, nam het vervoer van koopwaren geregeld toe, terwijl dit der reizigers nagenoeg onveranderd bleef. — Na zestien jaar, bedroeg het slechts 1 millioen 841 ton en 6 millioen reizigers; — zestien jaar later, dat is in 1870, ten halve van het tijdvak, was het geklommen tot nagenoeg 7,767,000 ton en 16 millioen reizigers. Het vervoer van goederen nam meer toe dan dit der reizigers. Na het derde vierde, in 1886, stijgt de tonnemaat tot 23 millioen en het getal reizigers tot meer dan 45 millioen, en eindelijk in het laatste vierde verdubbelt het getal ton vervoerde goederen en bereikt 46 millioen, terwijl het getal reizigers verdriedubbelt en van 45 tot 155 millioen stijgt.

Dat is waarlijk eene ongehoorde toename van het vervoer, zooals er waarschijnlijk in geen ander land bestaat. Dus waren er talrijke bezwaren te overkomen en was de bewezen dienst aanzienlijk.

Blijft nog te weten of de opbrengst goed is geweest en of de winsten voldoende zijn.

WAT 'S LANDS SPOORWEG OPBRENGT.

Een oogslag op de kolommen 6 tot 16 en de afbeeldende tabellen 3, 4 en 5 bewijst dat de ruwe ontvangst natuurlijk klom met het vervoer, doch in de vijf laatste jaren namen de exploitatiekosten nog sneller toe. Zoo is het coëf-

ficient der exploitatiekosten, 't is te zeggen de verhouding tusschen de ruwe ontvangsten en de kosten van beheer, sedert 1897 boven het gemiddeld bedrag gebleven en dit gemiddeld cijfer, dat in 1897 slechts 58.16 bedroeg, steeg in 1904 tot 59.22. Dit is een somber en gewichtig punt, dat de ernstige aandacht van den heer Minister verdient, want wanneer het vervoer zoo buitengewoon toeneemt als in de laatste jaren, zou het bedrag der exploitatiekosten snel moeten dalen.

Is die ongewone toeneming van de exploitatiekosten uitsluitend te wijten aan den hoogen prijs der kolen en aan de overneming van den Grand Central Belge die, zooals degene der kolenbekkens in 1871, spoedig opgevolgd werd door eene afneming in de uitslagen, ofwel aan andere oorzaken die bestendig zullen zijn? De toekomst zal het uitwijzen. De exploitatiekosten verminderen ernstig in 1902 en 1903; doch in 1904 is er eene lichte verhooging, die het vraagstuk onopgelost laat. Dat punt dient van nabij te worden beschouwd.

Zoo wij die ietwat onduidelijke uitslagen in bepaalde cijfers willen brengen en wezenlijk zien wat de spoorwegen opbrachten, is het voldoende kolom 3 der tabel na te gaan, waaruit blijkt dat het algeheele kapitaal, sedert 1835 tot 1904 aangewend, de som bedraagt van fr. 49,235,357,177.22 en dat dit kapitaal, na aftrok van allerhande exploitatiekosten, fr. 2 milliard 216,926,540.20 opbracht, waarvan af te trekken is het aandeel gestort aan de maatschappijen die hare lijnen in pacht gaven en beloopende fr. 243,814,578.33, zoodat er een overschot is van nagenoeg 1,973 millioen in ronde cijfers en een gemiddelde interest van 4.04 t. h.

Een enkele oogslag op de afbeeldende tabel n^o 5 toont aan dat dit de gemiddelde opbrengst was sedert 1888. Uit dat samentreffen mag men afleiden dat onze spoorwegen in de laatste jaren niet achteruitgingen.

Die redeneering is bestand tegen alle betwisting, vermits het bedrag van het kapitaal nagenoeg, zooals wij vroeger zegden, overeenkomt met dit van de boeken der Schatkist, en dat het bedrag der netto ontvangsten volstrekt hetzelfde is langs beide kanten.

Daar echter het opbrengingsvermogen der spoorwegen betwist werd, zal het niet ongepast zijn een dubbel bewijs te leveren, en daartoe hebben wij de belangwekkende tabellen overgenomen, welke verschenen in het verslag over de buitengewone begrooting voor 1903, en door ons eenigszins gewijzigd en aangevuld (1), uit die tabellen blijkt dat van 1879 tot 1905, terwijl de netto ontvangsten, na aftrok van alle exploitatiekosten, pensioenen inbegrepen, met fr. 53,405,292 97 klommen gedurende het gansche tijdperk, de financieele lasten aan interest en uitdelging van ontleende kapitalen en aan allerhande jaargelden, zooals die door de Schatkist werkelijk worden betaald, enkel toenamen met fr. 43,844,567.89, dus een overschot van ontvangsten leverende van 9,260,825 frank, of gemiddeld 556,000 frank per jaar; en werpt men een oogslag op de afbeeldende tabel n^o 6, die de jaarlijksche uitslagen opgeeft, dan zien wij dat de jaren waarin de toeneming

(1) Zie Bijlage 8 en afbeeldende tabel n^o 6.

der lasten grooter was dan die der ontvangsten in den aanvang van het tijdperk voorkomen, 't is te zeggen van 1879 tot 1887; van dan af, buiten de jaren 1900 en 1901 met groote vermindering, was de toeneming in de ontvangsten steeds grooter dan de toeneming in de uitgaven, en de twee laatste jaren overtreffen in dat opzicht nog het gemiddeld cijfer, alhoewel in 1904 de dotatie voor de uitdelging verhoogd werd van 0.20 tot 0.30 t. h.

Wij zijn overtuigd dat er na die bewijsvoering geene betwisting meer kan oprijzen over de vraag of onze spoorwegen den interest en de uitkeering der ontleende kapitalen opbrengen.

DE TAAK VAN DEN SPOORWEG.

Het opbrengingsvermogen is een gewichtig punt, maar niet het belangrijkste.

De spoorwegen werden immers niet tot stand gebracht om eene bron te zijn van onrechtstreeksche belastingen : 't is vooral een openbare dienst; dat zij de billijke vergelding eischen van de bewezen dienst, dat is niet alleen richtig, doch onmogelijk kan men reizigers en verzenders voordeelen gunnen ten koste der Schatkist; en alles wat dat overtreft, moet dienen tot verbetering van de onderneming. In dat opzicht is eene vermindering van sommige tarieven dringend noodig, om de nijverheid toe te laten zich spoediger te ontwikkelen, en bijgevolg meer en beter betaald werk te verschaffen.

De *Compagnie de l'Est français* heeft, samen met de *Compagnie du Nord français*, onlangs een afzonderlijk en buitengewoon goedkoop tarief aangenomen voor het vervoer van kolen uit het Noorderdepartement en uit Pas-de-Calais naar het Oosten van Frankrijk; en zoo men niet oppast, zal die vertierweg, welke grootendeels toebehoort aan de kolenbekkens van Charleroi en van Luik, ons ontsnappen. Een degelijke maatregel, door de Kolenvereeniging uit het land van Charleroi gevraagd, ware de lijn van Walcourt op Vireux een dubbel spoor toe te voegen, met vervoer tegen verlaagden prijs van Charleroi op Vireux, of het graven van de vaart van Marchienne op Vireux, waarvan de vergunning door eene maatschappij is aangevraagd.

De Est heeft insgelijks een bijzonder laag tarief toegestaan voor het vervoer van erts per 250 ton. Dat voorbeeld hoeft te worden gevolgd, wil men niet dat veel vervoer ons ontsnapt en dat onze voortbrenging van gietijzer in verval geraakt.

Veel tarieven dienden omgewerkt en verminderd te worden, vooral voor groote afstanden.

Eindelijk is er een soort tarieven dat de welvaart van Duitschland uitmaakt, namelijk de rechtstreeksche uitvoertarieven. De Staat treft overeenkomsten met de zeevaartlijnen, en in de bijzonderste nijverheidscentrums weet ieder nijverheidshoofd wat het hem zal kosten om zijne producten te verzenden naar de bijzonderste havens van de gansche wereld. Wat al gemak en vooral welke zekerheid voor den handel! Wij weten wel dat wij in gansch andere voorwaarden verkeerden, maar toch is er iets te doen in dien zin.

Dat is vooral de zending welke de Staat moet najagen, namelijk een echten

goedkoop openbaren dienst bezitten, want wil men ons spoorwegnet geld doen opbrengen, er bestaat daartoe een veel gemakkelijker en zekerder middel, namelijk onze lijnen in pacht te geven; men zou liefhebbers vinden tegen eenen veel hooger prijs, dan hetgeen zij opbrengen. De heer Vandenpeereboom, die in deze zaken bevoegd was, zegde dat men de spoorwegen kon verpachten tegen een prijs die voldoende zou wezen om den interest van gansch onze schuld te betalen.

TOE TE BRENGEN VERBETERINGEN.

Het ware nochtans eene erge dwaling, uit de toeneming van de opbrengst af te leiden dat er geene verbeteringen te doen zijn.

De voldoende uitslagen zijn veeleer te danken aan gestadige toeneming van het vervoer dan aan eene redematige, goedkoope handelsexploïtatie.

Elke Staatsonderneming berust uit haren aard zelf op overdreven kantoor- en schrijfwerk; alle initiatief ontbreekt en waar het zich lucht geeft, wordt het soms versmacht.

De verantwoordelijkheid drukt niet genoeg op de schouders der bestuurders, die door den Minister gedekt zijn; er bestaat geene eenheid van opvatting tusschen de drie groote afdelingen: Exploïtatie, Trekdienst, Wegen en Werken; geen van de drie staat boven de andere, wat gemis van eenheid in de richting van ieders streven te weeg brengt. Verder kost alles duurder aan den Staat, want iemand die zijn grond aan eene maatschappij tegen redelijken prijs zou verkoopen, aarzelt niet tweemaal zooveel te eischen van den Staat, en tusschen al die ambtenaren en werklieden, hoevelen zijn er niet — naast loffelijke uitzonderingen — die met ongeduld verlangen naar het uur om hunnen dienst te verlaten?

Naast dat alles, bewijst de Staatsonderneming overgrootte diensten aan het publiek, en nergens treft men zooveel gemeenschapswegen en zulke lage tarieven aan.

De Staat kan tarieven maken die hem verlies opleveren, wanneer het er om te doen is bepaalde nijverheidstakken tot stand te brengen, uit te breiden of van ondergang te redden; want die nijverheidstakken doen, ten gevolge van het toenemen van 's lands bedrijvigheid, de opbrengst van allerhande belastingen aangroeien, wat eene onrechtstreeksche vergoeding is, welke aan de ondernemende maatschappijen niet te beurt valt.

Doch er zijn nog tal van verbeteringen te doen, en zoo wij de kosten der exploitatie verdeelen in hare verschillende hoofdbestanddeelen stellen, wij vast dat de 140,587,439 frank, voor 1905 uitgetrokken, onderverdeeld zijn als volgt:

Jaarwedde des Ministers,	fr. 21,000
Jaarwedde van abtenaren en bedienden.	23,883,068
Werkloonen der arbeiders	47,523,904
Materieel, onderhoud, hernieuwing	41,887,360
Brandstof	19,680,000

Algemeene kosten : drukwerk, bekendmakingen, verlies en schade		3,798,070
Exploitatiekosten		3,770,040
		140,567,439

Daaruit blijkt dat jaarwedden en dagloonen meer dan 50 t. h. bedragen van de kosten, en zoo men hiermede rekening houdt dat in het krediet « materieel » de jaarwedden en loonen van de werklieden der arsenalen zijn begrepen, mag men rekenen dat er 60 t. h. betaald wordt aan loon : 't ware eene hersenschim, te denken dat op dit gebied verminderingen zijn toe te brengen.

Van de zestig redenaars die verleden jaar over de begrooting het woord voerden, hebben nagenoeg twee derden verhooging van loonen gevraagd; wij hebben minder hoofdamttenaars boven den graad van afdeelingsoverste dan de maatschappijen, doch meer lagere ambtenaren en veel meer werklieden. De jaarwedden en loonen zijn op verre na niet te hoog, en men zou de kosten enkel kunnen verminderen door beter nut te trekken uit de diensten, door onder de verschillende groepen wedijver te doen ontstaan, en vooral door bedienden en werklieden deelachtig te maken in de verwezenlijkte besparingen en ten slotte door zoo weinig mogelijk werken voor eigen rekening uit te voeren. Met een voldoende toezicht, zelfs in zake van onderhoud en herstelling, kan men van de private nijverheid even goed en veel goedkooper werk bekomen.

Wat de brandstof betreft, zijn de kosten in de laatste jaren sterk toegenomen, en de prijs der brandstof, die van 1885 tot 1889 fr. 5.57 bedroeg, van 1890 tot 1894, fr. 8.41, van 1895 tot 1899, fr. 8.67, is tot 14 frank geklommen van 1900 tot 1904; die prijs is tot 12 frank gedaald in 1905, doch waarschijnlijk zal men nooit meer tot den prijs van fr. 8.50 geraken; bezuiniging dient dus meer dan ooit betracht te worden in zake van brandstof. Wij dienen den heer Minister geluk te wenschen, omdat hij vijftig Compound-locomotieven bestelde en aan de andere locomotieven toestellen liet toevoegen om den stoom sterker te verhitten. Behalve bezuiniging van brandstof, aan die locomotieven eigen, zullen zij, indien men haar de noodige verdamping- en aanklevingskracht bezorgt, dit voordeel opleveren het getal gekoppelde machines te verminderen, thans op Staatsspoorwegen te veel in zwang, en zij zullen vooral toelaten — wat hoogst te waardeeren is — het vervoer aanzienlijk te vermeerderen op de overlaste lijnen, door den trein sneller te laten rijden op de hellingen, en op die lijnen sommige goederentreinen in te richten tusschenin de reizigerstreinen.

Wat er noodig zou wezen, ware onze Staatsspoorwegen op echten nijverheids- en handelsvoet in te richten. Om daartoe te komen, heeft men reeds voorgesteld de begrooting van spoorwegen af te scheiden van de algemeene begrooting van den Staat; in 1899 wees het verslag op het groot voordeel van die hervorming, welke thans gansch te stade zou komen. De afdeeling vestigt de gansch bijzondere aandacht van den heer Minister van Spoorwegen op bovenstaande beschouwingen.

BESTUUR VAN POSTERIJEN, TELEGRAAF EN TELEPHOON.

Het bestuur van posterijen en telegraaf werkte als naar gewoonte ter algemeene voldoening; de taxe's voor die openbare diensten zijn zeer gering en in dat opzicht hebben wij weinig te benijden aan onze naburen. Misschien kan er gevraagd worden het reglementair gewicht van brieven en handelspapieren ietwat te verhoogen.

Doch voor de telephoon is er eene verandering noodig. De indeeling in netten, zoo verschillende in 't opzicht van uitgestrektheid en van getal abonneenten, is eene groote onrechtvaardigheid ten opzichte der geringe netten; dat onrecht trachtte men te verzachten door een ietwat goedkoop abonnement, doch wat is 50 of 100 frank, om een jaar lang gesprekken te mogen voeren, zonder een cent te betalen, met meer dan 6,500 abonneenten binnen het Brusselsch net, tegen een honderdtal binnen het net Chimay-Couvin? Dergelijk onrecht moet verdwijnen. Van een anderen kant, levert de volstrekte kosteloosheid van alle gesprekken binnen een zelfde net, talrijke bezwaren op; dat lokt gesprekken uit tot loutere uitspanning, welke vertraging veroorzaken voor de meer belangwekkende handelsgesprekken.

Men zou dus, naar 't schijnt, alles tot één net moeten maken; levert dat te veel bezwaren op, dat men dan de kleine netten vereenige tot zooveel mogelijk gelijke netten, en ten slotte, als vergoeding voor de uitgaven die daaruit zouden voortvloeien, eene taxe heffe op de gesprekken binnen een zelfde net, boven een bepaald getal gesprekken per abonnement, dit laatste getal mogende beschouwd worden als gedekt door den prijs van het abonnement.

Die hervorming is dringend noodig en de bijzondere commissie, die bij den aanvang van den zittijd het wetsontwerp onderzocht, waarbij de heer Minister gemachtigd is de tarieven te bepalen gedurende het tijdperk 1895-1900, heeft reeds aangedrongen opdat er eerlang eene wijziging tot stand zou komen.

ZEEWEZEN.

In de vroegere verslagen, werd melding gemaakt van veel mogelijke maatregelen om het ontstaan eener Belgische koopvaardijvloot te bevorderen. Een enkele wensch werd aanhoord, namelijk die betreffende het inrichten van een schoolschip, en wij hoeven te bekennen dat dit uiterst gewichtig is.

Doch wat blijft er niet al te doen in een land als het onze, met eene zoo bedrijvige nijverheid, welke dus een zoo uitgestrekten zeehandel vergt maar slechts over zulke korte kust beschikt; private ondernemingsgeest is ontoereikend en men moet de loopbaan van zeevaarder op alle wijzen bevorderen, de inschrijving van zeelieden bestudeeren, vrijstelling van de loting verleenen aan de zeelieden, hen evenwel opleggende zekere oefeningen te doen en ter beschikking der Regeering te blijven voor de verdediging van de

Neerschelde in oorlogstijd ; ook de wetten en besluiten over de zeevaart dienen herzien te worden.

Men heeft reeds voorgesteld eene commissie tot stand te brengen, om al die punten alsmede de maatregelen tot uitbreiding der koopvaardijvloot, te onderzoeken.

Alhoewel dat een vraagstuk is van hoofdzakelijk belang, ja zelfs eene levenszaak, toch blijkt het niet veel te zijn vooruit gegaan.

't Schijnt nochtans dat het land er niet langer onverschillig aan blijft ; de bladen schrijven dagelijks dat de openbare meening meer en meer belang stelt in die vraagstukken. Mochten de Belgen weldra beantwoorden aan de zoo bevoegde stemmen die hen opwekken om hunne ware belangen te beseffen.

Eene andere maatregel echter is eerlang dringend noodig : het beheer van het zeewezen is verspreid over alle ministeriën : elk ministerie heeft er voor een of ander bepaald punt niets in te zien ; met name is het verbonden aan het Ministerie van Spoorwegen, dat het meest overlast is, en waarbij het zeewezen enkel wordt en kan worden beschouwd als eene ondergeschikte zaak.

Het is dus wenschelijk het zeewezen over te dragen naar een ministerie dat niet overlast is en waar de begrooting voor 't zeewezen geene onbeduidende hoeveelheid zou wezen, zooals het Ministerie van Buitenlandsche Zaken of van Nijverheid en Arbeid, en waar al de diensten van 't zeewezen, die onzer pakketbooten inbegrepen, zouden samengebracht worden.

Die maatregel, welke dringend noodig is, zou de beste uitslagen opleveren.

De Middenafdeeling drukt den wensch uit dat hij eerlang verwezenlijkt worde.

Wij dienen den heer Minister geluk te wenschen met het bestellen van eene postboot met schroefrad. Dank aan de meerdere snelheid van die nieuwe boot, zullen wij mogen hopen dat er een grootere toeloop van reizigers zal zijn voor de lijn van Oostende-Dover en dat de dienst er door zal verbeteren.

De begrooting werd in de Middenafdeeling goedgekeurd met 6 stemmen en 1 onthouding. De Middenafdeeling stelt u voor de begrooting eveneens aan te nemen.

De Verslaggever,

LEON HUBERT.

De Voorzitter,

HARMIGNIE.



BIJLAGEN

Bijlage 1.

TABEL I.— *Staat van de benaderende ontvangsten der verschillende diensten van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, gedurende het jaar 1904*

DIENSTEN.		BENADERENDE ONTVANGSTEN in 1904.
Spoorwegen		226,933,300
Poste- rijen	Aandeel der Schatkist	Gewone ophrengsten
		Taxe op de abonnementen
		» vrijbrieven om te visschen
		» handelseffecten
	Aandeel van het gemeentefonds	
Telegrafen en Telephonen.		11,151,000
Zeewezen		Opbrengst van den dienst der pakketbooten tusschen Oostende en Dover
		Opbrengst van den overzetsdienst tusschen Antwerpen en het Vlaamsch-Hoofd
		Rechten van havenpolitie
		» sleepdienst
		Loodsrechten
		Sluisrechten

Dus bedraagt de waarschijnlijke verhooging voor den spoorweg in 1904 nagenoeg 7 millioen meer dan in 1903, toen zij nagenoeg 9,500,000 frank meer bedroeg dan in 1902.

TABEL II. — *Ontvangsten van 't beheer van Staatsspoorwegen*
in 1903 en 1904.

AARD VAN HET VERVOER.	ONTVANGSTEN (Staat en concessiehoudende maatschappijen)		ONTVANGSTEN ten voordeele der Schatkist.	
	1903	1904	1903	1904

Elf eerste maanden (1).

Reizigers	67,401,400	69,222,700	65,880,300	67,679,100
Reisgoed	1,893,600	1,920,200	1,854,300	1,880,600
Goederen, geldspecie, enz.	135,086,000	139,900,000	132,229,600	136,846,900
Buitengewone opbrengsten	3,203,600	2,900,200	3,488,300	2,884,700
Gezamenlijke ontvangsten	207,584,600	213,943,100	203,452,500	209,291,300
	+ 6,358,500		+ 6,438,800	

December (bij benadering).

Reizigers en reisgoed.	5,127,500	5,417,000	5,010,300	5,296,000
Goederen en buitengewone opbrengsten.	12,169,800	12,595,000	11,931,200	12,346,000
Gezamenlijke ontvangsten	17,297,300	18,012,000	16,941,500	17,642,000
Vershil in 1904	+ 714,700		+ 700,500	
Te zamen voor de 12 maanden.	224,881,900	231,955,100	220,094,000	226,933,300
Vershil in 1904.	+ 7,073,200		+ 6,839,300	

(1) De ontvangsten der maand November zijn niet bepaald vastgesteld.

(Verslag over 1904, blz. B(13))

TABEL III.

BESTUUR DER POSTERIJEN.

*Benaderende ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1904.**Ontvangsten.*

Aandeel der Schatkist . . . fr.	18,223,365	»
Aandeel van het gemeentefonds. . .	11,844,360	»
Algemeen bedrag der ontvangsten . . .	fr. 30,067,725	»

Uitgaven.

De uitgave zal, in 1904, be- dragen de som van . . . fr.	14,894,066	»
waarbij is te voegen het aandeel der posterijen in de algemeene bestuurskosten, voor 1904 be- paald op. fr.	478,565	»
De gansche uitgave bedraagt dus. . .	fr. 15,372,631	»

(Verslag over 1904, blz. C/11.)

TABEL IV.

BESTUUR DER TELEGRAFEN.

*Benaderende ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1904.**Ontvangsten.*

De ontvangsten van telegraaf en telefoon ten voordeele der Schatkist, zullen in 1904 bedragen. fr. 11,151,000 »

Uitgaven.

De uitgaven zullen in 1904 bedragen. fr. 7,289,003 »
 waarbij is te voegen 304,888 »
 vertegenwoordigende 43 t. h. van het totaal (677,529 frank) der uitgaven (158,117 + 209,412 + 310,000) toegerekend op artikelen 31, 32 en 33 (gemeenschappelijke diensten).

De gansche uitgave bedraagt dus . . . fr. 7,593,893 »

(Verslag over 1904, blz. D/9)

TABEL V.

BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN.

*Benaderende ontvangsten en uitgaven in het dienstjaar 1904.**Onvangsten.*

De gansche ontvangst, in 1904 verwezenlijkt voor de verschillende
 diensten van het zeewezen, zal bedragen fr. 5,249,450 »

Uitgaven.

De gewone uitgaven, artikelen 47, 48, 49, 50 en 51 der eerste
 sectie van de begrooting voor
 1904, beloopt fr. 7,103,350 »

En de uitzonderlijke uitgaven,
 artikel 58 derzelfde sectie . . fr. 410,000 »

Dus te zamen fr. 4,515,350 »

J A A R.	RUWE ONTVANGSTEN van het beheer, verschillende ontvangsten inbegrepen.	UITGAVEN voor het beheer	ZUIVERE ONTVANGSTEN van het beheer	AANDEEL der maatschappijen	AANDEEL der Schatkist.
1	2	3	4	5	6
1885	119,773,906 23	60,054,673 50	49,719,232 63	5,020,998 44	44,698,234 29
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	4,724,382 90	45,888,565 61
1887	124,137,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	4,712,696 88	52,735,443 98
1888	131,612,616 45	69,971,328 50	61,644,287 95	4,643,499 12	56,997,788 83
1889	136,920,084 34	74,714,532 80	62,205,551 54	4,886,353 61	57,319,197 93
Vijfjarig middelcijfer.	125,794,772 »	69,469,338 »	46,325,434 »	4,797,586 »	51,527,848 »
1890	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	5,076,115 53	52,130,180 08
1891	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,044 06	5,153,667 91	53,438,373 15
1892	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	4,995,228 91	52,550,692 13
1893	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 38	5,289,256 27	58,727,225 11
1894	152,974,889 18	86,537,469 39	66,437,419 79	5,299,397 30	61,138,022 49
Vijfjarig middelcijfer.	144,535,922 »	83,776,290 »	60,759,632 »	5,162,733 »	55,596,899 »
1895	154,467,350 51	90,436,312 18	64,031,038 33	5,303,113 98	58,727,924 35
1896	160,434,763 26	90,757,305 51	69,677,457 75	5,509,680 33	64,167,777 42
1897	170,412,727 85	102,081,540 01	68,331,187 84	5,502,307 09	62,828,880 75
1898	191,584,178 70	112,902,678 62	78,681,500 08	5,340,133 56	73,341,366 52
1899	201,229,218 83	118,661,088 59	82,568,130 24	5,749,948 14	76,818,182 10
Vijfjarig middelcijfer.	175,625,647 83	102,967,784 98	72,657,862 85	5,481,036 62	67,176,826 23
1900	209,194,311 34	140,428,194 93	98,766,116 41	4,945,448 56	63,820,667,85
1901	207,768,557 31	139,587,582 85	68,180,974 46	4,815,166 56	63,365,807 90
1902	212,465,647 22	135,478,385 56	79,987,261 66	4,882,994 73	75,104,266 93
1903	225,161,463 31	134,234,111 81	90,927,351 50	5,007,441 97	85,919,909 53
1904 (bij benadering).	232,236,000 »	138,706,000 »	93,530,000 »	5,241,600 »	88,288,400 »
Gemiddeld cijfer der jaren. 1900-1904.	217,965,195 84	137,686,855 03	80,278,340 81	4,978,530 36	75,299,810 44
Gemiddeld cijfer voor het tijdvak 1885-1904.	165,980,384 »	98,475,067 »	66,842,734 46	5,104,971 49	62,400,345 92

Bijlage 2.

GELDELIJKE lasten der kapitalen. (Interesten en uitdelging.)	BATIG SLOT der rekening van beheer	BEDRAG der pensioenen toegekend aan ambtenaren en beambten van den spoorweg.	BATIG SLOT min het bedrag der pensioenen.	Gemiddelde lengte in gebruik.	Coefficient van het beheer.	Gemiddelde prijs der verbruikte kolen.	Gemiddelde prijs der gebruikte stalen spoorstaven.
7	8	9	10	11	12	13	14
44,281,179 40	417,055 49	309,240 »	407,815 49	Kilom. 3,473	58 35	5 65	131 »
44,943,534 95	945,040 66	351,731 »	593,309 66	3,200	56 56	5 10	129 46
46,192,386 04	6,543,057 94	353,876 »	6,489,481 94	3,217	53 72	4 70	108 »
46,607,693 82	10,390,095 01	386,482 »	10,003,913 01	3,227	53 46	5 74	115 65
47,168,740 40	10,150,457 44	437,617 »	9,712,840 44	3,235	54 57	6 68	115 52
45,838,707 »	5,689,141 »	367,729 »	5,321,412 »	3,210	55 27	5 57	119 93
47,805,730 67	4,324,449 41	464,579 »	3,859,870 41	3,249	59 50	10 96	132 50
48,556,660 99	4,881,712 46	482,550 »	4,399,162 46	3,269	58 97	10 26	154 »
49,326,397 92	3,224,294 21	509,296 »	2,714,998 21	3,276	58 90	7 52	139 50
49,756,076 99	8,974,148 12	533,238 »	8,457,910 12	3,279	56 04	6 40	131 »
50,449,400 64	10,688,621 85	561,209 »	10,127,412 85	3,289	56 57	6 89	126 48
49,178,854 »	6,418,045 »	510,174 »	4,907,871 »	3,272	58 »	8 41	136 70
51,146,077 61	7,581,846 74	615,012 »	6,966,834 74	3,299	58 55	7 33	125 29
52,179,404 18	11,988,373 24	675,629 »	11,312,744 24	3,330	56 57	7 42	121 71
52,995,684 68	9,833,196 07	721,113 »	9,409,083 07	3,340	59 90	8 26	118 69
61,496,469 61	11,844,896 91	764,366 »	11,080,530 91	4,004	59 13	9 16	117 50
63,193,567 59	13,624,614 51	809,395 »	12,815,219 51	4,040	58 97	11 15	127 50
56,202,240 73	10,974,585 49	717,703 »	10,256,882 49	3,602	58 62	8 67	124 14
65,480,815 22	1,660,147 37	919,620 »	2,579,767 37	4,060	57 13	17 91	127 50
63,335,714 10	30,093 80	906,299 »	876,205 20	4,048	67 18	17 44	127 64
65,137,519 43	9,966,747 50	960,367 »	9,006,380 50	4,045	62 88	12 29	131 08
67,007,887 55	18,912,021 98	1,170,789 »	17,741,232 98	4,053	59 62	12 24	129 88
68,911,222 »	19,377,178 »	1,274,864 »	18,102,314 »	4,055	29 73	12 29	131 63
65,974,631 66	9,325,178 78	1,016,388 »	8,278,790,98	4,053	63 31	11 39	129 95
54,298,508 35	8,101,587 57	660,498 »	7,441,240 »	3,534	5,932	9 27	126 91

Uitgaven aan jaarwedden en dagloonen. —

Aanduidingen der diensten.	Voorwerp der uitgaven.	1885.	Per kilom.	1890.	Per kilom.
Gemiddelde lengte der gebruikte lijnen (kil.)		3,173.1		3,248.6	
Jaarwedde en vergoedingen der ambtenaren en beambten.	1° Gemeenschappelijke diensten.	492,000		489,505	
	2° Wegen en Werken . . .	1,587,005		1,701,017	
	3° Trekdienst en materieel.	1,606,978		1,782,580	
	4° Vervoer	8,873,497	14,390,227 4,535	9,314,917	15,194,031 4,677
	5° Inning der ontvangsten en toezicht.	1,796,564		1,861,120	
	6° Jaarwedden der ambtenaren en beambten in beschikbaarheid . . .	34,182		44,892	
	1° Gemeenschappelijke hulpdiensten, toegelatenen, enz.	123,063		119,653	
	2° Wegen en werken : toegelatenen, toezieners, enz.	9,466,969		10,573,524	
	3° Trekdiensten en materieel : toegelatenen en werklieden	a) 11,069,039 b) 55,304 c) 5,292,364		11,800,000 8,082 6,098,136	
	4° Trekdienst en materieel : bezuinigingspremiën	550,895	34,698,173 10,935	594,376	38,006,917 11,699
Dagloonen	5° Vervoer : toegelatenen, tijdelijke wachters, enz.	7,668,458		8,327,362	
	6° Vervoer : regelmatigheidspremiën	389,961		389,768	
	7° Vervoer : premien aan beambten die valsche verklaringen vaststellen.	»		5,000	
	8° Inning der ontvangsten en nazicht door helpers en werklieden. . .	82,120		91,016	
	Algemeen totaal . . .	49,088,400	15,470	53,200,948	16,376
		a) Artikel 18 der begrooting.		a) Artikel 18 der begrooting	
		b) — 20 —		b) — 20 —	
		c) — 21 —		c) — 21 —	

Bijlage 3.

Dienstjaren 1885, 1890, 1895, 1900, 1905.

1895.	Per kilom.	1900.	Per kilom.	1905.	Per kilom.
3,298.8		4,060.1		4,055	
493,194		638,296		554,800	
1,805,216		2,205,092		2,329,300	
1,981,473		2,552,328		2,707,300	
10,540,172	16,871,196	14,043,938	21,943,187	15,327,100	23,515,800
1,986,079		2,446,861		2,457,300	
65,062		86,672		140,000	
127,731		148,909		165,123	
a) 6,308,022		a) 7,484,191		a) 7,721,565	
b) 5,003,721		b) 7,667,386		b) 7,908,559	
c) 13,956,586		c) 21,196,665		c) 24,625,443	
d) 4,012		d) 26,466		d) 30,366	
e) 6,467,553		e) 8,126,979		e) 9,533,801	
41,949,232	12,716	58,008,466	14,288	65,334,626	16,112
723,742		1,050,735		1,269,473	
8,853,912		11,569,711		13,212,221	
398,993		569,920		686,976	
5,000		5,000		5,000	
99,950		162,513		176,099	
58,820,428	17,830	79,951,653	19,692	88,850,426	21,911
a) artikel 14 der begrooting.		a) artikel 15 der begrooting.		a) artikel 14 der begrooting.	
b) — 16 —		b) — 17 —		b) — 16 —	
c) — 18 —		c) — 19 —		c) — 18 —	
d) — 20 —		d) — 21 —		d) — 20 —	
e) — 21 —		e) — 22 —		e) — 21 —	

Volgens den toestand der Schatkist, bedragen de gezamenlijke kredieten, tot 31 December toegestaan voor inrichtingskosten van den spoorweg fr. 2,179,068,196 65

De kredieten, op het dienstjaar 1901 overgebracht, beloopt 55,762,109 02

Dus bereiken de uitgaven . . . fr. 2,143,306,087 61
en zijn zij onderverdeeld als volgt :

Gedane betalingen fr. 1,716,451,198 93

Kapitalen, overeenkomend met renten of jaarsommen 426,854,888 68

Te zamen . . . fr. 2,143,306,087 61

Ten gevolge van verscheidene financiële verrichtingen, is de indeeling dier uitgaven gewijzigd en thans is zij als volgt vast te stellen :

Bij de gedane betalingen fr. 1,716,451,198 93 heeft men eenerzijds te voegen het bedrag der uitgaven

betreffende de omzetting van de titels der Groote Compagnie van Luxemburg en rakende de uitkeering in geld van verscheidene obligatiën, of fr. 125,196,075 » (1)

en anderzijds daarvan af te trekken de uitkeeringen in specie, aan de Schatkist gedaan krachtens

verschillende overeenkomsten . 39,305,056 83 (2) 85,891,018 17

Totaal . . . fr. 1,802,542,217 10

De kapitalen, overeenkomende met renten of jaarsommen, zijnde . . . fr. 426,854,888 68 moeten verminderd worden met de aan de uitgaven toegevoegde som van 85,891,018 17

Blijft fr. 340,963,870 51

Algemeen totaal . . . 2,143,306,087 61

(1) Obligatiën : Luxemburg.	fr. 87,158,175
— Antwerpen-Gent	2,577,500
— Eekloo-Gent	676,000
— Antwerpen-Rotterdam	15,876,550
— Est-Belge	10,008,500
— Luik-Limburg	5,258,500
— Tongeren-Bilsen	269,500
— Bevoordeelde aandelen van den Luxemburger spoorweg	5,571,550
	fr. 125,196,075

(2) Zie nota's a, b, c, d, blz. 153, toestand der Schatkist, fr. 57,141,056 85

Kapitaal der obligatiën Tusschen-Samber-en-Maas 2,164,000 "

fr. 59,305,056,85

(41)

Gevestigde schuld. — Toestand der kapitalen, verwezenlijkt van 1830 tot 1904.

Gevestigde schuld. — Toestand der

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop.	Kapitalen ambtshalve ingeschreven of ter vervanging van andere schulden.	Nominaal kapitaal der verwezenlijkte titels.	Gemiddeld be- drag der inte- resten betaald op het nomi- naal kapitaal.	Interesten overeenkomend met dit gemiddeld bedrag.
	1	2	3	4	5
1830	632,804 23	»	632,804 23	6 »	37,968 24
1831	46,838,158 83	»	46,838,158 83	5 01	2,348,235 97
1832	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1833	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,530 25
1834	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1835	96,250,396 97	»	96,250,396 97	5 »	4,812,519 85
1836	125,008,782 96	»	125,008,782 96	4 76	5,950,439 15
1837	123,381,502 44	»	123,381,502 44	4 76	5,872,571 93
1838	172,544,213 65	»	172,544,213 65	4 24	7,316,903 79
1839	171,457,028 72	1,466,666 67	169,990,362 05	4 24	7,207,591 35
1840	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 73	4 50	11,443,354 65
1841	252,317,683 52	1,435,242 43	250,882,441 09	4 50	11,289,709 80
1842	277,999,246 74	1,418,410 51	276,581,136 23	4 56	12,612,098 16
1843	672,036,284 49	398,441,752 84	273,594,531 65	4 52	12,366,472 80
1844	595,667,597 35	229,109,525 93	366,558,071 42	4 40	16,128,555 12
1845	592,965,829 59	228,749,330 52	364,216,499 07	4 40	16,025,525 96
1846	589,179,658 78	228,300,700 87	360,878,957 91	4 41	15,914,762 05
1847	584,773,575 66	227,812,790 45	356,960,785 21	4 40	15,706,274 57
1848	616,180,730 02	227,583,631 74	388,597,098 28	4 47	17,370,290 28
1849	612,000,094 05	227,583,631 74	384,416,462 31	4 47	17,183,415 85
1850	606,619,472 90	227,583,631 74	379,035,841 16	4 48	16,980,805 68
1851	600,993,620 88	227,583,631 74	373,409,989 14	4 48	16,728,767 51
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	1 51	17,476,444 88
1853	609,196,669 84	227,583,631 74	381,613,038 10	4 52	17,248,909 32
1854	624,378,403 88	233,567,408 01	390,810,995 87	4 35	17,000,278 33
1855	618,469,512 07	231,932,739 53	386,636,772 54	4 36	16,887,363 26
1856	612,651,630 43	230,285,423 41	382,366,207 02	4 36	16,671,166 63
1857	606,446,520 88	228,556,440 57	377,890,080 31	4 34	16,400,429 47
1858	600,237,550 38	227,583,631 74	372,653,918 64	4 34	16,173,180 04
1859	593,792,646 68	227,583,631 74	366,209,014 94	4 35	15,930,092 15
1860	631,975,321 66	227,583,631 74	404,391,689 92	4 37	17,671,916 85

kapitalen verwezenlijkt van 1830 tot 1904.

Wezenlijk kapitaal (1).	Interest- bedrag over- eenkomend met het wezenlijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal en het wezenlijke.	Bedrag der kapitalen, aan den spoorweg gelend op buitenge- wonen dienst, volgens de Thesaurie.		Interest- bedrag, in de verslagen toegepast op de kapitalen.
			Per dienstjaar.	Totaal op 't einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
632,804 23	6 »	»	»	»	4 t. h.
46,838,158 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 91	6 76	26,018,844 13	»	»	»
72,691,169 88	6 78	25,919,435 08	»	»	»
71,543,891 81	6 81	25,897,200 19	10,000,000 »	10,000,000 »	»
70,364,846 76	6 84	25,885,550 21	»	10,000,000 »	»
96,490,498 64	6 17	28,518,284 32	11,524,163 74	21,524,163 74	»
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	9,066,448 57	33,590,612 31	»
129,027,048 64	5 67	43,517,165 01	23,200,807,82	56,791,420 13	»
126,744,395 04	5 69	43,248,967 01	11,031,262 85	67,822,682 98	»
206,385,990,99	5 55	47,910,778 74	57,130,903 30	124,953,586 28	»
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	»	124,953,586 28	»
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	19,438,725 56	144,392,311 84	»
227,244,124 78	5 44	46,353,106 87	898,203 15	145,290,514 99	»
324,054,203 31	4 98	12,503,868 11	»	145,290,514 99	»
321,917,109 92	4 98	42,299,389,15	12,019,480 95	157,309,995 04	»
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	3,559,737 50	160,869,732 99	»
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	»	160,869,732 99	»
348,475,847 55	4 98	40,121,250 73	5,508,626 32	166,378,359 31	»
344,945,072 77	4 98	39,471,389 54	461,089 74	166,839,449 05	»
340,356,322 01	4 99	38,679,519 15	1,061,133 78	167,900,582 83	»
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	505,078 63	168,405,661 46	»
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	705,913 57	169,111,575 03	»
345,031,619 39	5 »	36,581,418 71	980,632 61	170,092,207 64	»
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,333,035 29	173,425,242 93	»
350,217,807 99	4 81	36,418,967 55	5,011,753 87	178,436,996 80	»
346,454,801 40	4 81	35,911,405 62	3,876,345 84	182,313,342 64	»
342,514,104 55	4 79	35,375,975 76	4,287,192 20	186,600,534 84	»
337,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,216,752,83	189,817,287 67	»
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	1,067,425 16	190,884,712 83	»
370,600,802 44	4 77	33,790,887 78	2,292,466 81	193,177,179 64	»

(1) Opbrengst der uitgeschreven leeningen, na aftrekking der sommen, besteed tot uitbetaling en aflossing.

Gevestigde schuld. — Toestand der

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop.	Kapitalen ambtshalve ingeschreven of ter vervanging van andere schulden	Nominaal kapitaal der verwezenlijkte titels.	Gemiddeld be- drag der inte- resten betaald op het nomi- naal kapitaal.	Interesten overeenkomend met dit gemiddeld bedrag.
	1	2	3	4	5
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,341,188 87	4 38	17,403,544 08
1862	617,618,068 84	227,583,631 74	390,034,437 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,037,517 97	227,583,631 74	382,453,886 23	4 38	16,751,480 21
1864	602,071,065 35	227,683,631 74	374,487,433 61	4 39	16,439,998 31
1865	653,438,940 84	227,583,631 74	425,555,309 10	4 41	18,766,980 13
1866	644,207,245 01	227,583,631 74	416,623,613 27	4 42	18,414,763 69
1867	693,491,937 57	227,583,631 74	465,908,305 83	4 44	20,686,328 74
1868	690,250,628 91	227,583,631 74	462,666,997 17	4 44	20,542,414 67
1869	683,410,510 61	227,583,631 74	455,526,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 33	227,583,631 74	454,030,393 59	4 46	20,249,755 53
1871	746,175,986 50	227,583,631 74	518,592,354 76	4 43	22,973,641 28
1872	737,037,513 96	219,959,631 74	517,077,882 22	4 45	23,009,965 75
1873	1,045,058,355 61	221,369,266 69	823,689,088 92	3 91	32,206,243 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823,470,225 78	3 91	32,197,685 80
1875	1,044,560,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	3 91	32,186,768 41
1876	1,053,498,567 44	221,369,266 69	832,129,300 75	3 91	32,536,255 63
1877	1,134,550,645 62	221,369,266 69	913,181,378 93	3 92	35,796,710 02
1878	1,254,487,248 91	221,369,266 19	1,033,117,982 22	3 85	39,775,042 31
1879	1,275,555,948 91	221,369,266 69	1,054,186,682 22	3 86	40,691,605 93
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207,394,782 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,408,148 91	221,369,266 69	1,222,038,882 22	3 69	45,093,234 75
1882	1,593,096,348 91	221,369,266 69	1,371,727,082 22	3 62	49,656,520 37
1883	1,764,706,848 91	221,369,266 69	1,543,337,582 22	3 67	56,640,489 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,652,782 22	3 67	56,762,157 10
1885	1,772,048,948 91	221,369,266 69	1,550,679,682 22	3 67	56,909,944 33
1886	1,901,670,848 91	308,082,566 69	1,593,588,282 22	3 66	58,325,331 12
1887	1,915,846,573 91	308,503,441 69	1,607,343,132 22	3 35	53,845,994 92
1888	1,927,561,473 91	308,503,441 69	1,619,058,032 22	3 35	54,238,444 07
1889	1,973,068,873 91	308,503,441 69	1,664,565,432 22	3 35	55,762,941 97
1890	2,006,564,173 91	308,503,441 69	1,698,060,732 22	3 36	57,054,840 60

kapitalen verwezenlijkt van 1830 tot 1904.

Wezenlijk kapitaal (1).	Interest- bedrag over- eenkomend met het wezenlijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal en het wezenlijke.	Bedrag der kapitalen, aan den spoorweg geleend op buntenge- wonen dienst, volgens de Thesaurie.		Interest- bedrag, in de verslagen toegepast op de kapitalen.
			Per dienstjaar.	Totaal op 't einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
363,914,025 05	4 78	33,427,163 72	4,579,770 26	197,756,949 90	4 t. h.
356,943,709 35	4 78	33,090,727 75	5,910,013 89	203,666,963 79	—
349,682,098 44	4 79	32,774,787 79	6,334,615 »	210,001,578 79	—
342,109,721 58	4 80	32,377,712 03	5,823,405 98	215,824,984 77	—
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	10,434,939 37	226,259,924 14	—
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	15,201,925 12	241,461,849 26	—
436,815,219 01	4 73	29,093,086 82	9,072,579 77	250,534,429 03	—
433,835,147 30	4 73	28,831,849 87	4,464,038 22	254,998,467 25	—
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,843,974 83	259,842,442 80	—
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,003,102 95	268,845,545 03	—
489,152,757 63	4 70	29,439,597 13	27,130,815 19	295,976,360 22	—
487,675,036 46	4 72	29,402,845 76	30,782,138 50	326,758,498 72	—
727,429,573 36	4 43	96,259,515 56	96,050,899 18	422,809,397 90	—
727,213,998 26	4 43	96,256,227 52	33,188,625 60	455,998,023 50	—
726,938,085 86	4 43	96,253,022 16	17,220,443 66	473,218,467 16	—
735,903,308 87	4 42	96,225,991 88	23,997,148 26	497,215,615 42	—
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	100,160,017 39	597,375,632 81	—
917,299,327 25	4 33	115,818,654 97	52,993,113 52	650,368,746 33	—
938,551,713 70	4 33	115,634,968 52	38,977,803 99	689,346,550 32	—
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 33	51,593,533 70	740,940,084 02	—
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	57,468,935 14	798,409,019 16	—
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	60,950,967 17	859,359,986 33	—
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 41	39,046,247 96	898,406,234 29	—
1,421,969,637 71	3 99	124,683,144 51	14,532,401 59	912,938,635 88	—
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	14,719,162 93	927,657,798 81	—
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	14,060,765 »	944,718,563 81	—
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	14,188,368 17	955,906,931 98	3 50 t. h.
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,977,548 24	969,884,480 22	—
1,542,994,028 51	3 61	121,571,403 71	15,368,860 88	985,253,341 10	—
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,378 975 55	1,002,632,316 65	—

(1) Opbrengst der uitgeschreven leeningen, na aftrekking der sommen, besteed tot uitbetalingen aflossing.

Gevestigde schuld. — Toestand der

Op 31 December.	Nominaal kapitaal in omloop.	Kapitalen ambsthalve ingeschreven. of ter vervanging van andere schulden.	Nominaal kapitaal der verwezenlijkte titels.	Gemiddeld be- drag der inte- resten betaald op het nomi- naal kapitaal.	Interesten overeenkomend met dit gemiddeld bedrag.
	1	2	3	4	5
1891	2,061,638,423 91	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 35	58,730,021 90
1892	2,127,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 34	60,753,166 54
1893	2,169,730,203 93	309,979,621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,971,347 05	309,920,464 83	1,895,050,882 22	3 33	63,105,194 37
1895	2,226,529,447 05	309,920,464 83	1,916,608,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 05	309,920,464 83	1,998,576,857 22	3 »	59,957,305 71
1897	2,370,394,775 57	309,920,343 35	2,060,474,432 22	3 »	61,814,232 96
1898	2,603,787,175 57	309,920,343 35	2,293,866,832 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,650,898,150 57	300,920,343 35	2,340,977,807 22	3 »	70,229,334 21
1901	2,778,051,350 57	309,920,343 35	2,468,131,007 22	3 »	74,043,930 21
1902	2,879,394,050 57	309,920,343 35	2,569,473,707 22	3 »	77,084,211 21
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 21
1904	3,116,872,948 12	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 21

kapitalen, verwezenlijkt van 1830 tot 1904.

Wezenlijk kapitaal (1).	Interest- bedrag over- eenkomend met het wezenlijk kapitaal.	Verschil tusschen het nominaal kapitaal en het wezenlijke.	Bedrag der kapitalen, aan den spoorweg geleend op buitenge- wonen dienst, volgens de Thesaurie.		Interest- bedrag, in de verslagen toegepast op de kapitalen.
			Per dienstjaar.	Totaal op 't einde van elk dienstjaar.	
6	7	8	9	10	11
1,631,843,080 96	3 60	121,291,901 26	17,201,942 26	1,019,834,258 91	—
1,696,828,064 33	3 58	122,129,017 89	18,922,549 91	1,038,756,808 82	—
1,738,078,115 48	3 56	121,672,466 74	14,165,760 90	1,052,922,569 72	—
1,773,947,971 17	3 56	121,402,911 05	17,624,462 72	1,070,547,032 44	—
1,795,618,461 55	3 20 ²	120,990,520 72	17,150,429 50	1,087,697,461 94	—
1,878,469,746 44	3 18 ²	120,107,110 78	25,561,847 06	1,113,259,309 »	—
1,940,962,312 92	3 18 ⁵	119,512,119 30	50,251,720 46	1,163,511,029 46	3 25 t. h.
2,174,862,454 58	3 16 ⁴	119,001,377 64	238,445,693 51	1,401,956,722 97	—
2,178,220,217 91	3 16 ⁴	118,941,089 31	60,357,566 59	1,462,314,289 56	3.25 t. h.
2,219,501,706 34	3 16 ⁴	121,476,100 88	58,555,245 60	1,520,869,535 16	—
2,342,547,185 49	3 16 ⁴	125,583,821 73	67,306,146 66	1,588,175,681 82	3 t. h.
2,443,219,678 13	3 15 ⁵	126,254,029 09	63,688,200 42	1,651,863,882 24	—
2,552,178,365 59	3 14 ²	126,583,041 63	62,283,108 32	1,714,146,990 56	—
2,680,047,146 12	3 14 ²	126,905,661 10	—	—	—

(1) Opbrengst der uitgeschreven leeningen, na aftrekking der sommen, besteed tot uitbetaling en aflossing.

*Nota over het kapitaal, overeenkomend met de jaarsommen
en over dezer onderverdeeling in interest en aflossing.*

Waarde op 1 Januari 1904 van de hieronder opgegeven jaarsommen,
uitgetrokken op de Begrooting der Openbare Schuld.

Kolenstreken :

a) Afskoop van materieel.	37 jaars. betaald. van 1904 tot 1940 van fr.	612,000	» teg. 4 $\frac{1}{4}$ t. h. fr.	11,312,570	»
	42 — 1904 tot 1945	8,471,837	»		
	1 — in 1946	8,431,924	»		
b) Afskoop van concessiën.	2 — 1947 tot 1948	8,323,183	»		
	46 — van 1949 tot 1964	1,164,273	»	4 t. h.	177,866,401
	1 — in 1965	640,343	»		
	1 — 1966	113,949	»		
Bergen op Manages . . .	37 — van 1904 tot 1940	672,330	»		
	1 — in 1941	78,438	50	5 t. h.	11,296,194
Luxemburg	46 — van 1904 tot 1949	8,475	»	5 t. h.	174,600
Antwerpen-Gent . . .	32 — 1904 tot 1935	160,668	»	3 t. h.	3,276,000
Eekloo-Gent	46 — 1904 tot 1949	64,764	»	—	1,605,500
Tongeren-Bilsen . . .	9 — 1904 tot 1912	34,180	»	—	266,500
Luik-Limburg	52 — 1904 tot 1935	796,440	»	—	20,566,500
Est-Belge	82 $\frac{1}{2}$ — 1904 tot 1944	479,563	»	—	22,540,000
Charleroi-Leuven . . .	26 $\frac{1}{2}$ — 1904 tot 1916	8,015	»	—	157,000
	44 — 1904 tot 1944	978,669	»		
Antwerpen-Rotterdam.	8 — 1945 tot 1952	860,318	»	—	25,243,000
	14 — 1953 tot 1966	200,687	»		
Luik-Maastricht . . .	48 — 1904 tot 1951	137,515	»	—	3,474,500
Landen-Ciney	63 — 1904 tot 1966	858,287	69		
	1 — in 1967	572,210	02	—	24,252,261
Landen-Hasselt . . .	33 — van 1904 tot 1936	188,310	»		
	1 — in 1937	176,470	95	—	3,974,892
Totaal fr.				306,005,619	39

Eene jaarsom van fr. 152,562.50 is daarenboven uitgetrokken op de begrooting der Openbare Schuld, voor den dienst der obligatiën, uitgegeven door de Maatschappij van den Spoorweg Tusschen Samber-en-Maas.

De betaling dier jaarsom is het gevolg eener financieele verrichting : de tegenwaarde is in haar geheel gestort in Staatskas en onder de ontvangsten op de buitengewone begrooting gebracht.

De prijs voor den afskoop der concessie werd betaald in titels 5 t. h. Belgische rente : het daartoe gevormd kapitaal werd op de rekening van den spoorweg gebracht.

Later vroeg de maatschappij, — om de afrekening te kunnen sluiten — dat de Staat op zich zou nemen den dienst der titels, welker houders geene vervroegde uitkeering hadden aangenomen.

Het koninklijk besluit van 17 Maart 1902, genomen ter uitvoering van artikel 6 der wet van 9 Mei 1898, machtigde tot die verrichting.

Uit dien hoofde belooft het kapitaal der jaarsommen, op de begrooting der Openbare Schuld gebracht, fr. 340,963,871.17.

De jaarsommen beloopten voor 1904 fr. 14,053,719.69, volgens mede-
gaande nota verdeeld als volgt :

	Interesten.	Aflossing.
Fr. 11,401,963 35	2,651,756 34	
Op dat kapitaal den interest van 5 t. h. toepassend, zooals het spoorwegbestuur doet, en de aflossingsdotatie van 0,438648, ziet men dat de interest en de aflossing bedragen	10,229,016 13	1,405,531 21
daaruit volgt voor het cijfer van het verslag, vergeleken met die der Schatkist, eene on- toereikendheid van fr.	1,172,947 22	1,156,225 15
en een totaal verschil van fr.	2,529,172 35	

*De jaarsommen, gebracht op de begrooting der Openbare Schuld voor het
dienstjaar 1904, zijn in interesten en afslossing onderverdeeld als volgt :*

LIJNEN.	Interesten.	Aflossing.	Totaal.
Bergen op Manage	563,465 70	108,864 30	672,330 »
<i>Kolenstreken :</i>			
Afkoop van het materieel	480,784 »	131,216 »	612,000 »
— van de concessiën	7,114,644 »	1,357,193 »	8,471,837 »
Luxemburg	7,275 »	1,200 »	8,475 »
Antwerpen-Gent	98,280 »	61,500 »	159,780 »
Eekloo-Gent	48,165 »	17,000 »	65,165 »
Tongeren-Bilsen	7,597 50	26,500 »	34,097 50
Luik-Limburg	614,820 »	145,000 »	759,820 »
Est-Belge	674,077 50	285,000 »	959,077 50
Charleroi-Leuven	6,952 50	9,000 »	15,952 50
Antwerpen-Rotterdam	757,290 »	221,500 »	978,790 »
Luik-Maastricht	104,235 »	33,000 »	137,235 »
Haspegouw-Condroz	727,567 85	130,719 84	858,287 69
Landen-Hasselt	119,246 80	69,063 20	188,310 »
Tusschen-Samber-en-Maas	77,562 50	55,000 »	312,562 50
Totalen	11,401,963 35	2,651,756 34	14,053,719 69

Jaarlijksche uitslagen der exploitatie van het

JAAR.	Gemiddelde lengte der in gebruik zijnde lijnen.	NUTTIG KAPITAAL — Totaal	KAPITAAL per kilometer.	VOOR GANSCH HET NET			
				Onnemaat.	Opgenomen reizigers.	Ruwe ontvangst.	Kosten van beheer.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855	15 5	1,952,224 79	144,610	"	421,459	269,562 50	168,847 44
1856	55 7	5 939,077 03	166,561	"	871,507	825,594 01	451,133 67
1857	90 8	18,698,755 52	205 953	"	1,584,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1858	202 6	56,524,192 89	180,277	5,500	2,258,505	5,098,267 65	2 768,616 64
1859	275 5	51,024,165 40	186,697	54,556	1,932,731	4,282,886 86	5,082,994 25
Vijfjarig middelfijfer . .	125 2	22,827,682 28	176,775	"	1,575 671	1,978,797 24	1,528,516 54
1840	524 7	65,647,598 17	196,019	104,892	2,199,519	5,555,946 58	5,077,994 08
1841	540 5	77,589,100 85	227,281	176,722	2,659,744	6,281,809 09	4,469,587 95
1842	598 5	97,867,175 80	245,589	192,910	2,724,104	7,501,812 49	4,479,474 51
1845	485 5	142,086,049 83	292,639	359,140	5 085,549	9,028,821 87	5 595,854 52
1844	559 8	149,526,553 54	266,749	560,906	5,581,520	11,247,460 76	5,977,027 03
Vijfjarig middelfijfer . .	421 8	106,065,211 21	245,659	278,914	2,806,009	7,885,170 11	4,679,547 58
1845	559 8	154,221,225 52	275,495	691,285	5,470,678	12,420,850 21	6,506,285 15
1846	559 8	160 578,220 91	286,671	778,597	5,700,411	15,599,571 22	7,069,950 78
1847	569 6	164,522,857 65	280,061	1,005,677	5,746,590	14,776,588 10	9,066,476 92
1848	594 9	167,775,158 15	282,024	876,515	5,658,985	12,502,826 20	8,605,178 47
1849	624 6	170,651,915 59	275,186	1,054,812	5,924,006	15,291,528 55	7,984,754 75
Vijfjarig middelfijfer . .	581 8	165,545,875 16	279,487	887,444	5,696,050	15,278,252 87	7,806,129 21
1850	624 6	171,590,915 71	274,721	1,261,155	4,188,614	15,106,596 54	9 045,255 59
1851	621 6	172,044 229 41	275,447	1,271,405	4,555,756	16,558,291 49	8,571,975 74
1852	621 6	175,095,717 06	277,131	1,479,544	4,451,504	17,408,068 15	8,255,721 18
1853	651 4	174,222,585 79	275,950	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	9,783,550 28
1854	656 6	177,895,526 16	479,445	2,545,892	4,905,814	22,748,574 52	11,051,968 49
Vijfjarig middelfijfer . .	628 4	175,769,551 42	276,554	1,659,820	4,517,549	18,269,488 55	9,297,645 82

spoorwegwet van den Belgischen Staat sedert den aanvang.

Bijlage 7.

Ruwe winst.	PER KILOMETER IN GEBRUIK.				SALDO rekening gehouden met de geldelijke lasten en de pensioenen van het personeel.				COEFFICIENTEN der exploitatie- kosten.
	Fonnumeraal	Ruwe ontvangst.	Kosten van beheer	Ruwe winst.	Voor gansch het net.		Per ki. om. in gebruik.		
					Zuivere winst.	Verlies.	Zuivere winst.	Verlies.	
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
100,515 06	»	19,989 »	12,507 »	7,482 »	66,999 05	»	4,062 90	»	62 68
394,488 54	»	25,126 »	12,076 »	11,050 »	258,121 57	»	7,250 30	»	52 22
227,886 46	»	15,615 »	15,105 »	2,510 »	»	182,494 55	»	2,000 90	83 91
329,651 01	50	15,292 »	15,665 »	1,627 »	»	716,567 59	»	5,556 80	88 69
1,199,892 65	126	15,672 »	11,281 »	4,591 »	»	421,285 47	»	1,541 50	71 89
450,480 70	»	16,061 66	12 405 16	3,656 30	»	995,244 99	»	1.615 »	77 25
2,277,952 50	525	16,495 »	9,479 »	7,016 »	51,799 96	»	159 50	»	57 47
1,812,421 14	519	18,118 »	15,126 »	5,522 »	»	865,450 47	»	2,541 70	71 15
5,022,538 18	484	18,825 »	11,241 »	7,581 »	»	411,897 52	»	1,055 60	59 71
5,654,967 55	740	18,597 »	11,110 »	7,487 »	»	1,011,442 95	»	2,085 20	59 75
5,270,455 72	1,005	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	614,524 17	»	1,097 40	55 14
5,205,622 51	614	18,689 »	11 091 »	7,595 »	»	2,851,514 95	»	1,552 »	59 36
6,111,565 06	1,256	22,181 »	11,265 »	10,919 »	»	54,465 81	»	97 50	50 07
6,529 620 44	1 579	24,291 »	12,629 »	11,663 »	64,690 88	»	115 60	»	52 14
5,709,911 18	1,767	25,942 »	15,917 »	10 025 »	»	1,402,864 41	»	2,462 90	61 56
5,699,617 82	1,475	20,680 »	14,461 »	6,219 »	»	5,511,099 52	»	5,902 »	69 95
5,506,775 80	1,658	21,280 »	12,781 »	8,496 »	»	2,115,274 98	»	5,588 60	60 07
5,472,508 66	1,505	22,827 »	15,419 »	9,408 »	»	7,019,011 81	»	2,415 »	58 77
6,061,565 15	2 021	24,186 »	14,482 »	9,701 »	»	1,519,621 42	»	2,452 90	59 88
7,966,515 75	2,027	26,158 »	15 404 »	12,754 »	247,768 15	»	396 70	»	51 24
9,152,516 97	2,571	27,871 »	15,218 »	14,655 »	1,588,975 52	»	2,223,80	»	47 42
9,962,581 78	2,917	51,275 »	15,495 »	15,778 »	1,977,408 20	»	5,151 80	»	49 55
11,716,606 05	3,688	55,754 »	17,329 »	18,405 »	5,541,515 86	»	5,249 »	»	48 50
8,971,842 71	2,607	29,075 »	14,700 »	14,575 »	5,456,058 19	»	1,750 »	»	50 88

JAAR.	Gemiddelde lengte der in gebruik zijnde lijnen.	NUUITIG KAPITAAL — Totaal.	KAPITAAL per kilometer.	VOOR GANSCH HET NET			
				Tonnemaat.	Opgenomen reizigers.	Ruwe ontvangst.	Kosten van beheer.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855	652.4	182,855,758 60	280,248	2,716,599	5,288,216	24,623,943 11	12,728,159 20
1856	713.1	184,707,063 63	259,021	2,618,658	5,962,707	24,703,088 82	14,326,567 67
1857	744.6	202,775,799 78	272,328	2,859,323	6,458,424	25,598,944 74	13,937,294 19
1858	745.7	205,887,857 58	276,100	3,271,034	6,640,948	27,380,806 51	14,552,526 94
1859	745.7	206,583,850 08	277,053	3,598,860	7,140,640	28,177,569 10	14,081,712 15
Vijfjarig middelfijfer . .	720.8	196,557,845 89	272,946	2,972,895	6,208,187	26,097,270 41	15,925,212 03
1860	747.2	208,929,464 41	279,616	3,770,615	7,412,561	29,685,919 53	14,095,529 50
1861	748.6	215,715,416 59	285,467	4,205,671	7,840,594	33,735,191 66	15,158,165 81
1862	748.6	210,812,555 65	295,651	4,574,995	8,151,685	32,661,721 37	14,923,162 78
1863	748.6	224,034,507 09	300,475	4,572,454	8,818,952	33,976,414 35	15,626,644 15
1864	748.6	228,918,015 19	303,793	5,352,505	9,421,632	36,329,916 90	17,284,030 25
Vijfjarig middelfijfer . .	748.5	219,261,911 50	295,000	4,454,808	8,326,845	35,277,452 77	15,413,510 50
1865	749.2	235,993,154 17	314,995	6,006,105	10,677,985	38,425,646 98	19,691,879 19
1866	789.8	243,123,455 99	310,561	6,648,366	11,657,417	38,506,936	23,209,275 58
1867	862.7	257,008,536 54	298,607	6,661,064	12,616,961	40,166,558 67	24,154,038 65
1868	862.7	258,544,542 51	299,460	6,787,898	12,824,554	41,987,825 56	24,001,667 55
1869	862.7	260,562,751 06	300,061	7,248,814	15,577,016	45,509,529 65	24,416,542 77
Vijfjarig middelfijfer . .	825.4	249,486,847 65	304,697	6,670,467	12,266,758	40,478,898 97	23,090,680 67
1870	868.7	261,850,589 11	304,858	7,767,488	14,154,356	45,574,674 58	25,751,200 42
1871	1,422.2	508,210,585 19	216,714	11,204,691	18,282,057	66,970,757 76	35,007,040 06
1872	1,469.6	545,645,022 69	233,819	15,264,751	25,197,625	69,857,276 50	42,111,355 73
1873	1,871.1	557,542,607 28	287,287	16,285,822	29,101,500	85,975,964 84	62,610,562 71
1874	1,925.1	575,885,946 69	299,136	16,157,240	32,444,825	87,286,542 19	60,200,076 80
Vijfjarig middelfijfer . .	1,511.5	466,018,950 19	268,569	12,951,994	25,452,069	71,089,045 17	45,152,222 74
1875	1,966.5	591,703,546 93	300,892	14,585,841	34,961,012	89,295,955 59	58,172,851 58
1876	2,055.2	665,287,678 85	325,051	14,572,956	36,915,707	90,629,658 26	57,724,458 85
1877	2,144.7	802,620,546 02	416,198	14,554,854	37,421,220	90,415,561 85	55,252,284 08
1878	2,455.5	957,241,988 58	384,857	16,022,800	40,391,240	95,795,895 60	57,519,725 07
1879	2,552.0	989,881,567 29	387,885	17,545,255	40,926,427	100,190,870 55	58,997,677 59
Vijfjarig middelfijfer . .	2,550.3	814,947,025 53	362,576	15,575,941	38,122,721	95,265,145 92	57,529,594 89

	PER KILOMETER IN GEBRUIK.				SALDO rekening gehouden met de geldelijke lasten en de pensioenen van het personeel				COEFFICIENTEN der exploitatie- kosten.
	Tonnemaat	Ruwe ontvangst.	Kosten van beheer.	Ruwe winst.	Voor gansch het net.		Per kilom. in gebruik.		
					Zuivere winst.	Verlies.	Zuivere winst.	Verlies.	
Ruwe winst.	10	11	12	13	14	15	16	17	18
9									
11.895.785 91	4 166	57,744	19,510	18,251	2,937,821 22	»	4,555 70	»	51 69
10.578.721 15	5,672	54,645	20,090	14 555	1,061,059 50	»	1,487 90	»	57 99
11.661.650 55	5,815	51,579	18,718	13,661	1,165,059 95	»	1,561 90	»	54 44
12.828.279 57	4,394	56,718	19,515	17,205	2.291.788 27	»	5,075 50	»	55 15
11.095.856 97	4,562	57,787	18,884	18,905	5,581,816 71	»	4,555 10	»	49 97
12.171.058 59	4,127	56.251	19,552	16,899	10,855,508 15	»	5,014	»	55 56
15.592 590 05	5.047	59,729	18,862	20,867	5.071,465 41	»	6,787 59	»	47 48
18 595,025 85	5,619	45,662	20,555	24,707	7,718,692 65	»	10,510 90	»	44 88
17,756,558 59	5,849	45,650	19,957	25.695	6,599,100 97	»	8,815 20	»	45 70
18,549,770 20	6 115	45,587	20,874	24,515	6,891,551 78	»	9,205 70	»	45 99
19,045 866 65	7,155	48,550	25,088	25,442	7,265,177 05	»	9,702 40	»	47 58
17,865.922 27	5,957	44,471	20,598	25,875	55,545,785 81	»	4.966	»	46 52
18,751,767 79	8,019	51,290	26,554	21.956	6,609,695 07	»	8,822 50	»	51 25
15,097,660 62	8 424	48,502	29 586	19,116	1,956,182 05	»	2,476 80	»	60 59
16.052,520 02	7,727	46,550	27,975	18,584	1,987,451 44	»	2,505 80	»	60 08
17,986,156 21	7,874	48,670	27,821	20,819	5.558,517 94	»	4,101 90	»	57 16
19,092,986 88	8,560	50.451	28,502	22,152	4,551 707 05	»	5,252 90	»	56 12
17,588,218 56	8,079	49,041	27,975	21,066	18,625,551 55	»	4,516	»	57 04
19,745,474 16	8,940	52,255	29,505	22,728	5,155,856 91	»	5,912 10	»	56 49
51,965,717 7	7,879	47,795	24,615	25.178	10,557,112 89	»	7,268 40	»	52 27
27,625,942 77	9.029	47,521	28,725	18,798	5,911,974 07	»	2,661 50	»	60 44
25,565,402 15	8,704	45,949	55,162	12,487	»	8,969,975 24	»	4,795 95	72 82
27,085,565 59	8,585	46,541	51,272	14.069	»	7,576.692 40	»	5,851 80	68 97
25.956,820 45	8,587	47,058	29,865	17,475	5,058.506 25	»	402	»	65 49
51,125,084 21	7,516	45,408	29,582	15,826	»	4,854,556 58	»	2,458 50	65 15
52,905,219 45	7,998	44,141	28,115	16.026	»	4,014,297 62	»	1,955 10	65 69
55,181,077 78	6,788	42,157	25,755	16.404	»	4,965,841 41	»	2,315 40	61 09
58.276,170 55	6,580	59,556	25,619	15,717	»	4,058,907 59	»	1,666 70	60 04
41,195,192 74	6,799	59,280	25,118	16,142	»	2,950,887 72	»	1,156 50	58 89
55,755,748 94	6,917	41,817	25,798	16,019	»	20,824,470 92	»	1,867	61 68

JAAR.	Gemiddelde omvang der in gebruik zijnde lijnen.	NUTTIG KAPITAAL — Totaal.	KAPITAAL per kilometer.	VOOR GANSCH HET NET			
				Toonemaat.	Opgenomen reizigers.	Ruwe ontvang-t.	Kosten van beheer.
1	2	3	4	5	6	7	8
1880	2,724 0	1,055,404,494 22	587,416	19,085,786	45,032,882	115,874,074 41	60,189,784 16
1881	2,869.5	1,116,834 922 71	589,219	20,128,181	45,950,022	115,497,486 96	71,006,282 51
1882	3,004.0	1,185,856,359 54	593,754	21,709,587	47,906,137	119,546,452 78	74,495,746 84
1883	3,074.1	1,203,175,405 46	592,042	22,064,770	49,037,004	121,948,759 77	75,101,785 17
1884	3,120 0	1,220,758,614 89	592,004	21,647,575	50,465,943	120,103,486 53	71,408,119 43
Vijfjarig middelfijfer . .	2,960 1	1,157,007,994 92	570,904	20,926,740	46,998,517	117,772,044 09	71,638,345 63
1885	3,173.1	1,249,582,765 15	595,805	20,507,722	51,233,224	119,775,906 25	69,882,445 20
1886	3,199.9	1,258,990,174 46	595,447	22,905,230	51,637,884	116,529,508 66	65,910,292 95
1887	3,216 6	1,269,802,741 20	594,705	23,502,457	54,064,304	124,157,746 12	66,689,605 26
1888	3,226.8	1,283,045,016 »	597,628	25,475,657	57,885,610	131,612,616 45	69,071,528 50
1889	3,255.4	1,299,297,355 20	401,588	27,034,059	59 037,199	136,920,084 54	74,714,532 80
Vijfjarig middelfijfer . .	3,210.4	1,272,145,210 00	596,240	25,844,499	54,959,244	125,794,772 56	69,455,640 55
1890	3,248 6	1,524,775,539 89	407,767	27,177,116	64,228,892	141,151,819 07	84,045,525 46
1891	3,269.4	1,541,245,045 04	410,242	26,840,667	67,432,178	124,816,555 82	82,224,514 76
1892	3,275.8	1,558,990,586 19	414,555	26,584,525	68,515,978	140,056,549 80	82,480,428 76
1893	3,278.7	1,568,270,626 79	417,321	28,550,140	70,969,992	145,609,996 07	81,595,514 69
1894	3,288.6	1,592,564,084 57	425,452	29,611,186	74,775,172	152,974,889 18	86,557,469 39
Vijfjarig middelfijfer . .	3,272.2	1,557,170,540 03	414,667	27,708,727	69,184,042	144,555,921 90	85,776,280 21
1895	3,298.8	1,413,057,545 55	428,555	50,106,523	76,957,198	154,467,350 51	90,436,512 18
1896	3,502.1	1,484,904,053 08	424,004	51,908,887	82,676,592	160,454,765 26	90,757,505 51
1897	3,991 6	1,768,731,551 68	443,115	54,154,529	91,559,843	170,412,727 85	102,081,540 01
1898	4,005 9	1,810,451,558 42	452,167	56,405,580	101,957,751	191,584,178 70	112,902,678 62
1899	4,039.6	1,836,486,577 64	459,572	59,902,457	114,858,223	201,229,218 85	118,661,088 59
Vijfjarig middelfijfer . .	3,767.02	1 666,722,536 87	441,442	54,491,475	95,557,918	175,625,647 85	102,967,784 98
1900	4,080.1	1 929,580,555 12	475,205	41,552,210	125,710,046	209,194,511 54	140,428,194 93
1901	4,048.5	1,985,145,009 95	489,856	40,715,545	124,454,401	207,768,557 51	139,587,582 83
1902	4,049.3	2,041,100,957 84	504,063	45,118,501	127,109,684	215,465,847 22	135,478,585 56
1903	4,035 0	2,099,116,857 60	517,916	45,108,846	152,604,692	225,161,463 51	134,254,111 81
1904 (bij benadering) . .	4,054 5	2,142,000,000 »	528,501	»	156,400,000	252,236,000 »	158,706,006 ^f »
	4,055.1	2,058,948,051 70	505,068	»	128,855,704	217,965,195 84	157,686,855 03
Algemeen totaal.	125 268 9	49,255,557,177 22	595,057	»	2,471,075,557	5,456,555,500 66	5,219,628,760 54
Algemeene middelfijfers .	1,789.5	703,362,245 39	595,057	»	54,816,557	77,605,075 72	45,904,696 58

		PER KILOMETER IN GEBRUIK.				SALDO rekening gehouden met de geldelijke lasten en de pensioenen van het personeel.				COEFFICIENT der exploitatie- kosten.
						Voor geheel het net.		Per kilom. in gebruik.		
Ruwe winst.	Totaal	Ruwe ontvangst.	Kosten van beheer	Ruwe winst.	Zuivere winst	Verlies.	Zuivere winst	Verlies.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
45,684,290 23	7,006	41,804 »	25,035 »	16,771 »	»	1,754,764 10	»	656 80	59 88	
42,491,204 45	7,015	39,555 »	24,742 »	14 811 »	»	8,056,522 59	»	2,807 60	62 56	
44,850,685 94	7,227	39,722 »	24,799 »	14,923 »	»	7,425,562 20	»	2,471 90	62 42	
48,846,934 60	7,177	39,670 »	24,776 »	15,894 »	»	5,460 567 20	»	1,776 50	39 94	
48,695,567 08	6,918	38,415 »	22 850 »	15,565 »	»	6,856,293 »	»	2,191 20	59 49	
46,415,700 46	7,069	39,786 »	24,206 »	15,578 »	»	29,553,711 09	»	1,995 »	60 84	
49 891,402 97	6,463	37,747 »	24 025 »	15,724 »	»	6,625,550 75	»	2,088 »	58 35	
50,619,215 71	7,160	36,417 »	20,629 »	15,788 »	»	5 996,735 77	»	1,874 »	56 36	
57,448,140 86	7,225	38,595 »	20,755 »	17,860 »	6 189 181 91	»	1,924 10	»	53 72	
61,641,287 95	7,895	40,787 »	21,684 »	19,105 »	10,005,915 01	»	3 100 50	»	53 16	
62,205,551 54	8,556	42,519 »	25,093 »	19,226 »	9,712,840 44	»	5,002 »	»	54 57	
56,561,151 81	7,424	39,182 »	21 027 »	17,533 »	15,285,628 87	»	827 »	»	53 19	
57,206,295 61	8,367	45,481 »	25,871 »	17,610 »	5 859,870 41	»	1,188 20	»	59 56	
58,592,041 08	8,210	45,685 »	25,761 »	17,922 »	4,599,162 16	»	1,345 60	»	58 97	
57,545,921 04	8,056	42,746 »	25,179 »	17,567 »	2,714,998 21	»	828 80	»	58 00	
64,016,481 58	8,703	44,472 »	24,886 »	19 586 »	8,457,910 12	»	2,607 10	»	56 04	
68,457,419 79	9,005	46,517 »	26,314 »	20,203 »	10,127,412 85	»	5 079 50	»	56 57	
60,759,651 78	8,468	44,171 »	25,602 »	18,569 »	29 339,335 75	»	1,805 »	»	57 96	
64,051,038 55	9,125	46,825 »	27,415 »	19,440 »	6,906,854 74	»	2 111 90	»	58 55	
69,677,457 75	9,582	48,175 »	27,251 »	20,922 »	11,312,744 24	»	5,096 81	»	56 57	
68,551,187 84	10,219	51,022 »	30,565 »	20,459 »	9,109,083 07	»	2,727 50	»	59 90	
78,681,500 08	9,092	49,397 »	29,094 »	20,503 »	11,080,550 91	»	2,767 45	»	59 15	
82,588,150 24	9 878	49,814 »	29 678 »	20,156 »	12 815,219 51	»	5,172 40	»	58 97	
72,657,862 85	9,579	49,016 »	28,800 »	20,246 »	51,284,412 47	»	2,775 17	»	58 62	
68,766,116 41	10,254	51,523 »	34,908 »	16,557 »	»	2,579,767 57	»	635 39	67 15	
68,180,974 46	10,087	51 520 »	54,712 »	16,608 »	»	876,205 20	»	216 43	67 18	
79,987,261 66	10 648	55,211 »	35,468 »	19,743 »	9,006,580 50	»	2,224 18	»	62 88	
90,927,551 50	11,150	55,554 »	53 146 »	22,408 »	17,741,232 98	»	4,577 51	»	59 62	
95 550,000 »	»	57,278 »	54,210 »	25,068 »	18,102,314 »	»	4,464 75	»	59 73	
80 278,540 81	»	55,778 »	51 101 »	19 677 »	41,393,954 91	»	2,042 89	»	65 51	
2 216,926,540 52	»	2,070,001 »	1,548,364 »	1,121,437 »	241,584,519 93	95,600,915 40	164,000 18	61,003 17	4,094 96	
51,670 379 15	»	45,686 06	25,871 68	17 814 56	2,082,494 58	»	1,171 50	»	59 22	

TABEL I. — Geldelijke uitgaven van het beheer der spoorwegen door den Staat,
van 1879 tot 1904.

JAAR.	RUWE ONTVANGSTEN.	U I G A V E N.				RUWE ONTVANGSTEN.	Verhoging of vermindering op het vorige jaar.
		Exploitatie- kosten.	Aandeel, toege- kend aan de maat- schappijen welker lijnen de Staat beheert.	Pensioenen aan gewezen ambte- naren en beambten.	T E Z A M E N.		
1	2	3	4	5	6	7	8
1878	93,793,803 60	57,755,156 45	5,964,483 65	188,150 »	61,887,750 06	53,908,143 54	
1879	100,190,870 55	59,446,768 82	4,120,424 41	193,161 »	63,760 334 23	56,450,516 10	+ 2 322,572 56
1880	113,874,074 41	68,657,514 40	5,004,122 39	195,546 »	75,854,782 79	40,019,291 62	+ 5,588,775 52
1881	115,497,486 96	71,064,354 85	5,208,265 19	202,845 »	77,073,665 04	56,421,825 92	— 5,597,467 70
1882	119,546,452 78	74,808,908 52	4,710 746 28	217,050 »	79,736,684 60	59,609,748 18	+ 5,187,924 26
1883	121,948,759 77	75,421,071 57	4,955,521 21	258,207 »	78,612,599 58	45,556,140 19	+ 5,726,592 01
1884	120,195,486 55	71,824,791 77	4,858,796 97	296,529 »	76,960,117 74	45,255,368 79	— 102,771 40
1885	119,775,906 25	70,054,675 50	5,020,998 44	509,240 »	75,584,911 94	44,588,994 29	+ 1,135,623 50
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	4,724,382 90	551,751 »	70,992 664 05	45,556,844 61	+ 1,147,850 52
1887	121,157,746 12	66,689,605 26	4,712,696 88	533,876 »	71,736,178 14	52 581,567 98	+ 6,844,725 57
1888	151,612,616 45	69,971,528 50	4,645,499 12	586,182 »	73,001,009 02	56,611,606 85	+ 4,250,058 85
1889	153,920,081 54	74,714,552 80	4,886,555 61	457,617 »	80,058,505 41	55,881,580 95	+ 269,974 10
1890	141,251,819 07	84,043,525 46	5,076,115 55	464,579 »	89,586,217 99	51,663,691 08	— 5 215,979 85
1891	142,816,555 82	84,224,514 76	5,155,667 91	482,550 »	89,860,752 67	52,955,825 15	+ 1,290,222 07
1892	140,026,549 80	82,480,423 76	4,995,228 91	509,296 »	87,984,955 67	52 041,596 15	— 914,427 02
1893	143,609,996 07	81,595,514 69	5,289,256 27	555,258 »	87,416,008 96	58,195,987 11	+ 6,182,590 98
1894	152,974,889 18	86,537,469 59	5,299,597 50	561,209 »	92 598,075 69	60,576,815 49	+ 2,582,826 58
1895	154,467,550 51	90,456 312 18	5,505,115 98	615,012 »	96,554,458 16	58,112,912 55	— 2 465,901 14
1896	162,951,764 88	91,557,285 50	5,509 680 55	675,629 »	97,742,594 63	65 189,170 25	+ 7,076,257 90
1897	188,137,185 85	109,904,549 56	5,725,068 07	724,115 »	116,551,550 65	71,785 655 20	+ 6 596,484 95
1898	191,584,178 70	112,902,678 62	5,540,155 56	764,566 »	119,007,178 18	72,577,000 52	+ 791,545 52
1899	201,229,218 85	118,681,088 59	5,749 948 14	809 595 »	125,240,451 73	75,988,787 10	+ 5,411,786 58
1900	209,194,511 54	140,428,194 95	4 945,448 56	919,620 »	146,295,265 49	62,901,047 85	—15,087,759 25
1901	207,768,537 51	159,587,582 85	4,813,166 56	906,299 »	145,509,048 41	62,459,508 90	— 441,558 95
1902	215,465,647 22	155,478,585 56	4,882,994 75	960,567 »	144,521,747 29	74,145,809 95	+11 684,591 05
1903	225,161,465 51	154,254,111 81	5 007,441 97	1,170,789 »	140,412,542 78	84,749,120 55	+10,605,220 60
1904	(1)252,256,000 »	(1)158,706,000 »	(1)5,241,600 »	(1)1,274,864 »	105,222,464 »	87,015,556 »	+ 2,264 416 »

(1) Branderend cijfer.

Zuivere ontvangst in 1904 fr. 87,015,556 »

— in 1878 53,908,145 »

Verhoging der zuivere ontvangst. fr. 33,107,593 »

+ 78,929,218 50

—25,825,825 51

+53,103,592 99

TABEL II. — Tabel waarin, per jaar, eenerzijds wordt opgegeven het nominale kapitaal der titels, uitgegeven tot het dekken van de inrichtingskosten des spoorwegs, en anderzijds de toeneming der lasten van de Openbare Schuld, als gevolg der uitgifte van titels en der betaling van jaarsommen en pachtprizen.

TABEL II. — Tabel waarin, per jaar, eenerzijds wordt opgegeven het nominale kapitaal der toeneming der lasten van de Openbare Schuld, als gevolg der uitgifte

J A A R .	NOMINAAL KAPITAAL der titels jaarlijks uitgegeven voor het bestrijden van de inrichtingskosten des spoorwegs.	LASTEN OVEREENKOMEND MET HET UITGESCHREVEN NOMINAAL KAPITAAL.		
		Interesten.	Uitdelging.	Totaal.
1	2	3	4	5
1879.	44,650,000 »	1,539,112 »	89,275 20	1,648,585 20
1880.	49,854,700 »	1,904,188 »	99,709 40	2,095,897 40
1881.	55,195,200 »	2,207,808 »	110 390 40	2,518,108 40
1882.	70,420,900 »	2,290,728 »	140,841 80	2,431,569 80
1883.	57,954,500 »	1,518,180 »	75,909 »	1,594,089 »
1884.	14,204,700 »	568,188 »	28,409 40	596,597 40
1885.	14,455,700 »	578,148 »	28,907 40	607,055 40
1886.	(1) 100,840,200 »	5,529,407 »	201,680 40	5,731,087 40
1887.	15,808,600 »	483,301 »	27,617 20	510,918 20
1888.	13,640,600 »	477,421 »	27,281 20	504,702 20
1889.	15,081,000 »	527,835 »	50,162 »	537,997 »
1890.	17,014,700 »	593,514 50	54,029 40	629,545 90
1891.	17,446,900 »	528,950 »	54,895 80	563,825 80
1892.	19,076,500 »	582,748 »	58,152 60	620,900 60
1893.	15,985,500 »	427,118 »	27,971 »	455,089 »
1894.	17,559,800 »	520,194 »	54,679 60	534,875 60
1895.	17,037,800 »	511,754 »	54,115 60	515,849 60
1896.	25,285,500 »	758,559 »	50,570 60	809,129 60
1897.	(2) 52,584,600 »	1,571,558 »	104,769 20	1,676,507 20
1898.	(2) 240,786,200 »	7,225,586 »	481,572 40	7,705,158 40
1899.	(2) 89,501,900 »	2,685,057 »	179,003 80	2,864,060 80
1900.	62,094,600 »	1,862,858 »	124,189 20	1,987,027 20
1901.	69,551,100 »	2,085,955 »	159,062 20	2,224,995 20
1902.	64,104,800 »	1,925,144 »	128,209 60	2,051,353 60
1903.	62,470,500 »	1,874,115 »	124,941 »	1,999,056 »
1904.	68,290,700 »	2,048,721 »	(6) 204,872 10	2,255,593 10
Toeneming van de uitdelgingslasten door op de van 1878 tot 1905 uitgescre- ven kapitalen toe te passen de verhooging der jaarlijksche dotatie 0.50 t. h. in plaats van 0.20 t. h., dus : $\frac{1,253,088,700 \times 0.10}{100} = 1,253,088.70$			1,255,088 70	1,255,088 70
	1,266,461,400 »	40,954,045 50	3,856,302 20	44,700,547 70

(1) Met inbegrip van 87,134,175 frank, vertegenwoordigende het kapitaal uitgeschreven voor de omzetting der titels van den Luxemburgschen spoorweg.

(2) Jaarsommen, gedeeltelijk ten gevolge van de omzetting der titels van de Luxemburgsche Maatschappij.

(3) Met inbegrip van het kapitaal der titels van maatschappijen, uitgekeerd door 's lands Schatkist, te weten : 2,551,000 frank in 1897, 609,500 frank in 1898 en 2,412,850 frank in 1899 (Antwerpen-Gent, Eckloo-Gent, Tongeren-Bilsen, Est-Beige, Antwerpen-Rotterdam en Luik-Limburg).

(4) Jaarsommen tot bestrijding van de lasten der obligatiën van verscheidene maatschappijen welke dienst de Staat heeft overgenomen.

(5) Afschaffing der pacht Antwerpen-Rotterdam (fr. 1,000,000) en uitdelging der jaarsommen overeenkomende met de obligatiën van maatschappijen, door den Staat uitgekeerd, en waarvan het kapitaal is aangeduid in nota (3) hierboven.

(6) Aflossingsdotatie van 0.50 t. h., te rekenen van 1901.

titels, uitgegeven tot het dekken van de inrichtingskosten des spoorwegs, en anderzijds de van titels en der betaling van jaarsommen en pachtprizen.

Jaarsommen tot afkoop van concessien en pacht voor het beheer der lijn Antwerpen-Rotterdam.		JAARLIJKSCH BEDRAG der nieuwe lasten gedragen door de Begrooting der Openbare Schuld.	Aanmerkingen.
Nieuwe jaarsommen en pachten.	Jaarlijkse uitdelging of vermindering.		
6	7	8	
+ 53,784 58	—	1,684,169 78	De kosten der lijnen, door den Staat afgekocht van 1878 tot 1904, waarvan een deel werd afgestaan aan Nederland, werden gansch betaald op de Begrotingen van buitengewone uitgaven, en de kosten gedekt door uitgifte van titelen der Openbare Schuld. Die uitgaven zijn begrepen onder de cijfers. opgenomen in de 2^e kolom der tabel. Van 1881 tot 1902, stortte Nederland in Staatskasden prijs der hem terug afgestane baanvakken; diestortingen, te zamen fr. 31,321,356.83, werden op de <i>Buitengewone Ontvangsten</i> gebracht. Daarmede dient men rekening te houden, voor het bepalen van het bedrag der lasten, werkelijk door den spoorweg te dragen wegens de uitgifte van titelen, gedaan om de afgekochte lijnen te betalen. Derhalve behoort te worden afgetrokken van het cijfer van fr. 44,878,567 89 3.30 t. h. van fr. 31,321,356.83, of in ronde cijfers. 1,034,000 » waardoor wordt gebracht op. . . 43,844,567 89 het beloop der geldelijke lasten, overeenkomende met de inrichtingskosten van 1878 tot 1904. N. B. — Er valt op te merken dat de interesten, waarvan het bedrag is opgegeven in de 3^e kolom, werden berekend tegen het werkelijk betaald bedrag tijdens de uitgifte der titels (4 t. h., 3 1/2 t. h. en 3 t. h.), 't is te zeggen zonder rekening te houden met de verminderingen ten gevolge der latere omzettingen.
+ 500,000 »	— 53,709 58	2,538,187 82	
+ 500,900 »	»	2,819,098 40	
»	— 515 »	2,431,054 80	
+ 695 »	»	1,594,784 »	
»	— 625 »	595,972 40	
»	(*) — 568,900 »	58,155 40	
»	(*) — 5,483,925 »	247,162 40	
»	— 9,175 »	501,745 20	
»	— 50 »	504,652 20	
»	— 50 »	557,947 »	
»	— 50 »	629,495 90	
»	— 5,700 »	560,125 80	
»	— 3,075 »	617,825 60	
»	— 25 »	455,064 »	
+ 575 »	»	555,448 60	
»	— 650 »	545,199 60	
+ 575 »	»	809,704 60	
(*) + 5,429,505 96	— 50 »	5,105,761 16	
(*) + 455,592 91	(*) — 1,294,059 37	6,866,711 94	
(*) + 143,762 50	(*) — 626,580 »	2,581,245 50	
(*) + 955,537 69	— 2,005 »	2,940,559 89	
(*) + 96,187 50	— 1,562 50	2,519,620 20	
+ 5,047 50	— 260 »	2,054,141 10	
+ 835 »	— 5,267 50	1,994,623 50	
+ 3,292 50	— 1,855 »	2,253,050 60	
»	»	1,255,088 70	
+ 6,126,289 14	— 6,058,068 95	44,878,567 89	
+ 88.220 19			

Verhooging der zuivere ontvangsten (TABEL I) fr. 53,405,395 »

Toeneming der geldelijke lasten 43,844,567 89

Batig slot aan zuivere ontvangsten. fr. 9,260,825 11

TABEL III. — Geldelijke lasten van den spoorweg, jaarlijks gedragen door de Begroting der Openbare Schuld, wegens jaarsommen voor den afkoop van lijnen of van materieel en pacht der lijn Antwerpen-Rotterdam.

JAAR.	Jaarsommen, betaald voor den afkoop van lijnen of van materieel.			Voorloopige pacht der lijn Antwerpen- Rotterdam	TOTAAL der kolommen 4 en 5.
	Interesten.	Aflossing.	Totaal.		
1879.	12,813,688 58	1,042,035 22	13,857,721 58	„	13,857,721 58
1880.	12,751,991 31	1,081,020 69	13,833,012 „	500,000 „	14,333,012 „
1881.	12,708,249 70	1,123,662 30	13,833,912 „	1,000,000 „	14,833,912 „
1882.	12,662,697 77	1,170,699 25	13,833,397 „	1,000 000 „	14,833,397 „
1883.	12,613,318 26	1,218,775 74	13,834,092 „	1,000,000 „	14,834,092 „
1884.	12,563,990 60	1,267,476 40	13,833,467 „	1,000,000 „	14,833,467 „
1885.	12,514,686 04	749,880 98	13,264,567 „	1,000,000 „	14,264,567 „
1886.	9,001,607 57	777,954 43	9,779,542 „	1,000,000 „	10,779,542 „
1887.	8,961,851 95	809,635 07	9,771,467 „	1,000,000 „	10,771,467 „
1888.	8,928,784 59	842,632 41	9,771,417 „	1,000,000 „	10,771,417 „
1889.	8,894,382 74	876,984 26	9,771,367 „	1,000,000 „	10,771,367 „
1890.	8,858,573 30	912,741 70	9,771,317 „	1,000,000 „	10,771,317 „
1891.	8,818,250 82	949,368 18	9,767,617 „	1,000,000 „	10,767,617 „
1892.	8,776,425 61	988,116 30	9,764,542 „	1,000,000 „	10,764,542 „
1893.	8,736,060 38	1,028,436 42	9,764,517 „	1,000,000 „	10,764,517 „
1894.	8,694,042 29	1,071,049 71	9,765,092 „	1,000,000 „	10,765,092 „
1895.	8,650,275 95	1,114,166 07	9,764,442 „	1,000,000 „	10,764,442 „
1896.	8,604,742 29	1,160,274 71	9,765,017 „	1,000,000 „	10,765,017 „
1897.	11,004,792 74	2,099,678 22	13,104,470 96	1,000,000 „	14,104,470 96
1898.	11,229,649 82	2,126,374 68	13,356,024 50	„	13,356,024 50
1899.	10,878,883 39	1,994,321 61	12,873,207 „	„	12,873,207 „
1900	11,609,686 51	2,217,053 18	13,826,739 69	„	13,826,739 69
1901.	11,591,108 50	2,330,236 19	13,921,344 69	„	13,921,344 69
1902.	11,505,475 82	2,418,676 37	13,924,152 19	„	13,924,152 19
1903.	11,416,377 95	2,503,141 74	13,919,519 69	„	13,919,519 69
1904	11,324,400 85	2,596,736 34	13,921,137 19	„	13,921,137 19

TABEL IV.

JAAR.	Kapitalen, uitgegeven tot het bestrijden van de inrichtingskosten des spoorwegs.			
	5 %	5 1/2 %	4 %	TOTAAL.
1879	22,635,200 »	»	22,004,400 »	44,636,600 »
1880	»	»	49,854,700 »	49,854,700 »
1881	»	»	55,195,200 »	55,195,200 »
1882	52,610,800 »	»	17,810,100 »	70,420,900 »
1883	»	»	37,954,500 »	37,954,500 »
1884	»	»	14,204,700 »	14,204,700 »
1885	»	»	14,453,700 »	14,453,700 »
1886	»	100,840,200 »	»	100,840,200 »
1887	»	13,808,600 »	»	13,808,600 »
1888	»	13,640,600 »	»	13,640,600 »
1889	»	15,081,000 »	»	15,081,000 »
1890	»	17,014,700 »	»	17,014,700 »
1891	16,342,300 »	1,104,600 »	»	17,446,900 »
1892	16,984,500 »	2,091,800 »	»	19,076,300 »
1893	12,474,900 »	1,510,600 »	»	13,985,500 »
1894	17,339,800 »	»	»	17,339,800 »
1895	17,057,800 »	»	»	17,057,800 »
1896	25,285,300 »	»	»	25,285,300 »
1897	52,384,600 »	»	»	52,384,600 »
1898	240,786,200 »	»	»	240,786,200 »
1899	89,501,900 »	»	»	89,501,900 »
1900	62,094,600 »	»	»	62,094,600 »
1901	69,531,100 »	»	»	69,531,100 »
1902	64,104,800 »	»	»	64,104,800 »
1903	62,470,500 »	»	»	62,470,500 »
1904	68,290,700 »	»	»	68,290,700 »
	889,893,000 »	165,092,100 »	211,474,300 »	1,266,461,400 »

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 FÉVRIER 1905.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1905 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Votre section centrale a décidé de diviser ce rapport en trois parties :

- 1° Examen du budget ;
- 2° Examen de la discussion en sections et en section centrale ;
- 3° Examen, au point de vue général, de la situation des chemins de fer de l'Etat.

1° EXAMEN DU BUDGET.

Le projet de budget du ministère des chemins de fer, postes et télégraphes pour l'exercice 1905 s'élève à 175,714,707 francs, se subdivisant :

Dépenses ordinaires, 1 ^{re} section	fr. 175,047,207
Dépenses exceptionnelles, 2 ^e section.	2,667,500

Les dépenses exceptionnelles comprennent une somme de 2,512,500 francs destinée à l'acquisition d'un paquebot à turbines pour la ligne Ostende-Douvres; cette somme représente, — à concurrence de 2,200,000 francs,

(1) Budget, n° 4¹⁵.

(2) La Section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. Woeste, de Sade-
cer, Roger, Renkin, De Bruyn et Hubert.

— le montant de deux crédits votés pour le même objet en 1903 et 1904 et qui demeureront sans emploi.

Il n'a pas été tenu compte des dépenses exceptionnelles dans les comparaisons des budgets de 1904 et de 1903. Il n'y a donc lieu d'en faire état ici, cela fausserait la comparaison.

Les dépenses ordinaires, 1^{re} section, du projet de budget de 1903 sont en augmentation de fr. 5,163,912 sur le budget voté de 1904.

C'est là certes une augmentation considérable et il importe de se rendre particulièrement compte des points sur lesquels elle porte.

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

CHAPITRES.	BUDGET		AUGMENTATION.
	de 1904 (dépenses ordin ^{res}).	de 1903 (dépenses ordin ^{res} .)	
Chapitre II. — Chemin de fer. . . .	136,509,811	140,261,059	3,751,248
— III. — Postes, télégraphes et téléphones	22,889,992	23,661,700	771,708
— IV. — Marine.	6,952,324	7,576,959	624,635
— IX. — Subsidés. Caisse des ouvriers	910,788	927,109	16,321
Total fr.			5,163,912

Si on tient compte des crédits supplémentaires qui seront sollicités pour l'exercice 1904 et dont le montant est évalué à fr. 4,888,500, l'augmentation des dépenses prévues pour l'exercice 1903, par rapport à celles de l'exercice 1904, n'est plus que de 275,412 francs, somme à laquelle il faudra ajouter les crédits supplémentaires qui seront assurément demandés pour 1903.

Le tableau ci-après renseigne les différences par service entre les deux budgets.

LIBELLÉ des CRÉDITS.	CHAPITRE II. — <i>Chemins de fer.</i>				
	1 ^{re} section. Services communs. —	2 ^e section. Voies et travaux., —	3 ^e section. Traction et matériel. —	4 ^e section. Transports. —	5 ^e section. Perception des recettes. —
	Augmentation	Augmentation	Augmentation	Augmentation	Augmentation
Traitements et indemnités	1,000	13,000	45,090	524,367	12,300
Salaires	1,525	68,359	930,407	582,882	3,505
Imprimés	30,000				
Outils, ustensiles. etc.		102,327			
Primes d'économie			54,133		
Combustible et autres objets de con- sommation pour la traction des con- vois			830,825		
Entretien, réparation, etc., du matériel.			210,115		
Primes de régularité				29,855	
Frais d'exploitation				25,000	
Publicité commerciale				56,588	
Pertes et avaries.				200,000	
Matériel					
Entretien des lignes, etc.					
Remises					
Subside, caisse des ouvriers					

CHAPITRE III. <i>Postes, télégraphes et téléphones.</i>			CHAPITRE IV	CHAPITRE IX	TOTAUX.	OBSERVATIONS.
1 ^{re} section. Services communs. — Augmentation.	2 ^e section. Postes. — Augmentation.	3 ^e section. Télégraphes et téléphones. — Augmentation.	Marine. — Augmentation.	Subside à la caisse des ouvriers. — Augmentation.	— Augmentation.	
2,400	179,500 (1) 337,331 (2)	104,480	24,635	—	1,243,803	(1) Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.
4,400	—	109,897	—	—	1,700,975	
					30,000	(2) Traitements et indemnités des facteurs, etc.
					102,327	
					54,133	
					830,825	
					240,115	
					29,855	
					25,000	
					56,558	
					200,000	
8,500					8,500	
		25,500			25,500	
			600,000		600,000	
				16,321	16,321	
			Total général . . fr.		5,463,912	

Il ressort du tableau qui précède que les augmentations portent sur quatre postes principaux : 1° Traitements et salaires qui constituent près de 60 p. c. de l'augmentation totale; 2° combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois, entretien, réparation, etc., du matériel pour plus de 20 p. c.; 3° pertes et avaries, 4 p. c.; 4° remises aux agents du pilotage (marine) 12 p. c.

Le projet de budget nous annonce aussi que quelques-unes de ces augmentations sont temporaires, mais le passé nous apprend qu'il est rare qu'une augmentation temporaire ne devienne pas définitive.

Nous publions aux Annexes (1) le montant approximatif des recettes pour 1904. On y verra que les recettes de 1903 pour le chemin de fer ont donné une augmentation, sur les recettes de 1902, de 9,500,000 francs. Les recettes de 1904 donneront approximativement 7 millions de plus que 1903. Il y a donc lieu d'être rassuré sur l'évaluation de recettes de 1905 dans notre budget des voies et moyens qui table sur une augmentation de 10 millions sur 1903 dont 7 millions sont déjà acquis en 1904.

Nous publions également aux Annexes un tableau (2) donnant les principaux résultats statistiques des vingt-cinq dernières années, et pour la facilité des comparaisons nous l'avons divisé en périodes quinquennales.

Nous y joignons un tableau (3) intéressant sur l'augmentation de la dépense en traitements et salaires pendant la même période à l'administration des chemins de fer.

RÉUNION EN SECTIONS.

L'examen en sections a été, comme d'habitude, assez sommaire.

La première section s'est bornée à réclamer l'exécution des travaux décidés pour l'arrondissement de Charleroi ainsi que la prolongation du chemin de fer de Lanefte à Hanzinne et la continuation de celui de Doische à Beauraing.

Le projet est adopté par 9 voix contre une.

La seconde section demande des explications sur la lenteur des dégagements de la gare du Nord, l'utilité du train d'inspection qui retarde les trains ordinaires, l'utilité du déplacement des ouvriers du Quartier Léopold à Namur et en général celle des déplacements trop nombreux d'ouvriers; un membre fait observer qu'à la gare du Nord, on ne peut rien faire avant la fin des expropriations.

Le budget est voté à l'unanimité des douze membres présents.

La troisième section est unanime à demander une amélioration de l'éclairage des wagons de voyageurs.

Le budget est adopté par 10 oui et 5 non.

(1) Voir Annexe 1.

(2) Voir Annexe 2.

(3) Voir Annexe 3.

La quatrième section se plaint des retards des trains, surtout ceux aboutissant à la gare du Nord.

Des critiques de détails sont faites à propos de la gare de Malines et Courtrai.

Un membre demande dans toutes les gares un abri pour voyageurs du côté opposé au bâtiment des recettes.

Un membre signale le nombre insuffisant de voitures pour les trains ouvriers et demande plus de surveillance pour ceux-ci.

Un membre demande quels sont les travaux de construction et d'amélioration que le Gouvernement compte effectuer cette année.

Un membre demande quand on exécutera la double voie Hérenthals-Turnhout et Hérenthals-Gladbach.

Un membre demande la réunion du réseau téléphonique de Landen à celui de Liège.

Plusieurs membres demandent l'unification du réseau et, au moins, l'agrandissement des sections.

Un membre demande les règles qui déterminent la classification des bureaux de postes.

Le budget est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

Dans la cinquième section, un membre espère qu'en 1906 on procédera à la réforme des tarifs téléphoniques.

Le budget est adopté par 8 voix et 2 abstentions.

Dans la sixième section, un membre demande l'unification des tarifs; un autre, dans quel délai le réseau souterrain, à Anvers, sera terminé et les motifs du retard apporté à l'achèvement des travaux.

Des membres demandent l'extension des bureaux locaux et un réseau central.

Un membre demande la prolongation des heures de bureau de la poste, à Bruxelles, afin que les lettres et journaux mis à la poste le soir, à Bruxelles, puissent encore être distribués le même soir.

Un membre demande une explication sur la taxe appliquée aux journaux en service international.

Un membre se plaint des retards des trains.

Le budget est adopté par 11 voix et 3 abstentions.

REUNIONS DE LA SECTION CENTRALE.

La section centrale a eu de nombreuses et longues réunions pendant lesquelles elle a examiné certains points intéressants.

Le premier était relatif aux adjudications de charbons à l'Etat et, à la demande d'un membre, une question a été posée à M. le Ministre.

Elle est libellée ci-dessous avec la réponse.

DEMANDE.

Dans combien d'adjudications de combustibles pour le railway de l'Etat, les

RÉPONSE.

Durant ces cinq dernières années des firmes étrangères, particulièrement des

firmes étrangères, particulièrement les firmes anglaises, ont-elles obtenu des lots dans les cinq dernières années ?

Est-il exact que, alors que les charbonnages belges sont astreints de fournir des quantités déterminées, les firmes étrangères jouiraient de latitudes plus grandes pour l'époque des fournitures pour les quantités à fournir en une fois ?

N'y-a-t-il pas d'autres conditions du cahier des charges qui leur seraient avantageuses ?

maisons anglaises, ont obtenu des lots de charbons dans six adjudications.

Pour les firmes étrangères de même que pour les nationaux, les commandes sont hebdomadaires. Pour la facilité des adjudicataires, les charbonnages belges fournissent journellement ou tous les deux jours, tandis que les maisons anglaises livrent un steamer de charbon par semaine ou par quinzaine (soit environ tous les 10 jours).

Il n'y a pas de conditions du cahier des charges qui soient avantageuses aux étrangers.

Cette réponse est satisfaisante.

Il importe toutefois de faire remarquer que l'Etat-Trésor a tout intérêt à favoriser l'industrie nationale, toute augmentation d'activité dans le pays ayant sa répercussion dans le rendement des impôts et des péages.

La seconde question agitée est relative aux trains ouvriers et un membre propose de poser la question suivante :

« 1° Quelle diminution pour les recettes du Trésor a été produite : a) par la suppression des premières ; b) par la diminution des abonnements ouvriers pour l'année 1903 ;

» 2° Evaluer ce que coûtent et ce que rapportent les trains ouvriers de façon aussi approximative que possible ?

» 3° Quelqu'un, qui n'est pas muni d'un abonnement pour trains ouvriers, peut-il prendre place dans les compartiments réservés aux abonnés ? »

Un autre membre fait observer qu'il ne sera pas possible de donner une réponse précise à cette question, [qui nécessiterait la statistique exacte du nombre de places occupées dans chacun de ces trains, chose impossible à obtenir.

Tout ce que l'on peut dire, c'est que les billets ordinaires simples aller et retour rapportent environ 4 centimes par voyageur-kilomètre, les billets à prix réduits, en dehors des abonnements ouvriers 2 centimes, par kilomètre et les trains exclusivement ouvriers 0.7 centime par voyageur-kilomètre ; on voit par ces chiffres quelle devrait être la population moyenne des trains pour qu'ils donnent la même recette.

Sur le second point, il est certain que les règlements s'opposent, à ce que quelqu'un non muni d'un abonnement ouvrier, monte dans les compartiments réservés aux ouvriers ; en présence de cela, la section décide de ne pas poser la question.

Une discussion assez longue s'engage ensuite sur le mode de comptabilité employé par les chemins de fer de l'État.

Un membre constate que les critiques formulées au sein des précédentes sections centrales, contre le système actuel de comptabilité des chemins de fer, n'ont pas été réfutées. Dans la séance de la Chambre des représentants du 25 février 1904, M. le Ministre des Chemins de fer, répondant à ces critiques, disait qu'elles tombaient à faux parce que le tableau des résultats financiers (compte rendu de 1903, annexe VIII) n'est qu'une statistique financière et ne peut être considérée comme une œuvre de comptabilité (*Annales parlementaires* de la Chambre, 1903-1904, p. 750). La conclusion à tirer de ces paroles est que le tableau des résultats financiers de l'exploitation et les bilans annuels publiés par les comptes rendus, ne sont pas des documents exacts et que partout les vrais résultats de l'exploitation sont et demeurent inconnus. Les éléments d'une comptabilité spéciale des chemins de fer existent épars dans la comptabilité du Trésor. Mais, comme travail d'ensemble, nous ne possédons qu'un tableau de statistique comparative basé sur des fictions contraires aux réalités constatées. Nous en trouvons la preuve dans le même discours de M. le ministre des Chemins de fer (*Annales parlementaires*, Chambre, 1903-1904, p. 752). Dans ce discours, M. le Ministre établit qu'en portant au débit de l'exploitation des chemins de fer les charges réelles du capital, en intérêts, amortissement, annuités et pensions, le boni de 1885 à 1902, s'élève à fr. 45,097,529.69. Or, pour ces mêmes années, le tableau des résultats financiers indique des résultats qui, totalisés, donnent un boni de fr. 112,171,445.53. Et c'est ce dernier chiffre, produit des règles fictives de 1878, qui figure au bilan comme résultat réel.

Il n'y a pas de raison de proscrire absolument les statistiques comparatives. Mais elles ne peuvent suppléer à la comptabilité réelle. Celle-ci est indispensable en tous genres d'entreprises.

Elle l'est surtout dans une entreprise aussi importante que celle des chemins de fer de l'Etat belge. Il serait donc opportun de demander à l'administration des chemins de fer de publier dans ses comptes rendus, à côté de statistiques comparatives d'un intérêt plutôt théorique, les résultats comparables de l'exploitation dont l'intérêt pratique est évident.

La situation actuelle ne peut se prolonger. Elle est directement contraire au prescrit de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat. Aux termes de l'article 55 de cette loi, l'organisation définitive de la comptabilité du chemin de fer de l'Etat devait faire l'objet d'une loi spéciale qui serait présentée dans la session de 1846-1847. Le Gouvernement avait proposé un article d'après lequel « l'organisation du service des recettes du chemin de fer de l'Etat ferait l'objet d'une loi spéciale ». La Chambre adopte un amendement de M. Lebeau, qui substituait aux mots : « du service des recettes », les mots : « de la comptabilité ». Et il fut spécifié, au cours de la discussion, que par le mot comptabilité on entendait toute la comptabilité de la régie. Le Gouvernement s'est borné à déposer, en 1847 et en 1853, des projets de loi qui correspondaient à l'esprit de son amendement et se bornèrent à régler le service des recettes sans toucher à la question de comptabilité. Visés par le texte de l'article 55, les projets ne furent point discutés. Il

semble donc qu'on ait laissé sans exécution le paragraphe 2 de l'article 55 de la loi du 15 mai 1846.

Ce membre demande que les deux points qu'il vient d'examiner fassent l'objet d'une question à poser à M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Elle est libellée ci-dessous avec la réponse :

DEMANDE.

N'y aurait-il pas lieu de publier, à côté des tableaux de statistique financière que donne actuellement le compte rendu annuel, une comptabilité industrielle relatant les faits accomplis et portant aux charges financières l'intérêt payé, l'amortissement effectué, le montant des pensions, le montant des annuités ?

Quelle exécution a-t-on donné à l'article 55, § 2, de la loi du 15 mai 1846 ?

RÉPONSE.

La dualité des tableaux ne manquerait pas de créer des confusions et de provoquer de stériles controverses.

D'ailleurs, ainsi qu'il a été démontré en séance de la Chambre du 25 février 1904, les bases légales font défaut pour dresser la comptabilité demandée.

* * *

L'article 55 de la loi du 15 mai 1846 portait à titre de disposition transitoire, que le régime de comptabilité existant à cette époque aux chemins de fer de l'Etat continuerait provisoirement à être suivi, mais que l'organisation de la comptabilité du chemin de fer ferait l'objet d'une loi spéciale à présenter dans la session de 1846-1847.

Au cours de cette session (séance du 14 avril 1842 — *Documents parlem.*, Chambre des Représentants, page 1529, n° 296), le Gouvernement déposa, en effet, un projet de loi décrétant que le service des recettes du chemin de fer de l'Etat demeurerait confié aux agents du département des travaux publics et qu'il serait placé sous le contrôle et la surveillance du département des finances, dont les agents auraient à inspecter les bureaux de recette du chemin de fer et à en vérifier les caisses et les écritures; il devait en outre, aux termes du dit projet de loi, être pourvu à l'exécution des dispositions qui précèdent par un règlement général à arrêter par le Roi. Ce projet est resté sans suite.

Cette réponse a donné lieu aux observations suivantes :

Un membre dit que si la dualité des tableaux peut créer des confusions

et provoquer de stériles controverses, rien n'est plus simple que de supprimer les statistiques arbitraires qui tiennent actuellement lieu de comptabilité spéciale des chemins de fer, pour s'en tenir aux résultats réels de l'exploitation, les seuls qu'il importe de connaître et qu'il est impossible de connaître avec les errements actuels (sur ce point aucun doute n'est possible). Dans son discours du 25 février 1904 (*Annales parlem.*, p. 730, col. I), M. le Ministre des chemins de fer s'est exprimé comme suit :

« Lorsque l'honorable M. Renkin vient me demander quand la Cour des » comptes a approuvé le système introduit par M. Sainctelette, je n'ai qu'à » lui répondre : jamais. J'ajoute que si je m'adressais à la Cour des comptes » pour lui demander son appréciation au sujet de ce travail, elle me répon- » drait probablement que la statistique sort de ses attributions et qu'elle n'a » à intervenir ni pour approuver, ni pour juger, ni pour improuver ce tra- » vail d'évaluation. » Ainsi il est établi, sans contestation possible, par les déclarations du Ministre lui-même, que le compte rendu des opérations du chemin de fer n'indique point les résultats réels de l'exploitation. Il ne donne que des évaluations, basées sur des fictions, c'est l'administration elle-même qui l'a dit dans le compte rendu de 1878. Et ce sont ces évaluations et non les résultats réels qui figurent au document qualifié bilan (compte rendu annuel, annexe I) c'est-à-dire qu'il n'est pas de bilan exact de la situation d'une régie où le pays a engagé plus de deux milliards. Il n'est pas admissible que les résultats réels de cette importante régie soient inconnus des Chambres, chargées de contrôler l'administration. Il n'est pas admissible non plus que ces résultats ne soient pas vérifiés et ne puissent pas l'être par la Cour des comptes.

Mais, dit la réponse que nous discutons ici, les bases légales font défaut pour dresser la comptabilité demandée. C'est une erreur. Les lois de 1834 et 1853 ont déterminé ces bases d'une manière générale. Si ces lois sont insuffisantes, il faut établir d'autres bases légales. Le Gouvernement avait d'ailleurs, en vertu de l'article 55, § 2, de la loi du 15 mai 1846, l'obligation d'organiser légalement la comptabilité des chemins de fer. Il résulte de la réponse que cette obligation n'a pas été exécutée. Il faut le déplorer. Mais il faut insister aussi sur la nécessité de mettre fin à une situation si évidemment irrégulière. Si le projet — d'ailleurs très incomplet — de 1847 est demeuré sans suite, il y a obligation légale d'en présenter un autre. Les Etats qui exploitent ont tous une loi sur la comptabilité des chemins de fer.

Un autre membre dit que les formules de 1878 ont été acceptées en fait par l'accord tacite des Chambres et du Gouvernement, que si certains membres ne sont pas de cet avis et pensent qu'il y a lieu de faire une loi sur la comptabilité des chemins de fer, ils peuvent user de leur initiative parlementaire.

Le précédent orateur réplique que les formules de 1878, émanées de l'administration seule, ne peuvent avoir aucune valeur légale et qu'il ne peut y avoir eu d'accord tacite à leur sujet, puisque jamais, ni directement ni indirectement, elles n'ont été soumises au vote des Chambres. Il est impossible à un membre des Chambres, si compétent qu'il soit, d'élaborer un

projet de loi sur la comptabilité des chemins de fer, seul le Gouvernement dispose des renseignements nécessaires à une telle œuvre. C'est d'ailleurs au Gouvernement que l'article 53 de la loi du 13 mai 1846 a prescrit le dépôt de ce projet, et il ne peut lui suffire de constater qu'il n'a pas été donné suite à cette prescription pour se croire autorisé à la négliger.

La section décide d'examiner d'une façon complète, dans la partie générale du rapport, les bases sur lesquelles s'appuie la comptabilité des chemins de fer.

Un membre demande ensuite que deux questions soient posées à M. le Ministre; elles sont libellées ci-dessous avec les réponses :

DEMANDE.

Quelles mesures M. le Ministre compte-t-il prendre pour éviter le renouvellement du déficit résultant de l'exploitation des paquebots-poste entre Ostende et Douvres, déficit qui s'est élevé, en 1903, à la somme de fr. 2,219,123.03 ?

RÉPONSE.

Les résultats de la ligne Ostende-Douvres (recettes et dépenses) ne doivent pas être envisagées isolément. Cette ligne amène, chaque année, en Belgique de nombreux voyageurs (122,000 à 125,000) qui viennent visiter le pays ou le traversent pour se rendre au delà. Pour le parcours par voie ferrée, ces voyageurs nous apportent une recette très importante qui compense largement la perte subie dans le parcours maritime.

Il va de soi que dans une exploitation aussi vaste que la nôtre, c'est l'ensemble du trafic qu'il convient d'envisager et non une seule fraction de cette exploitation.

On peut affirmer aussi que l'intérêt général du pays (commerce et industrie) se trouve lié dans une très large mesure à l'existence de notre route maritime nationale. Les voyageurs de toute catégorie que celle-ci nous amène font chez nous des dépenses de diverses natures, s'intéressent à nos produits et, par ce fait, deviennent, pour notre commerce et notre industrie, des clients de grande valeur.

Pour augmenter le rendement de la ligne en question, rien absolument n'a été négligé.

Tout a été mis en œuvre pour développer, dans la mesure du possible, notre trafic anglo-continental. C'est ainsi qu'en matière de tarifs, on n'a cessé d'étendre et de développer les relations existantes, d'en créer de nouvelles et d'accorder au public toutes les facilités compatibles avec les exigences du service.

Il convient de ne pas perdre de vue que la ligne d'Ostende-Douvres n'amène pas que des voyageurs et des colis au chemin de fer de l'Etat. Elle a un caractère essentiellement postal, mais le produit des lettres, journaux, etc., est encaissé par l'administration des postes; dans ce produit des correspondances, on peut évaluer, pour 1902, la part de la ligne à 1 million 230,000 francs.

Le service Ostende-Douvres, est, au surplus, de grande importance dans la politique postale de l'Etat belge qui, sans cette ligne, serait tributaire de l'étranger.

DEMANDE

M. le Ministre a-t-il l'intention de continuer à subordonner le droit de vendre des journaux dans les gares, aux demandes d'autorisation actuellement exigées?

RÉPONSE.

La réponse est affirmative.

La section s'occupe ensuite de l'entretien et du renouvellement du matériel et un membre demande qu'une question soit posée à M. le Ministre.

Elle est libellée ci-dessous :

DEMANDE.

Premier établissement.

Le compte rendu ne donne, pages 2 et 3, qu'un relevé très sommaire des dépenses de premier établissement faites en 1903. Pour permettre à la Chambre de se rendre compte de la nature de ces dépenses, il conviendrait de les indiquer par station, atelier, sections de lignes, etc., pour ce qui concerne les voies et travaux, et par nature de remorqueurs, voitures, wagons, etc., pour ce qui concerne le matériel?

Donner ce relevé pour 1904.

RÉPONSE.

Les dépenses de premier établissement faites en 1903 pour les services de la traction et du matériel se subdivisent comme suit :

Locomotives	15,393,558 02
Tenders	1,455,835 99
Voitures	10,527,015 63
Wagons	9,201,910 48
Machines fixes, gros outillage et approvisionnements divers . .	771,734 48
Total fr.	37,530,054 60

Ces mêmes renseignements ne pourront être fournis pour 1904 qu'à la clôture des dépenses de cet exercice.

La décomposition des dépenses de pre-

mier établissement par nature, station, atelier, sections de lignes donnerait lieu à un travail très considérable auquel il ne pourrait être pourvu que moyennant recrutement d'un personnel supplémentaire. Jusqu'en 1893, il a été tenu écritures de la décomposition du capital par nature de lignes, une longue expérience ayant démontré l'inutilité complète de ces statistiques, celles-ci ont été supprimées ; c'est depuis lors qu'on s'en est tenu au système de groupement reproduit au compte rendu.

La décision prise est très regrettable, à moins que le Ministre puisse affirmer qu'avec une comptabilité telle, de cette façon on peut se rendre compte aussi aisément qu'avec l'ancienne, qu'il n'y a aucune erreur possible dans la ventilation des dépenses de premier établissement avec celles d'exploitation, d'entretien ou de réparations; ce serait en effet chose bien grave s'il pouvait planer un soupçon sur la façon dont ces dépenses sont réparties. Le rapporteur lit son rapport, qui est approuvé à l'unanimité.

Un membre fait toutefois observer qu'une comptabilité régulière doit faire connaître, 1^o le résultat réel de l'ensemble des exercices, 2^o le résultat réel de chaque exercice.

Il est incontestable que la discussion a fait quelques progrès. On admet à présent que les résultats donnés par le *tableau des résultats financiers* ne sont que de la statistique. Cela suffit pour trancher la controverse, attendu qu'aucune entreprise industrielle ne peut offrir de sécurité sans comptabilité strictement exacte. Il n'y a jamais eu de controverse à propos des recettes nettes, sauf le point de savoir si le montant des pensions doit ou non rentrer dans le coût de l'exploitation, et sur ce point on est d'accord à présent. Le dissentiment porte sur la manière d'établir les charges financières, c'est-à-dire l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés. Pour calculer exactement les charges financières, il faudrait déterminer d'abord le capital restant à amortir, ensuite les intérêts à payer et l'amortissement à effectuer. On les détermine aujourd'hui en déduisant du capital utile, tel que l'indique la première colonne du tableau VIII, le montant des dotations d'amortissement (colonne X). Ce calcul n'offre aucune sécurité. Il donne un résultat nécessairement inexact : 1^o parce que les dotations calculées rétroactivement pour les exercices antérieurs à 1878 ont été substituées aux amortissements réalisés à cette date et dont il a été fait abstraction lors de l'application des *formules nouvelles*; 2^o parce que les dotations calculées fictivement depuis 1878 ne correspondent à aucun amortissement effectif, comme il a été démontré au rapport sur le budget de 1903 (p. 34). Du moment où l'amortissement effectif n'est pas connu, on ne peut déterminer le capital restant à amortir, ni, par conséquent, les charges financières.

En 1903, on contestait que les taux d'intérêts fixés d'après les formules

de 1878 et portés en compte par le chemin de fer, fussent inférieurs aux taux réels. On soutenait que les taux fictifs appliqués depuis 1878 avaient été constamment supérieurs au taux réellement payé (*V.* rapport 1903, page 40 et suivantes). Aujourd'hui, il est reconnu que ces taux fictifs sont inférieurs au taux réel. Le taux réel serait de 3,149.

Au surplus, il est absurde de calculer les charges d'après un taux moyen. Le taux moyen n'est qu'une entité, l'intérêt payé est une réalité. Il faut donc tenir compte de l'intérêt réellement payé. Il est bon de noter enfin que l'exactitude des critiques formulées au sujet de la façon dont le chemin de fer tient compte de la charge des annuités n'est plus mise en doute.

Il résulte des calculs soumis à la section centrale, qu'en substituant aux annuités réellement payées une dotation et des intérêts calculés sur un capital fictif représentatif d'annuités, on réduit considérablement les charges financières du chemin de fer, la différence serait de fr. 2,329,172-35. Ce chiffre appelle des réserves. Il est en effet impossible de le vérifier immédiatement, mais d'après le membre dont nous résumons l'avis, il serait très élevé.

Il n'est pas nécessaire de pousser plus avant l'analyse du boni de 1903 tel que le fixe le *compte rendu*. Les différences indiquées par M. le rapporteur suffisent à établir que la comptabilité actuelle ne donne et ne peut pas donner les vrais résultats de l'exploitation. Or, ce sont les résultats réels qu'il importe de connaître et l'on doit s'étonner qu'il faille tant insister, sans succès, d'ailleurs, pour obtenir que l'administration se décide enfin à présenter aux Chambres une situation claire et exacte. Ce n'est qu'à l'aide de cette situation claire et exacte que les Chambres pourront se rendre compte de ce qu'est en réalité la régie des chemins de fer.

Il est répondu à ce qui précède que les observations qui se rapportent aux années antérieures à 1878, c'est-à-dire remontant à plus de 25 ans, présentent actuellement bien peu d'intérêt, qu'au reste il a été démontré lors de la discussion du budget des chemins de fer l'an dernier, que ces formules anciennes étaient plus favorables aux chemins de fer que les formules appliquées depuis 1878; que pour celles-ci c'est une utopie que de croire que l'on pourrait déterminer mathématiquement le taux d'intérêt réellement payé pour les capitaux prêtés aux chemins de fer, par la bonne raison qu'il n'y a pas un emprunt spécial pour les chemins de fer et pour les autres travaux et que ce serait de très mauvaise politique financière de créer deux espèces de rente.

Mais ce taux, fût-il même déterminé mathématiquement, il faudrait encore appliquer un taux moyen, car le taux d'emprunt variant pour ainsi dire avec chaque émission, c'est-à-dire chaque jour, ce serait une complication extrême et, chose plus grave, les résultats ne seraient plus comparables entre eux, le taux moyen ne présente aucun inconvénient dès qu'il serre la réalité de très près.

C'est également avec raison que le Ministre des Chemins de fer déduit des capitaux prêtés la somme qu'il a payée en remboursement — il n'a pas à s'inquiéter si cette somme a été employée en amortissement de la dette —

c'est là une question qui regarde le Ministre des Finances et le budget de la Dette publique.

Au reste, la section a décidé d'examiner à fond le mode de comptabilité employé par les chemins de fer, — ce travail commence la troisième partie du présent rapport et établit, avec chiffres et pièces à l'appui, le mode de procéder, et après l'avoir lu, chaque membre de la Chambre pourra se rendre compte de la valeur des critiques.

EXAMEN, AU POINT DE VUE GÉNÉRAL, DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Le budget des chemins de fer, postes et télégraphes, est, lors de sa discussion, l'objet de nombreux discours et de controverses importantes. Comment en serait-il autrement. Il est de loin le budget le plus important; il contribue pour une somme qui va toujours croissant dans notre budget des recettes et, pour 1903, cette somme s'élève à plus de 262 millions, dépassant de plus de 10 millions le produit de nos impôts de toute nature.

Le Ministre des Chemins de fer est à la tête d'une armée bien plus nombreuse que son collègue de la Guerre et qui, elle aussi, va croissant chaque année.

En 1903, elle s'élève à 9,003 fonctionnaires et employés, 2,218 agréés et auxiliaires, 48,598 ouvriers permanents et 2,629 en régie, soit un total de 62,508 et une augmentation de 1,908 sur l'année précédente.

Il importe donc, pour le Parlement, de se rendre compte de ce qu'est, en réalité, la régie des chemins de fer, qui a une si forte répercussion sur notre situation générale.

Les résultats de cette régie ont été controversés; non pas que l'on discute l'exactitude du calcul des résultats présentés par l'administration des chemins de fer, mais bien les bases sur lesquelles ils sont établis. Il importe donc d'examiner ces bases et de voir si elles serrent les faits accomplis d'aussi près que possible. Pour permettre de s'en rendre compte d'une façon complète, nous allons examiner en détail comment sont établis les comptes du dernier exercice 1903. Les bases des calculs annuels ont été les mêmes depuis 1878, c'est-à-dire depuis plus de vingt-cinq ans, et il semble vraiment inutile de remonter plus haut.

EXAMEN DES RÉSULTATS DE L'EXERCICE DE 1903.

Le compte rendu présenté par M. le Ministre des Chemins de fer pour l'exercice 1903 nous apprend (1) que les recettes se sont élevées à 225 mil-

(1) Voir Compte rendu, p. A/100.

lions 161,465.51 francs, sur laquelle somme il doit rembourser aux sociétés suivantes dont il a pris les lignes à bail :

Tournai à Jurbise	44.1 kil.	} 244.4 kilomètres.
Hal à Ath et Tournai à la frontière française . .	44.9 »	
Braine-le-Comte à Gand	55.4 »	
Jonction belge-prussienne (Welkenraedt). . .	18.6 »	
Spa à la frontière grand-ducale	54.8 »	
Eecloo à Bruges	26.6 »	

une somme de fr. 5,007,441.97, reste donc fr. 220,154,021.54, dont il faut tout d'abord défalquer les dépenses d'exploitation s'élevant à fr. 154 millions 224,111.81 ; le solde, soit fr. 85,919,909.53, constitue la recette nette versée au Trésor. Il n'y a, et il ne peut y avoir, aucune divergence d'appréciation sur l'entière exactitude de ces chiffres, les recettes et les dépenses sont contrôlées à un centime près par la Cour des comptes et le solde, soit la recette nette, est la somme qui figurera dans le compte rendu que MM. les Ministres feront sur les opérations de 1905, quand cet exercice sera clôturé.

Le compte rendu divise cette recette nette en trois parts : l'une de fr. 58,228,945.11, qui représente l'intérêt des sommes qui ont été avancées par le Trésor ; la seconde, de fr. 8,778,942.44, en représente l'amortissement, et enfin la troisième, de fr. 18,912,021.98, constitue le solde de caisse ou bénéfice.

Si l'intérêt a été calculé exactement et sur le capital réel et si l'amortissement a été établi rationnellement, cette façon de procéder est inattaquable.

Quelles sont donc les bases sur lesquelles le chemin de fer s'appuie pour calculer ses charges financières, c'est-à-dire l'intérêt et l'amortissement des capitaux empruntés, c'est ce que nous allons examiner.

MONTANT DE LA DETTE.

Mais avant tout, il faut voir si l'on est d'accord sur le montant des sommes empruntées.

Si nous consultons la situation du Trésor au 1^{er} janvier 1904 (1), nous voyons que les sommes suivantes ont été votées par les chemins de fer :

Sur services extraordin.	A) Chemins de fer construits par l'Etat.	655,217,594 79	} 1,752,213,307 95
	B) — rachetés par l'Etat .	407,059,068 94	
	C) — Travaux et matériel d'exploitation . .	702,840,187 24	
	D) Divers.	4,812,251 61	
Sur services ordinaires		2,504,208 57	
Enfin, les capitaux correspondant à des rentes ou aux annuités pour chemins de fer rachetés, s'élèvent à		426,854,888 68	
Soit au total		2,179,068,196 63	
dont il y a lieu de déduire le montant des crédits vo- tés et non dépensés au 31 décembre 1905 et restants done disponibles		55,762,109 02	
Reste.		2,143,506,087 61	

(1) Voir p. 147, état VII.

Il y a lieu toutefois de remarquer que le capital correspondant à certaines annuités et montant à fr. 88,891,018.17, a été remboursé et que de ce chef la somme avancée sur services extraordinaires a augmenté d'autant et est devenue fr. 1,802,342.217.10 et que le capital correspondant aux annuités a diminué d'autant et n'est plus actuellement en réalité que fr. 340,963,870.51 (1), mais la somme considérée comme dépensée n'a pas changé et s'élève donc à fr. 2,143,306,087 64.

D'après le compte rendu des chemins de fer (2), le total du capital de premier établissement s'élève à fr. 2,161,245,528.48, dont il faut déduire les intérêts intercalaires qui, par une pratique qui soulève des controverses mais qui est habituelle en fait de chemins de fer, sont joints au capital, les chemins de fer ne prenant en charge les capitaux prêtés augmentés des intérêts, que lors de la mise en exploitation des travaux auxquels ils ont été consacrés. Les intérêts intercalaires s'élèvent à fr. 26,426,126.33, reste donc pour le Capital effectivement dépensé une somme de fr. 2,134,819,402.15, soit une différence de fr. 8.486.685.48 avec la Trésorerie. Cette différence se réduit à fr. 1,427.984.16, si on tient compte des fr. 7,038,701.16 qui ont été payés (3) par l'État comme indemnité à la Banque de Belgique et aux sociétés de constructions pour retrait de concessions accordées.

Le chemin de fer prétend que n'ayant rien reçu de ces sommes, il n'en est pas redevable. La différence d'environ fr. 1,500,000 se justifie par différentes rectifications de compte dont l'exposé serait extrêmement long et inutile en présence d'une quantité négligeable. On peut provisoirement et en présence de l'exiguïté de la différence considérer qu'il y a accord.

Au reste, nous pensons que la Trésorerie et les chemins de fer vont trancher ce point controversé entre eux.

. TAUX DE L'INTÉRÊT.

Étant d'accord sur la dette, quel intérêt lui fait-on supporter ?

Actuellement, 3 p. c. qui est le taux de notre rente qui est émise au pair ou à peu près. Mais, objecte-t-on, tous les emprunts n'ont pas été émis au pair, il y a lieu de tenir compte des commissions, courtages, etc., c'est-à-dire, de la somme réellement encaissée. Cet argument est pertinent, mais il a peu de portée; pour qu'on puisse se rendre compte de celle-ci, nous avons dressé un tableau complet de tous nos emprunts depuis 1830 : capital émis, capital encaissé, taux d'intérêt nominal, taux d'intérêt effectif, etc., etc. (4). En le consultant, on verra que la différence entre le capital nominal, émis en totalité, et le capital effectivement encaissé sur une somme de fr. 3,116,872.948.12 est seulement de fr. 126,903.661.10; qu'une notable partie de cette différence, plus de 26 millions, est antérieure à l'éta-

(1) Voir annexe 4.

(2) Voir *Compte rendu*, p. A/28, n° 11.

(3) Voir *Compte rendu*, p. A/108.

(4) Voir annexe 5.

blissement de nos chemins de fer ; qu'elle provient pour la plus grande partie d'une opération financière heureuse, faite en 1873 par M. Malou, qui émit 586,000,000 de 3 p. c. au taux moyen, dépassant 75, alors que le 4 p. c. se plaçait à 94. M. Graux fit la même opération en 1882 : il plaça 153,000,000 de 3 p. c. à 82, alors que le 4 p. c. évoluait autour de 105. Ces opérations sont devenues mauvaises quand on a converti le 4 p. c. en 3 1/2, et plus mauvaises encore quand on a converti le 3 1/2 en 3 p. c., puisque ces capitaux n'ont point joui d'une réduction d'intérêts. On remarquera enfin que, dans les vingt dernières années, sur près de 1,500,000,000 emprunté, la différence entre le montant du capital nominal et celui du capital réellement encaissé ne s'élève pas à 2,500,000, soit 0.18 p. c., et c'est pendant cette période que les capitaux empruntés par le chemin de fer ont été de loin les plus nombreux. Plus des 2/3 de la dette des chemins de fer a été contracté pendant cette période et l'on peut dire au pair.

D'un autre côté, il serait impossible d'appliquer au chemin de fer le taux mathématique des emprunts de l'Etat, car celui-ci varie à chaque émission de titres, c'est-à-dire à peu près chaque jour, et comme on peut s'en rendre compte par l'annexe 5, la moyenne de chaque année est différente ; il faudrait changer l'intérêt annuellement et les résultats ne seraient plus comparables. Depuis vingt ans au moins, le taux de 3 p. c. correspond à une réalité. Que si quelques esprits plus sévères veulent appliquer au chemin de fer le taux moyen qu'ont coûté tous nos emprunts depuis 1850, sans s'inquiéter des travaux auxquels ont été employés les capitaux empruntés à taux onéreux, il faudrait prendre pour taux d'intérêt 3,149 pour 1903, au lieu de 3 p. c., ce qui augmenterait les intérêts de fr. 2,493,065.25, et, par conséquent, diminuerait les bénéfices d'autant, mais, pour 1904, le taux d'intérêt serait à nouveau modifié, puisqu'il sera de 3,142 p. c.

Tout ce qui précède s'applique aux capitaux empruntés. Pour les annuités, le capital de fr. 340,963.870.51 a été obtenu en capitalisant les annuités au taux de la rente au moment du rachat. Il est donc certain que le taux de 3 p. c. appliqué à ce capital est erroné. Nous verrons plus loin, en nous occupant de l'amortissement, à quelle somme s'élève la différence d'intérêt de ce chef.

Cet intérêt de 3 p. c. est appliqué au capital utile, c'est-à-dire au capital correspondant aux lignes en exploitation et qui, pour 1903, s'élèvent à fr. 2.099.116.837.60, déduction faite des sommes amorties à fin 1902, soit fr. 129.144.060.73.

Sous les réserves faites plus haut, tout cela est correct.

AMORTISSEMENT.

La somme consacrée à l'amortissement, en 1903, s'élève à fr. 8,778,942.44. L'amortissement est calculé de façon tout à fait exacte en quatre-vingt-dix ans. Ce terme a été choisi, parce qu'il correspond à la durée habituelle des concessions. On peut trouver que ce terme est trop long ou trop court, mais une fois le terme choisi, les opérations de comptabilité s'en déduisent mathématiquement. L'échéance moyenne de tous les capitaux engagés à fin

1900, pour qu'ils soient amortis en quatre-vingt-dix ans, est l'année 1970. En consultant le compte rendu de 1901, on trouvera, Annexe XIX (1), la démonstration qu'avec le coefficient d'amortissement adopté, qui est de 438,648, la dette sera effectivement remboursée en 1970. On a fait des travaux depuis 1900 qui, eux, sont amortissables en quatre-vingt-dix ans et tous les dix ans, soit en 1910, on déterminera les dépenses faites pendant la décade et l'échéance commune et, par conséquent, le coefficient d'amortissement de la dette. Tout cela est très correct et très régulier.

Obéit-on aux prescriptions de la loi de 1833 qui, suivant une interprétation controversée, ordonne d'amortir aussi rapidement que le fait la dette publique. Cela est certain, puisque notre dette actuelle est remboursable en quatre-vingt-treize ans.

Le taux d'amortissement voulu par la loi d'emprunt est de 0.20 p. c. M. le Ministre des finances vient de faire décréter le taux de 0.30 et les chemins de fer appliquent le taux de 0,438648.

Mais, objecte-t-on, si cela est exact pour les capitaux empruntés, cela n'est plus exact pour les chemins de fer rachetés par annuités. Cela est vrai; ici l'intérêt et l'amortissement réel compris dans le taux de l'annuité payée chaque année est plus élevé que l'intérêt et l'amortissement calculé dans le compte rendu.

Le chemin de fer allègue, pour justifier ce mode de procéder, qu'il est plus simple de n'avoir qu'une formule appliquée à tous les capitaux, d'où qu'ils viennent; que la reprise de ces lignes concédées a été une bonne chose pour le Trésor, qui devait garantir des minima d'intérêts, etc., quoi qu'il en soit, il n'est pas moins certain, et cela n'a, du reste, jamais été dénié, que ce mode de procéder augmente les bénéfices du chemin de fer. Il y a donc lieu de se rendre compte de cette augmentation.

L'Annexe 6 établit de façon détaillée que la différence d'intérêt s'élève à fr. 1,172,947.22 et la différence d'amortissement à fr. 1,156,223.13, soit au total fr. 2,329,172.35. Cette somme ira en diminuant jusqu'en 1940, époque où les annuités étant éteintes, le Trésor ne payera plus rien et le chemin de fer continuera à payer pendant trente ans encore fr. 11,724,547.34 pour intérêt et amortissement d'une somme complètement remboursée.

PENSIONS.

Les pensions des fonctionnaires et employés des chemins de fer sont payées sur le budget de la dette publique et ne sont pas portées dans les comptes des chemins de fer. C'est là évidemment un tort, elles s'élèvent à 1,171,789 francs et doivent être déduites du bénéfice.

Ces points établis, si nous appliquons les règles demandées par les esprits les plus sévères, on doit porter de 3 p. c. à 3.149 p. c. l'intérêt sur les capi-

(1) Voir p. 113 et 114.

taux empruntés. Or, ceux-ci s'élèvent (1) à fr. 2,143,306,087.61, moins le capital correspondant réellement aux annuités (2) fr. 340,963,871.17 et moins le montant des sommes amorties à fin décembre 1904; reste donc fr. 1,673,198,153.75. Il en résulte donc une augmentation d'intérêt égale à fr. 2,493,063.23 pour les capitaux empruntés. Nous avons vu que, pour les annuités, la différence entre le taux calculé par les chemins de fer et le taux réellement payé par le Trésor s'élève à fr. 1,172,947.22 pour les intérêts et à fr. 1,156,223.13 pour l'amortissement, et en tenant compte du chiffre des pensions, nous arrivons au tableau suivant :

	Intérêts.	Amortissement.	Pension.	Bénéfice.	Total.
Formule de l'Administration des chemins de fer . .	58,228,945.41	8,778,942.44	»	18,912,021.98	85,919,909.53
Formule demandée par la question de la section centrale	61,884,957.58	0,933,167.57	1,170,789	12,928,995.38	85,919,909.53
Différence . . .	3,656,012.47	1,156,223.13	1,170,789	5,983,026.60	00,000,000.00
	5,983,026.60				

On voit donc que la différence entre les formules employées par l'administration des chemins de fer et les plus sévères que l'on pourrait imaginer, et qui sont certes autant au-dessus de la vérité que les autres peuvent être en dessous, n'est pas bien grande.

Mais on doit reconnaître qu'il faut être très familier avec le compte rendu pour y trouver tous les renseignements.

La section centrale a émis, à différentes reprises, le vœu de voir établir les résultats des chemins de fer sous une forme simple, précise, tel le bilan d'une société anonyme, en élaguant tout ce qui concerne les années antérieures, les soldes actifs accumulés et intérêts composés pour ceux-ci, bref, un résumé clair des opérations de l'année.

Elle émet à nouveau ce vœu.

Quelque désirable que soit cette réforme, elle ne changera rien aux résultats des chemins de fer, et il importe bien plus encore de se rendre compte de ce que sont ceux-ci, s'ils sont satisfaisants et s'il n'y a pas moyen de les améliorer.

COUP D'OEIL RÉTROSPECTIF SUR LA RÉGIE DES CHEMINS DE FER DEPUIS 1833.

Comme le présent budget est le budget du 75^e anniversaire de notre indépendance nationale, il est utile et salubre de jeter un regard sur le passé.

(1) Voir page 18 du présent rapport.

(2) Voir page 18 du présent rapport.

Afin que le Parlement puisse mieux se rendre compte de ce qu'a été la régie des chemins de fer, nous avons dressé un tableau statistique des résultats principaux depuis 1835 et, pour la facilité de l'examen, nous l'avons traduit en tableaux graphiques.

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER.

Si nous consultons ce tableau (1), colonnes 2, 3, 4, et le tableau graphique premier qui les représente, nous constatons que le railway de l'Etat, qui avait pris une certaine extension de 1835 à 1844, est demeuré presque stationnaire pendant vingt-cinq ans, c'est la période pendant laquelle l'Etat, abandonnant sa politique financière première, qui consistait à réserver à l'Etat le monopole de la construction et de l'exploitation des chemins de fer, a accordé beaucoup de concessions.

En 1870, on en revint aux idées premières, et le réseau de l'Etat, en sept ans, de 1871 à 1877, passe, par suite de rachats et de constructions de lignes nouvelles, de 868 kilomètres à 2.433, c'est-à-dire qu'il fut presque triplé; de 1878 à 1883, on continua à construire, mais le mouvement se ralentit et de 1883-1896 on complète et on organise le réseau existant. Il faut faire immédiatement remarquer qu'en 1883 fut créé un organisme nouveau, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, à laquelle on laissa le soin de créer les lignes nouvelles et dont le réseau, dans quelques années, équivaldra à celui du grand railway. Le rachat du Grand Central Belge et d'autres lignes, fait faire un nouveau bond en 1896-1897, mais toute marche en avant a cessé depuis 1897 et notre réseau national est resté stationnaire. Il semble que pour le moment l'effort se porte plutôt vers le développement des lignes existantes ou leur dédoublement que pour la création de lignes nouvelles; celle de Doische à Beauraing aurait cependant pour résultat de décharger considérablement la ligne dangereuse de Namur à Charleroi, surtout si la ligne de Berzée-Laneffe était prolongée jusque Hanzinne.

COUT DU RAILWAY DE L'ETAT (2).

Le capital dépensé a naturellement suivi une marche ascensionnelle plus ou moins parallèle à l'extension du réseau, sauf dans les dernières années, où, malgré que la longueur des lignes soit demeurée stationnaire, abstraction faite du nombre de kilomètres à double voie, le capital a continué à augmenter et ce dans d'assez fortes proportions. Cela est plus nettement indiqué par la dépense kilométrique; alors que dans la première période, de 1836 et 1876, le kilomètre de voie armée avait coûté moins de 300,000 francs, dans la période de 1876 à 1890 il est monté à 400,000 francs pour s'élever à

(1) Voir annexe 7, p. 82.

(2) Voir colonnes 2-3 et graphique 1.

plus de 500,000 francs à l'heure actuelle, et la situation dans laquelle se trouvent nos chemins de fer, les travaux considérables entrepris et à entreprendre pour mettre notre railway à même de suivre l'essor économique qui croît si rapidement, nous indiquent de façon certaine qu'avant six ans nous arriverons à 600,000 francs.

Le chemin de fer est un des instruments les plus importants pour le développement de l'industrie de notre pays et par conséquent de la prospérité de celui-ci. A ce point de vue, il doit répondre à toutes les nécessités; il ne faudrait regretter aucun sacrifice si il y en avait à faire. Examinons donc la valeur de notre railway, ce qu'il nous coûte et ce qu'il nous rapporte.

VALEUR DES CHEMINS DE FER.

Notre railway national vaut-il la somme de 2,400,000,000 francs qu'il a coûté? Dans le rapport de la section centrale de 1899, il avait été fait une comparaison intéressante entre le coût kilométrique du chemin de fer belge et celui des six grandes compagnies françaises, ceux de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie et de la Hollande. La conclusion était que, tout en tenant compte des difficultés que présentent de telles comparaisons, il était impossible d'affirmer que, si l'on avait actuellement à construire et armer un réseau équivalent à celui de l'Etat, on n'arriverait pas comme dépense à un chiffre bien inférieur au coût actuel.

Cette conclusion, qui était vraie à cette époque (1897) où le kilomètre nous coûtait 438,000 francs tout armé, l'est plus encore en 1903, où il nous coûte plus de 500,000 francs.

Cette somme, certes très élevée, provient de plusieurs causes. Pour une très forte part du rachat des lignes que l'on avait concédées avant 1870, ensuite de ce que notre réseau est plus compliqué, a un nombre de gares et un matériel roulant beaucoup plus grand que dans les autres chemins de fer; mais une certaine part provient d'anciens errements qui avaient lieu il y a longtemps déjà et grâce auxquels, quand on démolissait une gare, ou qu'on remplaçait un appareil quelconque, on ne l'amortissait pas.

Actuellement, on ne porte aux frais de premier établissement que la différence de valeur entre l'installation nouvelle et celle démolie.

En outre, les dépenses dites de luxe, ont contribué pour une part à cette exagération de capital, et enfin l'Etat ne peut pas construire aussi simplement que les compagnies, et le coût de ce qu'il construit est toujours plus élevé.

Il y a donc lieu de se montrer parcimonieux dans les dépenses, et comme il reste un grand nombre de travaux utiles et même indispensables à faire pour outiller, comme il le faut, notre railway national, il importe de n'effectuer que celles-ci et avec la plus stricte économie. Il suffit de voir combien certaines lignes sont surchargées et les irrégularités du service qui en résultent, pour se convaincre qu'il reste de bien nombreux millions à dépenser.

Il convient toutefois de ne pas s'effrayer plus que de mesure de cette augmentation du capital du chemin de fer, car un outil vaut plus par les services qu'il rend et par ce qu'il rapporte que par ce qu'il a coûté, et ceci nous amène à examiner son trafic et sa productivité.

TRAFFIC DU CHEMIN DE FER.

Si nous examinons les colonnes 5-6 du tableau, et le tableau graphique n° 2, on voit combien l'intensité du trafic s'est accrue dans ces dernières années. Cet accroissement est tel que nul n'eût pu le prévoir. A l'origine, dans le premier quart de la période, c'est-à-dire de 1838 à 1853, le mouvement des marchandises croissait régulièrement, pendant que celui des voyageurs demeurait presque stationnaire, — il n'était guère, après seize ans, que de 1 million 841 tonnes et 6 millions de voyageurs — seize ans après, soit en 1870, à la moitié de la période, il était arrivé à environ 7,767,000 tonnes et 14 millions de voyageurs. Les marchandises progressaient plus que les voyageurs. Après le troisième quart, en 1886, le tonnage monte à 23 millions et le nombre de voyageurs à plus de 43 millions, et enfin dans le dernier quart, le nombre de tonnes transportées est doublé et passe à 46 millions, alors que le nombre de voyageurs est triplé et passe de 43 à 133 millions. C'est là vraiment un accroissement de trafic énorme et tel qu'il n'en existe probablement pas dans d'autres pays. Les difficultés à vaincre ont donc été nombreuses et le service rendu a été grand. Reste à savoir si la productivité a été bonne et si les bénéfices sont satisfaisants.

PRODUCTIVITÉ DU RAILWAY NATIONAL.

Si nous examinons les colonnes de 6 à 16 et les tableaux graphiques 3, 4 et 5, on constate que la recette brute a été naturellement en grandissant comme le trafic, mais les dépenses d'exploitation ont progressé plus rapidement encore dans les cinq dernières années. Ainsi, le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire la proportion entre la recette brute et les dépenses d'exploitation, a été au-dessus de la moyenne depuis 1897 et cette moyenne, qui n'était que de 58.16 en 1897, est montée à 59.22 en 1904. C'est là un point noir et un point important, qui doit attirer très sérieusement l'attention de M. le Ministre, car quand le trafic va en augmentant, dans une proportion aussi forte que celle des dernières années, le coefficient d'exploitation devrait baisser rapidement.

Cette hausse inusitée du coefficient d'exploitation est elle due uniquement au prix élevé des charbons et à la reprise du Grand-Central Belge, qui, comme celle des bassins houillers, en 1871, a été rapidement suivie d'une flexion dans les résultats, ou à d'autres causes qui perdureront? L'avenir nous l'apprendra. Le coefficient est en réduction sérieuse en 1902 et 1903; mais en 1904, y a une très légère augmentation qui laisse la question en suspens. Ce point doit être suivi de très près.

Si nous voulons traduire ces résultats un peu vagues en chiffres précis et voir réellement ce que les chemins de fer ont rapporté, il suffit de prendre la colonne 5 du tableau qui indique que le capital total mis en œuvre depuis 1833 jusqu'à 1904, s'élève à fr. 49,233,337,177.22 et que ce capital a produit, déduction faite des dépenses d'exploitation de tout genre, 2 milliards 216,926,340.02 francs, d'où il faut déduire la part versée aux compagnies qui ont remis leurs lignes à bail et qui s'élève à fr. 243,814,578.53, soit un solde de 1,973,000,000 millions en chiffres ronds et un intérêt moyen de 4.04 p. c.

Un simple coup d'œil jeté sur le tableau graphique n° 5 permet de constater que tel a été le revenu moyen depuis 1888. Cette coïncidence permet de déclarer que notre railway n'a pas périclité dans les dernières années.

Ce raisonnement est à l'abri de toute discussion, puisque le chiffre du capital coïncide, à peu de chose près, nous l'avons vu, avec les écritures de la Trésorerie et que le chiffre des recettes nettes est exactement le même des deux côtés.

Mais la productivité des chemins de fer ayant été contestée, il n'est pas inutile de faire une double démonstration et pour cela nous avons repris les intéressants tableaux publiés dans le rapport du budget extraordinaire pour 1903, que nous avons un peu amendés et complétés (1). Il résulte de ces tableaux que de 1879 à 1903, pendant que les recettes nettes, déduction faite de toutes charges d'exploitation, y compris les pensions, augmentaient pendant toute la période de fr. 53,103,392.97, les charges financières du chef de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux empruntés et des annuités de tous genres telles qu'elles sont effectivement payées par le Trésor, n'avaient augmenté que de fr. 43,844,567.89, laissant en faveur des recettes un boni de 9,260,823 francs, soit une moyenne annuelle de 336,000 francs, et en jetant un coup d'œil sur le diagramme n° 6 qui donne les résultats annuellement, on constate que les années où les augmentations de charges ont dépassé les augmentations de recettes sont à l'origine de la période, c'est-à-dire de 1879 à 1887; à partir de ce moment, sauf les années de fortes flexions, 1900 et 1901, toujours les augmentations de recettes ont dépassé les augmentations de dépenses, et les deux dernières années à ce point de vue sont au dessus de la moyenne, quoique 1904 ait subi l'augmentation de la dotation d'amortissement portée de 0,20 à 0,50.

Nous sommes convaincus qu'après cette démonstration il ne pourra plus s'élever de controverse sur le point de savoir si nos chemins de fer rapportent l'intérêt et l'amortissement des capitaux prêtés.

ROLE DU CHEMIN DE FER.

La productivité est un point important, mais il n'est pas le plus important.

Les chemins de fer, en effet, ne sont pas créés pour être une source d'impôts indirects, c'est surtout un service public; qu'ils demandent la juste rémunération du service rendu, cela est non seulement équitable, mais il est impossible de faire des avantages aux voyageurs ou aux transporteurs au

(1) Voir Annexe 8 et graphique n° 6.

détriment du Trésor, mais ce qui est par de là doit retourner en améliorations des salaires ou traitements, en diminution de tarifs et en amélioration de l'exploitation. A ce point de vue, la diminution de certains tarifs s'impose afin de pouvoir permettre à l'industrie un développement plus rapide et de donner par conséquent un travail plus abondant et mieux rémunéré.

La Compagnie de l'Est français vient de créer, avec la Compagnie du Nord français, un tarif spécial d'un bon marché extraordinaire, pour le transport des houilles du Nord et du Pas-de-Calais dans l'Est de la France, et si l'on n'y prend garde, ce débouché, qui appartient en grande partie aux bassins de Charleroi et de Liège, nous échappera. Une bonne mesure à prendre et réclamée par l'Association charbonnière du pays de Charleroi, ce serait la mise à double voie de la ligne de Walcourt à Vireux, avec transport à prix réduit de Charleroi à Vireux, ou l'exécution du canal de Marchienne à Vireux, dont la concession est sollicitée par une société.

L'Est a également créé un tarif spécial réduit pour transport de minerais par 250 tonnes. Il importe de le suivre dans cette voie, si l'on ne veut voir des transports importants nous échapper et notre production de fontes périliter.

Beaucoup de tarifs devraient être remaniés et adoucis, surtout pour les grandes distances.

Il est enfin un genre de tarifs qui fait la prospérité de l'Allemagne : ce sont les tarifs directs d'exportation. L'Etat a des conventions avec les lignes de navigation, et dans les principaux centres industriels chaque chef d'industrie sait ce qu'il lui en coûtera pour transporter ses produits dans les principaux ports du monde entier. Quelle facilité et surtout quelle sécurité pour traiter des affaires. Nous savons que les conditions dans lesquelles nous nous trouvons sont différentes, mais il y a cependant quelque chose à faire dans cette voie.

C'est là surtout le rôle que l'Etat doit ambitionner, c'est d'avoir un vrai service public à bon marché, car s'il s'agit de faire produire de l'argent au réseau belge, il est un système bien plus commode et bien plus sûr, c'est d'affermir les lignes à bail ; on trouverait amateur à un prix bien plus élevé que celui qu'elles rapportent. M. Vandenpeereboom, qui s'y connaissait, disait que l'on pouvait louer les chemins de fer un prix qui suffirait à payer l'intérêt de toute notre dette.

AMÉLIORATIONS A APPORTER.

Ce serait cependant verser dans une grossière erreur que de tirer de l'augmentation de productivité la conclusion qu'il n'y a pas d'améliorations à apporter.

Les résultats satisfaisants sont dus bien plus à la marche ascendante des transports qu'à une exploitation commerciale, rationnelle et économique.

Toute exploitation par l'Etat est de son essence bureaucratique et papé-rassière ; l'initiative y fait défaut et quand elle apparaît, il arrive qu'elle soit étouffée.

La responsabilité ne pèse pas assez sur les épaules des dirigeants, qui sont couverts par le Ministre; il n'y a pas unité de vues entre les trois grandes divisions : Exploitation, Traction, Voies et travaux; aucune n'a la suprématie, d'où pas d'unité de direction pour les efforts. Enfin, tout coûte plus cher à l'Etat, car telle personne qui vendrait son terrain à une compagnie à un prix raisonnable, n'hésite pas à demander le double à l'Etat, et parmi les fonctionnaires et ouvriers, à côté d'exceptions honorables, combien n'y en a-t-il pas qui attendent avec impatience l'heure de quitter leur service.

A côté de cela, l'exploitation par l'Etat rend de grands services au public, et nulle part on n'a autant de moyens de communications et des prix aussi réduits.

L'Etat peut faire des tarifs qui le mette en perte quand il s'agit de créer, de développer ou de sauver de la ruine des industries déterminées, car celles-ci, par suite de l'augmentation de l'activité nationale, amènent une augmentation du rendement des impôts de toute nature, ce qui est une compensation indirecte qui échappe aux compagnies exploitantes.

Mais il y a bien des améliorations à apporter encore et si nous divisons le prix de l'exploitation en ses différents éléments principaux, nous constatons que les 140,567,439 francs demandés pour 1905, se subdivisent en :

Traitement du Ministre	fr. 21,000
Traitement des fonctionnaires et employés	23,883,068
Salaires des ouvriers	47,523,901
Matériel, entretiens, renouvellement.	41,887,360
Combustibles	19,680,000
Frais généraux : imprimés, publicité, pertes et avaries	5,798,070
Frais d'exploitation	5,770,040
	140,567,439

Il s'en suit que les traitements et salaires constituent plus de 50 p. c. du prix de revient et si l'on tient compte que dans le poste du matériel sont compris les traitements et salaires des ouvriers des arsenaux, on peut compter 60 p. c. payés en salaires, ce serait se faire illusion que de croire que l'on peut faire des réductions sur ce point.

Sur soixante orateurs qui ont pris la parole dans la session de l'an dernier, près des deux tiers ont réclamé des augmentations de salaires; nous avons moins de fonctionnaires supérieurs à partir du grade de chef de division que dans les compagnies, plus de fonctionnaires inférieurs et beaucoup plus d'ouvriers. Les traitements et salaires sont loin d'être trop élevés et on ne pourrait obtenir de réduction dans les frais que dans une meilleure utilisation des services et en mettant les différents groupes en rivalité et surtout en intéressant employés et ouvriers aux économies réalisées et enfin en effectuant le moins possible de travaux en régie. Avec un contrôle suffisant, même en matière d'entretien et de réparations, on peut obtenir de l'industrie privée un travail aussi parfait et beaucoup plus économique.

En ce qui concerne les combustibles, la dépense a fortement augmenté

dans ces dernières années et le prix du combustible, qui avait été de fr. 5.57 pendant la période quinquennale de 1885 à 1889, de fr. 8.41 de 1890 à 1894, de fr. 8.67 de 1895 à 1899, est monté à 14 francs de 1900 à 1904, ce prix est tombé à 12 francs pour 1905, mais il paraît probable que l'on ne reverra plus les prix de fr. 8.50; il faut donc plus que jamais se préoccuper de l'économie du combustible. Il y a lieu de féliciter M. le Ministre d'avoir enfin commandé cinquante locomotives Compound et d'avoir installé la surchauffe dans les autres. Outre l'économie du combustible propre à ces locomotives, elles auront l'avantage, si on leur donne le pouvoir de vaporisation et l'adhérence suffisants de diminuer le nombre de double traction actuellement trop en usage à l'Etat et surtout, avantage qui doit être bien apprécié, elles permettront d'augmenter considérablement le trafic sur les voies encombrées, en permettant au train de conserver une allure rapide dans les pentes et d'encadrer sur ces lignes certains trains de marchandises dans les trains de voyageurs.

Ce qu'il faudrait, c'est arriver à donner à notre régie des chemins de fer une allure vraiment industrielle et commerciale. Pour en arriver là, déjà on a proposé de séparer le budget des chemins de fer du budget général de l'Etat; en 1899, le rapport démontrait le grand profit qu'il y aurait à réaliser cette mesure, elle est encore toute d'actualité à l'heure présente.

La section attire la très sérieuse attention de M. le Ministre des chemins de fer sur les intéressantes considérations qui précèdent.

ADMINISTRATION DES POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

L'administration des postes et télégraphes a fonctionné comme d'habitude à la satisfaction générale; les taxes pour ces services publics sont très réduites et nous avons très peu, sous ce rapport, à envier à nos voisins. Peut-être pourrait-on demander d'élever un peu le poids réglementaire des lettres et papiers d'affaires.

Mais pour les téléphones, une modification s'impose. La division en réseaux si différents et par l'étendue et par le nombre d'abonnés, constitue une injustice considérable envers les petits réseaux; on a essayé de la diminuer par un abonnement un peu moins élevé, mais qu'est-ce que 50 ou 100 francs pour pouvoir, pendant un an, correspondre sans payer un sou, avec plus de 6,500 abonnés dans le réseau de Bruxelles ou une centaine dans le réseau de Chimay-Couvin. C'est là une injustice qui doit disparaître. D'un autre côté, la gratuité absolue de toutes les communications dans le même réseau, quelle qu'en soit la durée, a de nombreux inconvénients; cela amène des conversations de pur agrément qui entraînent des retards dans les communications d'affaires plus intéressantes.

Il semble donc qu'il y a lieu, si possible, d'unifier le réseau; si cela offre trop de difficultés, il faut réunir les petits réseaux de façon à faire des réseaux aussi uniformes que possible et enfin compenser les dépenses qui en résulteraient par une taxe sur les communications dans le même réseau, dépassant un certain chiffre par abonné, chiffre qui serait censé couvert par le prix de l'abonnement.

Cette réforme est urgente et la commission spéciale qui a examiné au commencement de cette session, le projet de loi autorisant M. le Ministre à fixer les tarifs dans la période de 1895 à 1900, a déjà insisté pour qu'une modification intervienne à très bref délai.

MARINE.

Dans les rapports précédents, il a été fait mention de beaucoup de mesures à prendre pour favoriser l'établissement d'une marine marchande en Belgique. Un seul vœu a été exaucé, c'est celui de la création d'un navire-école, et il convient d'en reconnaître la grande importance.

Mais que de choses il reste à faire dans un pays comme le nôtre, avec une industrie aussi intensive, qui exige donc un commerce maritime aussi grand et une côte aussi petite ; l'initiative privée est insuffisante et il faut favoriser la carrière des marins de toute façon, étudier l'inscription maritime, accorder l'exemption de la circonscription aux marins, en les obligeant toutefois à certains exercices et à demeurer à la disposition du Gouvernement pour la défense du bas Escout en temps de guerre, revision des lois et arrêtés sur la marine.

On a déjà proposé l'institution d'une commission pour examiner tous ces points ainsi que les mesures à prendre pour développer la marine marchande.

Quoique ce soit là une question d'une importance capitale, nous pourrions dire vitale, elle ne paraît pas avoir fait un grand pas.

Il semble cependant qu'elle ne laisse plus la nation indifférente, la presse le constate journellement, l'opinion publique s'intéresse de plus en plus à ces questions. Puissent les Belges répondre enfin aux voix si autorisées qui les sollicitent à comprendre leurs vrais intérêts.

Mais il est une mesure qui s'impose à bref délai ; l'administration de la marine est éparpillée dans tous les ministères, il n'en est pas un seul dont elle ne dépende pour un point déterminé ; nominalelement, elle est rattachée au Ministère des Chemins de fer, de tous le plus chargé, et où elle n'est et ne peut être considérée que comme un accessoire.

De quelle importance peut être considérée une administration dont le budget s'élève à peine à 7 millions dans un ministère qui en dépense plus de trente fois autant ?

Il importe donc de transférer la marine à un ministère qui ne soit pas surchargé et où le budget de la marine ne serait pas quantité négligeable, tel les Affaires Etrangères ou l'Industrie et le Travail, et où tous les services de la marine, y compris celui des malles de l'Etat, seraient concentrés.

Cette mesure, qui s'impose, aurait les plus heureux résultats.

La section centrale émet le vœu qu'elle soit réalisée à bref délai.

Il y a lieu de féliciter M. le Ministre d'avoir mis en construction une malle à turbines. Le surcroît de vitesse qu'elle aura permet d'espérer qu'elle accroî-

tra l'affluence des voyageurs sur la ligne Ostende-Douvres et améliorera d'autant le service.

Le budget a été voté en section centrale par 6 voix et une abstention. La section centrale vous propose de l'adopter.

Le Rapporteur,

LÉON HUBERT.

Le Président,

HARMIGNIE.



ANNEXES

Annexe 1.

TABLEAU I. — *État indiquant les recettes approximatives faites par les divers services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pendant l'année 1904*

SERVICES.		RECETTES APPROXIMATIVES de 1904.
Chemins de fer		226,933,300
Postes	Produits ordinaires	17,044,300
	Taxe sur les abonnements	64,400
	» permis de pêche	7,660
	» effets de commerce.	1,106,900
	Part du fonds communal	11,844,300
Télégraphes et téléphones		11,151,000
Marine . . .	Produits du service des paquebots entre Ostende et Douvres .	1,173,800
	Produits du passage d'eau entre Anvers et la Tête de Flandre .	114,509
	Droits de police maritime	173,414
	» remorque	21,644
	» pilotage	3,758,884
	» d'écluses	7,189

L'augmentation probable des recettes pour le chemin de fer en 1904 est donc d'environ 7 millions plus élevée qu'en 1903; en 1903, l'augmentation avait été sur 1902 de près 9,500,000 francs.

TABLEAU II. — *Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État en 1903 et 1904.*

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES. (État et sociétés concessionnaires)		RECETTES au profit du Trésor.	
	1903	1904	1903	1904

Onze premiers mois (1).

Voyageurs	67,401,400	69,222,700	65,880,300	67,679,100
Bagages	1,893,600	1,920,200	1,854,300	1,880,600
Marchandises, finances, etc.	135,086,000	139,900,000	132,229,600	136,846,900
Produits extraordinaires	3,203,600	2,900,200	3,488,300	2,884,700
Recettes totales	207,584,600	213,943,100	203,452,500	209,291,300
	+ 6,358,500		+ 6,138,800	

Décembre (approximation).

Voyageurs et bagages	5,127,500	5,417,000	5,010,300	5,296,000
Marchandises et produits extraordinaires.	12,169,800	12,595,000	11,931,200	12,346,000
Total des recettes	17,297,300	18,012,000	16,941,500	17,642,000
Différences en 1904	+ 714,700		+ 700,500	
Totaux pour les 12 mois.	224,884,900	231,955,100	220,094,000	226,933,300
Différences en 1904	+ 7,073,200		+ 6,839,300	

(1) La recette du mois de novembre 1904 n'est pas définitivement arrêtée.

(Compte rendu de 1904, p. B113)

TABLEAU III.

ADMINISTRATION DES POSTES.

*Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1904.**Recettes.*

Part du Trésor fr.	18,223,365	»
Part du fonds communal . .	11,844,360	»
Montant global des recettes	fr. 30,067,725	»

Dépenses.

La dépense s'élèvera, en 1904.		
à la somme de. . . . fr.	14,894,066	»
à laquelle doit être ajoutée la		
quote-part des postes dans les		
frais généraux d'administration,		
fixée, pour 1904, à . . . fr.	478,565	»
La dépense totale s'élève donc à . . .	fr. 15,372,631	»

(Compte rendu de 1904, p. C/11.)

TABLEAU IV.

ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES.

*Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1904.**Recettes.*

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie effectuées au profit
du Trésor, en 1904, s'élèveront à fr. 11,151,000 »

Dépenses.

La dépense s'élèvera, en 1904,
à la somme de fr. 7,289,005 »
à laquelle doit être ajoutée celle
de : 504,888 »
qui représente 45 p. c. du total
(677,529 francs) des dépenses
(158,117 + 209,412 + 310,000)
imputées sur les articles 31, 32
et 33 (services communs).

La dépense totale s'élève donc à . . fr. 7.893,893 »

(Compte rendu de 1904, p. D|9)

TABLEAU V.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

*Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1904.**Recettes.*

La recette totale effectuée, en 1904, pour les divers services de la
la marine s'élèvera à. fr. 5.249,450 »

Dépenses.

Les dépenses ordinaires, arti-
cles 47, 48, 49, 50 et 51 de la
première section du budget de
1904, s'élèvent à . . . , . fr. 7,103,350 »

Et les dépenses exceptionnelles,
article 58 de la deuxième section
à fr. 410,000 »

Soit au total . . . fr. 1,515,350 »

ANNÉES.	RECETTES BRUTES de l'exploitation recettes diverses comprises.	DÉPENSES d'exploitation.	RECETTES NETTES de l'exploitation	PART des compagnies.	PART du Trésor.
1	2	3	4	5	6
1885	119,773,906 23	60,051,673 50	49,719,232 63	5,020,998 44	44,698,234 29
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	4,721,382 90	45,888,565 61
1887	124,137,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	4,712,696 88	52,735,443 98
1888	131,612,616 45	69,971,328 50	61,641,287 95	4,613,499 12	56,997,788 83
1889	136,920,084 34	74,714,532 80	62,205,551 54	4,886,353 61	57,319,197 93
Moyennes quinquennales	125,794,772 »	69,469,338 »	46,325,434 »	4,797,586 »	51,527,848 »
1890	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	5,076,415 53	52,130,480 08
1891	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	5,153,667 91	53,438,373 15
1892	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	4,995,228 91	52,550,692 13
1893	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 38	5,289,256 27	58,727,225 11
1894	152,974,889 18	86,537,469 39	66,437,419 79	5,299,397 30	61,138,022 49
Moyennes quinquennales.	144,535,922 »	83,776,290 »	60,759,632 »	5,162,733 »	55,596,899 »
1895	154,467,350 51	90,436,312 48	64,031,038 33	5,303,113 98	58,727,924 35
1896	160,434,763 26	90,757,305 51	69,677,457 75	5,509,680 33	64,167,777 42
1897	170,412,727 85	102,081,540 01	68,331,187 84	5,502,307 09	62,828,880 75
1898	191,584,178 70	112,902,678 62	78,681,500 08	5,340,133 56	73,341,366 52
1899	201,229,218 83	118,661,088 59	82,568,130 24	5,749,948 14	76,818,182 40
Moyennes quinquennales	175,625,647 83	102,967,784 98	72,657,862 85	5,481,036 62	67,176,826 23
1900	209,494,311 34	140,428,494 93	98,766,116 41	4,945,448 56	63,820,667,85
1901	207,768,557 31	139,587,582 85	68,180,974 46	4,815,166 56	63,365,807 90
1902	212,465,647 22	135,478,385 56	79,987,261 66	4,882,994 73	75,104,266 93
1903	225,161,463 31	134,234,111 81	90,927,351 50	5,007,444 97	85,919,909 53
1904 (approximativement)	232,236,000 »	138,706,000 »	93,530,000 »	5,241,600 »	88,288,400 »
Moyennes des années 1900-1904.	217,965,195 84	137,686,855 03	80,278,340 81	4,978,530 36	75,299,840 44
Moyennes annuelles pour la période 1885-1904.	165,980,384 »	98,475,067 »	66,842,734 46	5,104,971 49	62,400,845 92

Annexe 2.

CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissement).	BONI du compte d'exploitation.	MONTANT des pensions allouées aux fonctionnaires et employés du chemin de fer.	BONI réduit du montant des pensions.	Longueur moyenne exploitée.	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen du combustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
7	8	9	10	11	12	13	14
44,281,179 10	417,055 19	309,240 »	107,815 19	Kilom 3,173	58 35	5 65	131 »
44,943,534 95	945,040 66	351,731 »	593,309 66	3,200	56 56	5 10	129 46
46,192,386 04	6,543,057 94	353,876 »	6,189,181 94	3,217	53 72	4 70	108 »
46,607,693 82	10,390,095 01	386,182 »	10,003,913 01	3,227	53 16	5 74	115 65
47,168,740 40	10,150,457 44	437,617 »	9,712,840 44	3,235	54 57	6 68	115 52
45,838,707 »	5,689,141 »	367,729 »	5,321,412 »	3,210	55 27	5 57	119 93
47,805,730 67	4,324,449 41	464,579 »	3,859,870 41	3,249	59 50	10 96	132 50
48,556,660 99	4,881,712 16	482,550 »	4,399,162 16	3,269	58 97	10 26	154 »
49,326,397 92	3,224,294 21	509,296 »	2,714,998 21	3,276	58 90	7 52	139 50
49,756,076 99	8,971,118 12	533,238 »	8,457,910 12	3,279	56 04	6 40	131 »
50,449,400 64	10,688,621 85	561,209 »	10,127,412 85	3,289	56 57	6 89	126 48
49,178,854 »	6,418,045 »	510,174 »	4,907,871 »	3,272	58 »	8 41	136 70
51,146,077 61	7,581,846 74	615,012 »	6,966,834 74	3,299	58 55	7 33	125 29
52,179,404 18	11,988,373 24	675,629 »	11,312,744 24	3,330	56 57	7 42	121 71
52,995,684 68	9,833,196 07	724,113 »	9,109,083 07	3,340	59 90	8 26	118 69
61,496,469 61	11,844,896 91	764,366 »	11,080,530 91	4,004	59 13	9 16	117 50
63,193,567 59	13,624,614 51	809,395 »	12,815,219 51	4,040	58 97	11 15	127 50
56,202,240 73	10,974,585 49	717,703 »	10,256,882 49	3,602	58 62	8 67	124 14
63,480,815 22	1,660,147 37	919,620 »	2,579,767 37	4,060	57 13	17 91	127 50
63,335,714 10	30,093 80	906,299 »	876,205 20	4,048	67 18	17 44	127 64
65,137,519 43	9,966,747 50	960,367 »	9,006,380 50	4,045	62 88	12 29	131 08
67,007,887 55	18,912,021 98	1,170,789 »	17,741,232 98	4,053	59 62	12 24	129 88
68,911,222 »	19,377,178 »	1,274,864 »	18,102,314 »	4,055	29 73	12 29	131 63
65,974,631 66	9,325,178 78	1,016,388 »	8,278,790 98	4,053	63 31	14 39	129 95
54,298,508 35	8,101,587 57	660,498 »	7,441,240 »	3,534	5,932	9 27	126 91

Dépenses pour traitements et salaires. —

Désignation des services.	Objet des dépenses.	1885.	Par kilom.	1890.	Par kilom.
Longueur moyenne des lignes exploitées (kil.)		3,173.1		3,248.6	
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1° Services communs . . .	492,000		489,505	
	2° Voies et travaux . . .	1,587,005		1,701,017	
	3° Traction et matériel . . .	1,606,978		1,782,580	
	4° Transports	8,873,497	14,390,227 4,535	9,314,917	15,194,031 4,677
	5° Perception des recettes et contrôle	1,796,564		1,861,120	
	6° Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité . . .	34,182		44,892	
	1° Services communs auxiliaires, agréés, etc.	123,063		119,653	
	2° Voies et travaux : agréés, surveillant, etc . . .	9,466,969		10,573,524	
	a) 11,069,039			11,800,000	
	3° Traction et matériel : agréés et ouvriers . . .	b) 55,304		8,082	
Salaires. . . .	c) 5,292,364			6,098,136	
	4° Trac. et matériel : primes d'économie	550,895	34,698,173 10,935	594,376	38,006,917 11,699
	5° Transports : agréés, gardes temporaires, etc .	7,668,458		8,327,362	
	6° Transports : primes de régularité	389,961		389,768	
	7° Transports : primes aux agents constatant de fausses déclarations .	»		5,000	
	8° Perception des recettes et contrôle aux auxiliaires et ouvriers . .	82,120		91,016	
	Total général	49,088,400	15,470	53,200,948	16,376
	a) Article 18 du budget.			a) Article 18 du budget.	
	b) — 20 —			b) — 20 —	
	c) — 21 —			c) — 21 —	

Annexe 3.

Exercices 1885, 1890, 1895, 1900, 1905.

1895.	Par kilom.	1900.	Par kilom.	1905.	Par kilom.
3,298.8		4,060.1		4,055	
493,194		638,296		554,800	
1,805,216		2,205,092		2,329,300	
1,981,473		2,552,328		2,707,300	
10,540,172	16,871,496	11,043,938	21,943,187	15,327,100	23,515,800
1,986,079		2,416,861		2,457,300	
65,062		86,672		140,000	
127,734		148,909		165,123	
a) 6,308,022		a) 7,484,191		a) 7,721,565	
b) 5,003,721		b) 7,667,386		b) 7,908,559	
c) 13,956,586		c) 21,196,665		c) 24,625,443	
d) 4,012		d) 26,466		d) 30,366	
e) 6,467,553		e) 8,126,979		e) 9,533,801	
41,949,232	12,716	58,008,466	14,288	65,331,626	16,112
723,742		1,050,735		1,269,473	
8,853,912		11,569,711		13,212,221	
398,993		569,920		686,976	
5,000		5,000		5,000	
99,950		162,513		176,099	
58,820,428	17,830	79,951,653	19,692	88,850,426	21,911
a) article 14 du budget.		a) article 15 du budget.		a) article 14 du budget	
b) — 16 —		b) — 17 —		b) — 16 —	
c) — 18 —		c) — 19 —		c) — 18 —	
d) — 20 —		d) — 21 —		d) — 20 —	
e) — 21 —		e) — 22 —		e) — 21 —	

D'après la situation du Trésor, le total général des crédits votés à la date du 31 décembre 1903, pour les dépenses de premier établissement des chemins de fer, monte à fr. 2,179,068,196 63

Les crédits reportés à l'exercice 1904 étant de 35,762,109 02

Les dépenses s'élèvent à fr. 2,143,306,087 61
et se répartissent comme il suit :

Paiements effectués fr. 1,716,451,198 93

Capitaux correspondant à des
rentes ou annuités 426,854,888 68

Ensemble fr. 2,143,306,087 61

Par suite de diverses opérations financières, la répartition de ces dépenses s'est modifiée et, actuellement, elle s'établit comme il suit :

Aux paiements effectués fr. 1,716,451,198 93

il faut, d'une part, ajouter le montant des dépenses relatives à la conversion des titres de la Grande Compagnie du Luxembourg et au remboursement en numéraire de diverses obligations, soit . . fr. 125,196,075 » (1)

et, d'autre part, en déduire les remboursements en espèces faits au trésor en vertu de diverses

conventions 39,503,056 83 (2) 88,891,018 17

Total fr. 1,802,342,217 10

Les capitaux correspondant à des
rentes ou annuités, soit fr. 426,854,888 68

doivent être diminués de la somme

ajoutée aux dépenses, ci 88,891,018 17

Reste fr. 340.963,870 51

Total général . . . 2,143,306,087 61

(1) Obligations : du Luxembourg	fr. 87,158,175
— Anvers-Gand	2,577,500
— Eecloo-Gand	676,000
— Anvers-Rotterdam	15,876,550
— Est-Belge	10,008,500
— Liégeois-Limbourgeois	5,238,500
— Tongres-Bilsen	269,500
— Actions privilégiées du Luxembourg	5,571,550
	fr. 125,196,075

(2) Voir notes a, b, c, d, p. 153, de la situation du trésor, fr. 57,144,056 85

Capital des obligations de l'Entre-Sambre-et-Meuse 2,164,000 »

fr. 59,503,056,85

(41)

Dette consolidée. — Situation des capitaux réalisés de 1830 à 1904.

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1830	632,804 23	»	632,804 23	6 »	37,968 24
1831	46,838,158 83	»	46,838,158 83	5 01	2,348,235 97
1832	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1833	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,530 25
1834	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1835	96,250,396 97	»	96,250,396 97	5 »	4,812,549 85
1836	125,008,782 96	»	125,008,782 96	4 76	5,950,439 15
1837	123,381,502 44	»	123,381,502 44	4 76	5,872,571 93
1838	172,544,213 65	»	172,544,213 65	4 24	7,316,903 79
1839	171,457,028 72	1,466,666 67	169,990,362 05	4 24	7,207,591 35
1840	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 73	4 50	11,443,354 65
1841	252,317,683 52	1,435,242 43	250,882,441 09	4 50	11,289,709 80
1842	277,999,246 74	1,418,410 51	276,581,136 23	4 56	12,612,098 16
1843	672,036,284 49	398,441,752 84	273,594,531 65	4 52	12,366,472 80
1844	595,667,597 35	229,109,525 93	366,558,071 42	4 40	16,128,555 12
1845	592,965,829 59	228,749,330 52	364,216,499 07	4 40	16,025,525 96
1846	589,179,658 78	228,300,700 87	360,878,957 91	4 41	15,914,762 05
1847	584,773,575 66	227,812,790 45	356,960,785 21	4 40	15,706,274 57
1848	616,180,730 02	227,583,631 74	388,597,098 28	4 47	17,370,290 28
1849	612,000,094 05	227,583,631 74	384,416,462 31	4 47	17,183,415 85
1850	606,619,472 90	227,583,631 74	379,035,844 16	4 48	16,980,805 68
1851	600,993,620 88	227,583,631 74	373,409,989 14	4 48	16,728,767 51
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	4 51	17,476,444 88
1853	609,196,669 84	227,583,631 74	381,613,038 10	4 52	17,248,909 32
1854	624,378,403 88	233,567,408 01	390,810,995 87	4 35	17,000,278 33
1855	618,469,512 07	231,932,739 53	386,636,772 54	4 36	16,857,363 26
1856	612,651,630 43	230,285,423 41	382,366,207 02	4 36	16,671,166 63
1857	606,446,520 88	228,556,440 57	377,890,080 31	4 34	16,400,429 47
1858	600,237,550 38	227,583,631 74	372,653,918 64	4 34	16,173,480 04
1858	593,792,646 68	227,583,631 74	366,209,014 94	4 35	15,930,092 15
1860	631,975,321 66	227,583,631 74	401,391,689 92	4 37	17,671,916 85

capitaux réalisés de 1839 à 1904.

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
632,804 23	6 »	»	»	»	4 p. c.
46,838,158 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 91	6 76	26,018,844 43	»	»	»
72,691,169 88	6 78	25,919,435 08	»	»	»
71,543,891 81	6 81	25,897,200 49	10,000,000 »	10,000,000 »	»
70,364,846 76	6 84	25,885,550 24	»	10,000,000 »	»
96,490,498 64	6 17	28,518,284 32	14,524,163 74	24,524,163 74	»
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	9,066,448 57	33,590,612 31	»
129,027,048 64	5 67	43,517,165 01	23,200,807,82	56,791,420 13	»
126,741,395 04	5 69	43,248,967 01	11,031,262 85	67,822,682 98	»
206,385,990,99	5 55	47,910,778 74	57,130,903 30	124,953,586 28	»
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	»	124,953,586 28	»
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	19,438,725 56	144,392,311 84	»
227,241,124 78	5 44	46,353,406 87	898,203 15	145,290,514 99	»
324,054,203 31	4 98	42,503,868 11	»	145,290,514 99	»
321,917,109 92	4 98	42,299,389,15	12,019,480 95	157,309,995 04	»
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	3,559,737 50	160,869,732 99	»
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	»	160,869,732 99	»
318,475,847 55	4 98	40,121,250 73	5,508,626 32	166,378,359 31	»
314,945,072 77	4 98	39,474,389 54	461,089 74	166,839,449 05	»
340,356,322 01	4 99	38,679,519 45	1,061,133 78	167,900,582 83	»
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	505,078 63	168,405,661 46	»
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	705,913 57	169,111,575 03	»
345,031,619 39	5 »	36,581,418 74	980,632 61	170,092,207 64	»
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,333,035 29	173,425,242 93	»
350,217,807 99	4 81	36,418,967 55	5,011,753 87	178,436,996 80	»
346,454,801 40	4 81	35,911,405 62	3,876,345 84	182,313,342 64	»
342,514,104 55	4 79	35,375,975 76	4,287,192 20	186,600,534 84	»
337,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,216,752,83	189,817,287 67	»
331,893,594 51	4 80	34,345,320 43	1,067,425 46	190,884,712 83	»
370,600,802 44	4 77	33,790,887 78	2,292,466 84	193,177,179 64	»

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

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,341,188 87	4 38	17,403,544 08
1862	617,618,068 84	227,583,631 74	390,034,437 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,037,517 97	227,583,631 74	382,453,886 23	4 38	16,751,480 21
1864	602,071,065 35	227,683,631 74	374,487,433 61	4 39	16,439,998 31
1865	653,138,940 84	227,583,631 74	425,555,309 10	4 41	18,766,980 13
1866	644,207,245 01	227,583,631 74	416,623,613 27	4 42	18,414,763 69
1867	693,491,937 57	227,583,631 74	465,908,305 83	4 44	20,686,328 74
1868	690,250,628 91	227,583,631 74	462,666,997 17	4 44	20,542,414 67
1869	683,110,510 61	227,583,631 74	455,526,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 33	227,583,631 74	454,030,393 59	4 46	20,249,755 53
1871	746,175,986 50	227,583,631 74	518,592,354 76	4 43	22,973,641 28
1872	737,037,513 96	219,959,631 74	517,077,882 22	4 45	23,009,965 75
1873	1,045,058,355 61	221,369,266 69	823,689,088 92	3 91	32,206,243 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823,470,225 78	3 91	32,197,685 80
1875	1,044,560,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	3 91	32,186,768 41
1876	1,053,498,567 44	221,369,266 69	832,129,300 75	3 91	32,536,255 63
1877	1,134,550,645 62	221,369,266 69	913,181,378 93	3 92	35,796,710 02
1878	1,254,487,248 91	221,369,266 19	1,033,117,982 22	3 85	39,775,042 31
1879	1,275,555,948 91	221,369,266 69	1,054,186,682 22	3 86	40,691,605 93
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207,394,782 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,408,148 91	221,369,266 69	1,222,038,882 22	3 69	45,093,234 75
1882	1,593,096,348 91	221,369,266 69	1,371,727,082 22	3 62	49,656,520 37
1883	1,764,706,848 91	221,369,266 69	1,543,337,582 22	3 67	56,640,489 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,652,782 22	3 67	56,762,157 10
1885	1,772,048,948 91	221,369,266 69	1,550,679,682 22	3 67	56,909,944 33
1886	1,901,670,848 91	308,082,566 69	1,593,588,282 22	3 66	58,325,331 42
1887	1,915,846,573 91	308,503,441 69	1,607,343,132 22	3 35	53,845,994 92
1888	1,927,561,473 91	308,503,441 69	1,619,058,032 22	3 35	54,238,414 07
1889	1,973,068,873 91	308,503,441 69	1,664,565,432 22	3 35	55,762,941 97
1890	2,006,564,173 91	308,503,441 69	1,698,060,732 22	3 36	57,054,840 60

capitaux réalisés de 1830 à 1904.

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
363,914.025 05	4 78	33,427,463 72	4,579,770 26	497,756,949 90	4 p. c.
356,943,709 35	4 78	33,090,727 75	5,940,013 89	203,666,963 79	»
349,682,098 44	4 79	32,771,787 79	6,334,615 »	210,001,578 79	»
342,409,721 58	4 80	32,377,712 03	5,823,405 98	215,824,984 77	»
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	10,434,939 37	226,259,924 14	»
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	15,201,925 12	241,461,849 26	—
436,815,219 01	4 73	29,093,086 82	9,072,579 77	250,534,429 03	—
433,835,147 30	4 73	28,831,849 87	4,464,038 22	254,998,467 25	—
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,843,974 83	259,842,442 80	—
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,003,402 95	268,845,545 03	—
489,452,757 63	4 70	29,439,597 13	27,130,815 19	295,976,360 22	—
487,675,036 46	4 72	29,402,845 76	30,782,138 50	326,758,498 72	—
727,429,573 36	4 43	96,259,515 56	96,050,899 18	422,809,397 90	—
727,213,998 26	4 43	96,256,227 52	33,188,625 60	455,998,023 50	—
726,938,085 86	4 43	96,253,022 16	17,220,443 66	473,218,467 16	—
735,903,308 87	4 42	96,225,991 88	23,997,148 26	497,215,615 42	—
817,448,947 83	4 38	96,032,431 10	100,160,017 39	597,375,632 81	—
917,299,327 25	4 33	115,818,654 97	52,993,113 52	650,368,746 33	—
938,551,743 70	4 33	115,634,968 52	38,977,803 99	689,346,550 32	—
1,099,684,709 89	4 94	107,710,072 33	51,593,533 70	740,940,084 02	—
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	57,468,935 14	798,409,019 16	—
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	60,950,967 17	859,359,986 33	—
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 11	39,046,247 96	898,406,234 29	—
1,421,969,637 71	3 99	124,683,444 51	14,532,401 59	912,938,635 88	—
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	14,719,162 93	927,657,798 81	—
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	14,060,765 »	941,718,563 81	—
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	14,188,368 17	955,906,931 98	3 50 p. c.
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,977,548 24	969,884,480 22	—
1,542,994,028 51	3 61	121,574,403 71	15,368,860 88	985,253,341 10	—
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,378 975 55	1,002,632,316 65	—

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

Dettes consolidées. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondants à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1891	2,061,638,423 91	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 35	58,730,021 90
1892	2,127,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 34	60,753,166 54
1893	2,169,730,203 93	309,979,621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,971,347 05	309,920,464 83	1,895,050,882 22	3 33	63,105,494 37
1895	2,226,529,447 05	309,920,464 83	1,916,608,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 05	309,920,464 83	1,998,576,857 22	3 »	59,957,305 71
1897	2,370,394,775 57	309,920,343 35	2,060,474,432 22	3 »	61,814,232 96
1898	2,603,787,175 57	309,920,343 35	2,293,866,832 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,650,898,450 57	309,920,343 35	2,340,977,807 22	3 »	70,229,334 21
1901	2,778,051,350 57	309,920,343 35	2,468,131,007 22	3 »	74,043,930 21
1902	2,879,394,050 57	309,920,343 35	2,569,473,707 22	3 »	77,084,211 21
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 21
1904	3,116,872,948 42	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 21

capitaux réalisées de 1830 à 1904.

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
1,631,843,080 96	3 60	121,291,901 26	17,201,942 26	1,019,834,258 91	—
1,696,828,064 33	3 58	122,129,017 89	18,922,549 91	1,038,756,808 82	—
1,738,078,115 48	3 56	121,672,466 74	14,165,760 90	1,052,922,569 72	—
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	17,624,462 72	1,070,547,032 44	—
1,795,618,461 55	3 20 ²	120,990,520 72	17,150,429 50	1,087,697,461 94	—
1,878,469,746 44	3 18 ²	120,107,110 78	25,561,847 06	1,113,259,309 »	—
1,940,962,312 92	3 18 ⁵	119,512,119 30	50,251,720 46	1,163,511,029 46	3 25 p. c.
2,174,862,454 58	3 16 ⁴	119,004,377 64	238,445,693 51	1,401,956,722 97	—
2,178,220,217 91	3 16 ⁴	118,941,089 31	60,357,566 59	1,462,314,289 56	3 25 p. c.
2,219,501,706 34	3 16 ⁴	121,476,100 88	58,555,245 60	1,520,869,535 16	»
2,342,547,185 49	3 16 ⁴	125,583,821 73	67,306,146 66	1,588,175,681 82	3 p. c.
2,443,219,678 13	3 15 ⁵	126,254,029 09	63,688,200 42	1,651,863,882 24	»
2,552,178,365 59	3 14 ⁰	126,583,041 63	62,283,108 32	1,714,146,990 56	»
2,680,047,146 12	3 14 ²	126,905,661 10	—	—	»

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

*Note sur le capital correspondant aux annuités et sur la décomposition
de celles-ci en intérêt et amortissement.*

Valeur au 1^{er} janvier 1904 des annuités désignées ci-après, inscrits au
Budget de la Dette publique.

Bassins houillers :

a) Rachat du matériel.	37 annuit. payab. de 1904 à 1940 de fr.	612,000	» à 4 1/2 p. c. fr.	11,312,570	»
	42 — 1904 à 1945	8,471,837	»		
	1 — en 1946	8,431,924	»		
b) Rachat des concessions.	2 — 1947 à 1948	8,323,183	»		
	16 — de 1949 à 1964	1,164,273	» 4 p. c.	177,866,401	»
	1 — en 1965	640,343	»		
	1 — 1966	113,949	»		
Mons à Manages . . .	37 — de 1904 à 1940	672,330	»		
	1 — en 1941	78,438 50	» 5 p. c.	11,296,194 25	
Luxembourg . . .	46 — de 1904 à 1949	8,475	» 5 p. c.	174,600	»
Anvers à Gand. . .	32 — 1904 à 1935	160,668	» 3 p. c.	3,276,000	»
Eecloo à Gand. . .	46 — 1904 à 1949	64,764	» —	1,605,500	»
Tongres à Bilsen . .	9 — 1904 à 1912	34,180	» —	266,500	»
Liégeois-Limbourgeois.	52 — 1904 à 1955	796,140	» —	20,566,500	»
Est-Belge . . .	82 1/2 — 1904 à 1944	479,563	» —	22,540,000	»
Charleroi-Louvain . .	26 1/2 — 1904 à 1916	8,015	» —	157,000	»
	41 — 1904 à 1944	978,669	»		
Anvers-Rotterdam. .	8 — 1945 à 1952	860,318	» —	25,243,000	»
	14 — 1953 à 1966	200,687	»		
Liège à Maestricht. .	48 — 1904 à 1951	137,515	» —	3,474,500	»
Landen-Ciney . . .	63 — 1904 à 1966	858,287 69	»		
	1 — en 1967	572,210 02	»	24,252,261 44	
Landen-Hasselt . . .	33 — de 1904 à 1936	188,310	»		
	1 — en 1937	176,170 95	»	3,974,892 70	
Total fr.				306,005,619 39	

Une annuité de fr. 132,562.50 figure, en outre, au budget de la Dette publique, pour le service des obligations émises par la Société du Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Le paiement de cette annuité résulte d'une opération financière, la contre-valeur de la capitalisation ayant été intégralement versée dans la caisse de l'État et portée en recette au budget extraordinaire.

Le prix de rachat de la concession a été liquidé en titres 3 p. c. belge : le capital créé à cet effet a été porté au compte du chemin de fer.

Postérieurement, la société — afin de pouvoir clôturer la liquidation — a demandé à l'État de se charger du service des titres dont les porteurs n'avaient pas accepté le remboursement anticipatif.

L'arrêté royal du 17 mars 1902, pris en exécution de l'article 6 de la loi du 9 mai 1898, a autorisé cette opération.

De ce chef, le capital des annuités portées au budget de la Dette publique s'élève à fr. 340,963,871.17.

Les annuités pour 1904 s'élèvent à fr. 14,053,719.69, se divisant, suivant note ci-jointe, en

	Intérêts.	Amortissement.
Fr.	11,401,963 35	2,651,756 34

En appliquant à ce capital l'intérêt de 3 p.c. comme le fait l'administration des chemins de fer et la dotation d'amortissement de 0,438648, on voit que l'intérêt et l'amortissement sont

10,229,016 13	1,495,831 21
---------------	--------------

d'où une insuffisance dans le chiffre du compte rendu, par rapport à ceux de la trésorerie, de fr.

1,172,947 22	1,156,225 13
--------------	--------------

et une différence totale de fr.

2,529,172 35

Les annuités portées au budget de la Dette publique pour l'exercice 1904, se décomposent comme il suit en intérêts et amortissement.

LIGNES.	Intérêts.	Amortissement.	Total.
Mons à Manage	563,463 70	108,864 30	672,330 »
<i>Bassins houillers :</i>			
Rachat du matériel	480,784 »	131,216 »	612,000 »
— des concessions	7,114,644 »	1,357,193 »	8,471,837 »
Luxembourg	7,275 »	1,200 »	8,475 »
Anvers-Cand	98,280 »	61,500 »	159,780 »
Eecloo-Cand	48,465 »	17,000 »	65,465 »
Tongres-Bilsen	7,597 50	26,500 »	34,097 50
Liégeois-Limbourgeois	614,820 »	145,000 »	759,820 »
Est-Belge	674,077 50	285,000 »	959,077 50
Charleroi-Louvain.	6,952 50	9,000 »	15,952 50
Anvers-Rotterdam	757,290 »	221,500 »	978,790 »
Liège-Maestricht	104,235 »	33,000 »	137,235 »
Hesbaye-Condroz	727,567 85	130,719 84	858,287 69
Landen-Hasselt	119,246 80	69,063 20	188,310 »
Entre-Sambre-et-Meuse	77,562 50	55,000 »	132,562 50
Totaux	11,401,963 35	2,651,756 34	14,053,719 69

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNEES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL utile. — Total.	CAPITAL par kilomètre.	POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855	15 5	1,952,224 79	144,610	•	421,459	269,362 30	163,847 44
1856	55 7	5 930,077 03	166,561	•	871,507	825,594 01	451,135 07
1857	90 8	18,698,755 52	205,935	•	1,584,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1858	202 6	56,524,192 89	180,277	5,500	2,258,505	5,098,267 65	2,768,616 64
1859	275 5	51,024,165 40	186,697	54,536	1,932,731	4,282,886 86	5,082,994 25
Moyennes quinquennales .	125 2	22,827,682 28	176,775	•	1,575,671	1,978,797 24	1,528,516 54
1840	524 7	65,647,598 17	196,019	104,892	2,199,519	5,555,946 58	5,077,994 08
1841	540 5	77,589,100 85	227,281	176,722	2,659,744	6,281,809 09	4,469,587 95
1842	598 5	97,867,175 80	245,589	192,910	2,724,104	7,501,812 49	4,479,474 51
1843	485 5	142,086,049 83	292,659	359,140	5,085,349	9,028,821 87	5,595,854 52
1844	559 8	149,526,533 54	266,749	560,006	5,581,529	11,247,460 76	5,977,027 05
Moyennes quinquennales .	421 8	106,065,211 21	245,659	278,914	2,806,009	7,885,170 11	4,679,547 58
1845	559 8	154,221,225 52	275,195	691,283	5,470,678	12,420,850 21	6,506,285 15
1846	559 8	160,578,220 91	286,671	778,897	5,700,111	15,599,571 22	7,069,950 78
1847	569 6	164,522,857 65	280,061	1,005,677	5,746,590	14,776,388 10	9,066,476 92
1848	594 9	167,775,158 15	282,024	876,515	5,658,065	12,502,826 29	8,605,178 47
1849	624 6	170,651,915 59	275,186	1 054,842	5,924,006	15,291,528 55	7,984,754 75
Moyennes quinquennales .	581 8	165,545,873 16	279,487	887,444	5,696,050	15,278,252 87	7,806,129 21
1850	624 6	171,590,915 71	274,721	1,261,155	4,188,614	15,106,596 54	9 045,255 59
1851	624 6	172,044,229 41	275,447	1,271,405	4,555,756	16,558,291 49	8,571,975 74
1852	624 6	175,095,717 06	277,151	1,479,544	4,451,504	17,408,068 15	8,258,721 18
1853	651 4	174,222,585 79	275,950	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	9,785,550 28
1854	656 6	177,895,526 16	479,445	2,545,892	4,905,814	22,748,574 52	11,051,968 49
Moyennes quinquennales .	628 4	175,769,554 42	276,554	1,659,820	4,517,549	18,269,488 55	9,297,645 82

Réseau de l'État Belge depuis l'origine.

Annexe 7.

PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.					SOLDE en tenant compte des charges financières et des pensions accordées au personnel.				COEFFICIENTS des frais d'exploitation.
Bénéfice brut. 9	Tonnage. 10	Recettes brutes. 11	Dépenses d'exploitation 12	Bénéfice brut. 13	Pour tout le réseau.		Par kilomètre exploité		
					Bénéfices nets. 14	Pertes sèches. 15	Bénéfices nets 16	Pertes sèches. 17	
100,515 06	»	19,989	12,507	7,482	66,999 05	»	4,962 90	»	62 68
594,458 54	»	25,126	12,076	11,050	258,121 57	»	7,250 50	»	52 22
227,886 46	»	15,615	15,105	2,510	»	182,194 55	»	2,009 90	85 91
529,651 01	50	15,292	15,665	1,627	»	716,567 89	»	3,556 80	88 69
1,199,892 65	126	15,672	11,281	4,391	»	421,285 47	»	1,541 50	71 89
450,480 70	»	16,061 66	12,405 16	3,656 50	»	995,244 99	»	1,615	77 25
2,277,952 50	525	16,495	9,479	7,016	51,799 96	»	159 50	»	57 47
1,812,421 14	519	18,148	15,126	5,522	»	865,450 47	»	2,541 70	71 15
5,022,538 18	484	18,825	11,241	7,584	»	411,897 52	»	1,055 60	59 71
5,654,967 55	740	18,597	11,110	7,487	»	1,011 442 95	»	2,085 20	59 75
5,270,455 72	1,005	20,092	10,677	9,415	»	614,324 17	»	1,097 40	55 14
5,205,622 51	614	18,689	11,091	7,595	»	2,851,314 95	»	1,352	59 36
6,114,565 06	1,256	22,184	11,265	10,919	»	51,465 81	»	97 50	50 07
6,529,620 44	1,579	24,294	12,629	11,665	64,690 88	»	115 60	»	52 14
5,709,911 18	1,767	25,942	15,917	10 025	»	1,402,864 41	»	2,462 90	61 56
5,699,617 82	1,475	20,680	14,461	6,219	»	5,511,099 52	»	5,902	69 93
5,506,775 80	1,658	21,280	12,781	8 496	»	2,115,274 98	»	5,586 60	60 07
5,472,508 66	1,503	22,827	15,419	9,408	»	7,019,011 84	»	2,415	58 77
6,061,565 15	2 021	24,186	14,482	9,701	»	1,519,621 42	»	2,452 90	59 88
7,966,515 75	2,027	26,158	15 401	12,754	247,768 15	»	596 70	»	51 24
9,152,510 97	2,371	27,871	15,218	14,653	1,588,975 52	»	2,223,80	»	47 42
9,962 581 78	2,917	51,275	15,405	15,778	1,977,408 20	»	5,151 80	»	49 55
11,716,606 05	3,688	55,754	17,529	18,465	3,341,515 86	»	5,240	»	48 50
8,971,842 74	2,607	29,075	14,700	14,375	5,436,058 19	»	1,750	»	50 88

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL utile. — Total.	CAPITAL par kilomètre.	POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.
1	2	3	4	5	6	7	8
1853	652.4	182,833,758 60	280,248	2,716,599	5,288,216	24,023,845 11	12,728,159 20
1856	715.1	184 707,965 63	259 021	2,618,658	3,902,707	21,703,088 82	14,526,567 67
1857	744.6	202,773,790 78	272,528	2,839,523	6,438,424	23,598,914 74	13,937,294 19
1858	745.7	203,887,837 58	276,100	3,271,034	6,640,918	27,380,806 31	14,532,526 94
1859	745.7	206,383,830 08	277,033	3,598,860	7,140,640	28,177,369 10	14,081,712 15
Moyennes quinquennales .	720.8	196,537,845 89	272,946	2,972,893	6,298,187	26,097,270 41	15,925,242 03
1860	747.2	208,929,464 41	279,616	3,770,615	7,412,361	29,683,919 53	14,095,329 50
1861	748.6	215,713,416 59	285,487	4,203,671	7,849,394	33,753,191 66	15,138,163 81
1862	748.6	219,812,535 65	295,631	4,374,993	8,151,683	32,661,721 37	14,923,162 78
1863	748.6	224,934,507 69	300,473	4,372,434	8,818,932	33,976,414 33	15,626,644 15
1864	748.6	228,918,013 19	303,793	3,332,503	9,421,632	36,329,916 90	17,284,030 25
Moyennes quinquennales .	748.3	219,261,911 50	295,000	4,434,808	8,326,843	33,277,432 77	15,413,510 30
1865	749.2	233,993,154 17	314,993	6,006,193	10,677,963	38,425,646 98	19,691,879 19
1866	789.8	243,123,433 99	310,364	6,648,566	11,637,417	38,506,936	23,209,275 38
1867	862.7	237,608,336 34	298,607	6,681,064	12,616,961	40,166,538 67	24,134,038 63
1868	862.7	258,344,542 31	299,460	6,787,898	12,824,334	41,987,823 38	24,001,667 33
1869	862.7	260,562,731 06	300,061	7,248,814	13,577,016	43,509,329 63	24,416,512 77
Moyennes quinquennales .	825.4	249,486,847 63	304,097	6,670,467	12,296,738	40,478,898 97	23,090,680 67
1870	868.7	264,830,389 11	304,838	7,767,488	14,134,336	43,374,674 38	23,731,200 42
1871	1,422.2	308,210,383 19	216,714	11,204,691	18,282,037	66,970,737 76	33,007,040 06
1872	1,469.6	343,643,022 69	233,849	13,264,731	23,197,623	69,837,276 30	42,111,333 73
1873	1,871.1	337,542,607 28	287,287	16,285,822	29,101,309	83,973,964 84	62,610,362 71
1874	1,923.1	373,863,946 69	299,136	16,137,240	32,444,823	87,286,542 19	60,200,976 80
Moyennes quinquennales .	1,511.3	406,018,950 19	268,369	12,931,994	23,432,069	71,089,043 17	43,132,222 74
1875	1,968.3	391,703,346 93	300,892	14,383,841	34,961,012	89,293,933 39	38,172,831 38
1876	2,033.2	663,287,673 83	323,031	14,372,936	36,913,707	90,029,638 26	37,724,438 83
1877	2 144.7	892,620,346 02	416,198	14,534,834	37,421,220	90,413,361 83	33,252,284 03
1878	2,433.3	937 241,988 38	384,837	16,022,800	40,391,240	93,793,893 60	37,319,723 07
1879	2,532.0	989,881,367 20	387,883	17,343,233	40,920,427	100 190,870 33	38,997,677 39
Moyennes quinquennales .	2,530.3	814,917,023 33	392,376	15,373,941	38,122,721	93,263,143 92	37,329,394 98

PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.					SOLDE en tenant compte des charges financières et des pensions accordées au personnel.				COEFFICIENTS des frais d'exploitation.
Bénéfice brut. 9	Tonnage. 10	Recettes brutes. 11	Dépenses d'exploitation 12	Bénéfice brut. 13	Pour tout le réseau.		Par kilomètre exploité		
					Bénéfices nets. 14	Pertes sèches. 15	Bénéfices nets. 16	Pertes sèches. 17	
11,895,785 91	4,166	57,744 »	19,510 »	18,254 »	2,957,824 22	»	4,535 70	»	51 69
10,578,721 15	5,672	51,645 »	20,090 »	14,555 »	1,061,059 50	»	1,487 90	»	57 99
11,661,650 55	5,845	54,579 »	18,718 »	15,661 »	1,165,059 95	»	1,561 90	»	54 44
12,828,279 57	4,594	56,718 »	19,515 »	17,205 »	2,291,788 27	»	5,075 50	»	55 15
14,095,856 97	4,562	57,787 »	18,884 »	18,905 »	3,581,816 71	»	4,553 10	»	49 97
12,171,038 59	4,127	56,251 »	19,552 »	16,899 »	10,855,508 45	»	3,014 »	»	55 36
15,592 590 05	5,047	59,729 »	18,862 »	20,867 »	5,071,465 41	»	6,787 30	»	47 48
18,595,025 55	5,619	45,062 »	20,555 »	24,707 »	7,718,692 63	»	10,510 90	»	44 88
17,756,558 59	5,849	45,650 »	19,957 »	25,695 »	6,399,100 97	»	8,815 20	»	45 70
18,549,770 20	6,115	45,587 »	20,874 »	24,515 »	6,891,551 78	»	9,205 70	»	45 99
19,045,866 65	7,155	48,550 »	25,088 »	25,442 »	7,265,177 05	»	9,702 40	»	47 58
17,865,922 27	5,937	44,471 »	20,598 »	25,875 »	55,545,785 84	»	4,966 »	»	46 52
18,751,767 79	8,019	51,290 »	26,554 »	24,956 »	6,609,695 07	»	8,822 30	»	51 25
15,097,660 62	8,424	48,502 »	20,586 »	19,116 »	1,956,182 05	»	2,476 80	»	60 50
16,052,520 02	7,727	46,559 »	27,975 »	18,584 »	1,987,451 44	»	2,505 80	»	60 08
17,986,156 21	7,874	48,070 »	27,821 »	20,849 »	5,558,517 94	»	4,101 90	»	57 16
19,092,986 88	8,560	50,454 »	28,502 »	22,152 »	4,551,707 05	»	5,252 90	»	56 12
17,588,218 50	8,079	49,041 »	27,975 »	21,066 »	18,625,551 55	»	4,516 »	»	57 04
19,745,474 16	8,940	52,255 »	29,505 »	22,728 »	5,155,856 91	»	5,912 10	»	56 49
51,965,747 71	7,879	47,795 »	24,615 »	25,178 »	10,557,142 89	»	7,268 40	»	52 27
27,625,942 77	9,029	47,521 »	28,725 »	18,798 »	5,911,974 07	»	2,661 50	»	60 44
25,565,402 15	8,704	45,949 »	55,462 »	12,487 »	»	8,969,975 24	»	4,795 95	72 82
27,085,565 59	8,585	46,541 »	51,272 »	14,069 »	»	7,576,692 40	»	5,851 80	68 97
25,956,820 45	8,587	47,058 »	29,865 »	17,175 »	5,038,506 25	»	402 »	»	65 49
51,125,084 21	7,516	45,498 »	29,582 »	15,826 »	»	4,854,556 58	»	2,458 50	63 15
52,905,219 45	7,998	44,141 »	28,115 »	16,026 »	»	4,014,297 62	»	1,955 10	63 69
55,181,077 78	6,788	42,157 »	25,755 »	16,404 »	»	4,965,841 41	»	2,515 40	61 09
58,276,170 55	6,580	59,556 »	25,619 »	15,717 »	»	4,058,907 59	»	1,668 70	60 04
41,195,192 74	6,796	59,260 »	25,118 »	16,142 »	»	2,950,887 72	»	1,158 50	58 89
55,755,748 94	6,917	41,817 »	25,798 »	16,019 »	»	20,824,470 92	»	1,867 »	61 68

ANNÉES	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL utile. — Total.	CAPITAL par kilomètre.	POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.
1	2	3	4	5	6	7	8
1880	2,724 0	1,053,404,494 22	587,416	19,085,786	45,052,882	115,871,074 41	66,189,784 16
1881	2,869 5	1,116,864 922 71	589,219	20,128,181	45,950,022	115,497,486 96	71,006,282 51
1882	3,004 0	1 185,836,359 54	595,754	21,709 587	47,906,137	119,546,452 78	74,493,746 84
1885	3,074 1	1,205,175,405 46	592,042	22,064,770	49,657,604	121,948,759 72	75,101,785 17
1881	3,129 0	1,226,758,614 89	592,061	21,647,575	50,463 943	120,195,486 55	71,498,119 45
Moyennes quinquennales .	2,960 1	1,137,607,994 92	570,904	20,926,740	46,998 517	117,772,044 09	71,658,545 65
1885	3,175 1	1 249,582,765 15	595,803	20,507,722	51,255,224	119,775,906 25	69,882 445 26
1886	3,199 9	1,258,990,174 46	595,417	22,905,259	51,657,884	116,529,508 66	65,910,292 93
1887	3,216 6	1,269,802,741 20	591,765	25 502,457	54,064,504	124,157,746 12	66,689,605 26
1888	3,226 8	1,285,045,016 »	597,628	25,475,037	57,885,610	151,612,616 43	69,971,528 50
1889	3,255 4	1,299,297,555 20	401,588	27,054,039	59 957,199	156,920,084 54	74,714,552 80
Moyennes quinquennales .	3,210 4	1,272,145,210 00	596,246	25,844,499	54,959,241	125,794,772 56	69,455,640 55
1890	3,248 6	1,321,775,559 89	407,767	27,177,116	61,228,892	141,151,819 07	81 045,525 46
1891	3,269 4	1,341,245 045 04	410,242	26,840,667	67,452,178	124,816,555 82	82,224,514 76
1892	3,275 8	1,358,999 586 19	414,555	26,584,525	68,515,978	140,056,549 80	82,480,428 76
1895	3,278 7	1,368,270,626 79	417,521	28,550,140	70,909,992	145,609,996 07	81,585,514 69
1894	3,288 6	1,502,564,084 57	425,452	29,611,186	74,775,172	152,974,889 18	86,557,469 59
Moyennes quinquennales .	3,272 2	1,557,170,510 05	414 667	27,708,727	69,184,042	144,555,921 99	85,776,280 21
1895	3,298 8	1,415,037,545 55	428,555	50,106,525	76,957,198	154,467,550 51	90,456,512 18
1896	3,502 1	1,484,904,955 08	424,004	51,908,887	82,676,592	160,454,765 26	90,757,505 51
1897	3,991 6	1,768,751,551 66	445 115	54,154,529	91,559 845	170,412,727 85	162,081,540 01
1898	4,005 9	1,810,451,558 42	452,167	56,405,580	101,957,754	191,584,178 70	112,902,678 62
1899	4,059 6	1,856,486,577 64	459 572	59,902,457	114,858,225	201,229,218 85	118,661,088 59
Moyennes quinquennales .	3,767,62	1 666 722,556 87	441,442	51,491,475	95,557,918	175,625,647 85	102,967,784 98
1900	4,080 1	1,929,580,555 12	475,205	41,552,210	125,710,016	209,194,511 54	140 428,194 95
1901	4,018 5	1,985,145,009 95	489,856	40,715,545	124,454,401	207,768,557 51	159,587,582 82
1902	4,049 5	2,041,100,957 84	501,065	45,118,501	127,109,684	215,465,847 22	155,478,585 56
1905	4,055 0	2,099,116,857 60	517,916	45,108,346	152,604,692	221,161 465 51	154,254,111 81
1904 (approximatif) . .	4,054 5	2,142,000,000 »	528,501	»	156,400,000	252,256,000 »	158,706,000 »
	4,055 1	2,058,948 651 70	505,068	»	128,855,764	217,965,195 81	157,686,855 05
Total général	125 268 9	49,255,557,177 22	595 057	»	2,471,975,557	5,456 555,500 66	5,219,628,790 54
Moyennes générales . .	1,789 5	705 562,245 59	565,057	»	51,816,557	77 665 075 72	45,994 696 58

	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières et des pensions accordées au personnel.				COEFFICIENTS des frais d'exploitation.	
	Bénéfice brut. 9	Tonnage. 10	Recettes brutes. 11	Dépenses d'exploitation 12	Bénéfice brut. 13	Pour tout le réseau.		Par kilomètre exploité		
						Bénéfices nets. 14	Pertes sèches. 15	Bénéfices nets. 16		Pertes sèches. 17
15,684,290 25	7,006	41,804	25,055	16,771	»	1,754,764 40	»	658 80	59 88	
42,491,204 45	7,015	59,555	24,742	14 841	»	8,056,522 59	»	2,807 60	62 56	
44,850,685 94	7,227	59,722	24,799	14,925	»	7,425,562 20	»	2,471 80	62 42	
48,846,954 60	7,177	59,670	24,776	15,894	»	5 460,567 20	»	1,776 30	59 94	
48,695,567 08	6,948	58,445	22 850	15,565	»	6,856,295	»	2,191 20	59 49	
46,115 700 46	7,069	59,786	24,206	15,578	»	29,555,711 09		1,995	60 84	
49 891,442 97	6,465	57,747	24,025	15,724	»	6,625,550 75	»	2,088	58 55	
50,619,215 71	7,160	56,417	30,629	15,788	»	5 996,755 77	»	1,874	56 56	
57,448,140 86	7,225	58,595	20,755	17,860	6,189 181 94	»	1,924 10	»	55 72	
61,041,287 95	7,895	40,787	21,684	19,105	10,005,915 04	»	5,100 50	»	55 16	
62,205,551 54	8,556	42,519	25,095	19,226	9,712,840 44	»	5,002	»	54 57	
56,561,151 81	7,424	59,182	21,627	17,555	15,285,628 87	»	827	»	55 19	
57,206,295 61	8,567	45,481	25,871	17,610	5,859,870 44	»	1,188 20	»	59 50	
58,592,041 06	8,210	45,685	25,761	17,922	4,599,162 16	»	1,545 60	»	58 97	
57,545,921 04	8,050	42,746	25,179	17,567	2,714,998 21	»	828 80	»	58 90	
64,016,481 58	8,705	44,472	24,886	19,586	8,457,910 12	»	2,607 10	»	56 04	
66,457,419 79	9,005	46,517	26,514	20,205	10,127,412 85	»	5,079 50	»	56 57	
60,759,651 78	8,468	44,171	25,602	18,569	29,559,535 75	»	1,805	»	57 96	
64,051,058 55	9 125	46 825	27,415	19,410	6,966,854 74	»	2,111 90	»	58 55	
69,677,457 75	9,582	48,175	27,251	20,922	11,512,744 24	»	5,096 81	»	56 57	
68,551,187 84	10,219	51,022	50,565	20,450	9,109,085 07	»	2,727 50	»	59 90	
78,681,500 08	9,092	49,597	29,094	20,505	11,080,550 91	»	2,767 45	»	59 15	
82,568,150 24	9,878	49,814	29,678	20,156	12 845,219 51	»	5,172 40	»	58 97	
72,657,862 85	9,579	49,016	28,800	20,246	51,284,412 47	»	2,775 17	»	58 62	
68,766,116 41	10,254	54,525	54,968	16,557	»	2,579,767 57	»	635 59	67 15	
68,180,974 46	10,037	54,520	54,712	16,608	»	876,205 20	»	216 45	67 18	
79,987,261 66	10,648	55,211	55,468	19,745	9,006,580 50	»	2,224 18	»	62 88	
90,927,531 50	11,150	55,554	55,146	22,408	17,741,252 98	»	4,577 51	»	59 62	
95,550 000	»	57,278	54,210	25,068	18,102,514	»	4,464 75	»	59 75	
80 278,540 81	»	55,778	54 101	19,677	41,593,954 91	»	2,042 89	»	65 51	
2 216,926,540 52	»	2,670,001	1,548,504	1,121,457	211,584,519 95	95,609,915 40	164,600 18	61,005 17	4,094 96	
51,670,579 15	»	45,686 06	25,871 08	17 814 56	2,082,494 38	»	1,171 59	»	59 22	

**TABLEAU I. — Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État,
depuis 1879 jusqu'à 1904.**

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.				RECETTE NETTE	Augmentation ou diminution sur l'année précédente.
		Dépenses d'exploitation.	Part allouée aux Compagnies dont l'État exploite les lignes.	Pensions payées aux anciens fonctionnaires et employés.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7	8
1878	95,795,895 60	57,755,156 45	5,964,485 63	188,150	61,887,750 06	55,908,145 54	
1879	100,190,870 55	59,446,768 82	4,120,424 41	193,161	63,760,354 23	56,450,516 10	+ 2,522,372 56
1880	113,874,074 41	68,657,314 40	5,004,122 39	195,546	73,854,782 79	40,019,291 62	+ 5,588,775 52
1881	113,497,486 96	71,064,554 85	5,208,265 19	202,845	77,075,665 04	56,421,823 92	— 5,597,467 70
1882	119,546,452 78	74,808,908 52	1,710,746 28	217,050	76,736,684 80	59,609,748 18	+ 3,187,924 26
1885	121,948,759 77	75,421,071 37	4,955,521 21	258,207	78,612,599 58	45,556,140 19	+ 5,726,592 01
1884	120,195,486 55	71,824,791 77	4,858,796 97	206,529	76,960,117 74	45,253,568 79	— 102,771 40
1885	119,775,906 23	70,054,673 50	5,020,998 44	509,240	75,584 911 94	44,588,094 20	+ 1,155,625 50
1886	116,529,508 06	65,916,550 15	4,724,582 90	551,751	70,992 664 05	45,556,844 61	+ 1,147,850 52
1887	124,157,746 12	66,689,605 26	4,712,096 88	553,876	71,756,178 14	52,581,567 98	+ 6,844,725 37
1888	131,612,616 45	69,971,528 50	4,645,499 12	586,182	75,001,009 62	56,611,606 85	+ 4,250,038 85
1889	156,020,084 54	74,714,552 80	4,886,555 61	437,617	80,058,505 41	56,881,580 95	+ 269,974 10
1890	141,251,819 07	84,045,525 46	5,076,115 55	464,579	89,586,217 99	51,665,601 08	— 5,215,979 85
1891	112,816,555 82	84,224,514 76	5,155,667 91	482,550	89,860,752 67	52,955,825 15	+ 1,290,222 07
1892	140,026,549 80	82,480,428 76	4,995,228 91	509,296	87,984,955 67	52,041,596 15	— 914,427 02
1895	145,609,996 07	81,593,514 69	5,289,256 27	555,258	87,416,008 96	58,195,987 11	+ 6,152,590 98
1894	152,974,889 18	86,557,469 59	5,299,597 50	561,209	92,598,075 69	60,576,815 49	+ 2,582,826 58
1895	154,467,350 51	90,456,512 18	5,505,115 98	615,012	96,554,458 16	56,112,912 55	— 2,465,901 14
1896	162,931,764 88	91,557,285 50	5,509,680 55	675,629	97,742,594 63	65 189,170 25	+ 7,076,257 90
1897	188,157,185 85	109,904,349 56	5,725,068 07	721,115	116,551,530 65	71,785,635 20	+ 6 506,484 95
1898	191,584,178 70	112,902,678 62	5,510,155 56	761,566	119,007,178 18	72,577,000 52	+ 791,545 52
1899	201,229,218 85	118,681,088 59	5,749,948 14	809,595	125,240,451 75	75,988,787 10	+ 5,411,786 58
1900	209,194,511 54	140,428,194 95	4,945,448 56	919,620	146,295,265 49	62,901,047 85	—15,087,759 25
1901	207,768,557 51	159,587,582 85	4,815,166 56	906,299	145,509,048 41	62,459,508 90	— 441,558 95
1902	215,465,647 22	155,478,585 56	4,832,994 75	960,567	141,521,747 29	74,145,899 95	+11 684,591 05
1903	225,161,465 51	154,254,111 81	5,007,441 97	1,170,789	140,412,342 78	84,749,120 55	+10,605,220 60
1904	(1)232,236,000	(1)158,706,000	(1)5,241,600	(1)1,274,864	105,222,464	87,015,556	+ 2,264,416
							+78,929,218 50
Recette nette de 1904. fr. 87,015,556							—25,825,825 51
— de 1878. fr. 55,908,145							
Augmentation de la recette nette fr. 35,105,595							+55,105,592 90

(1) Chiffre approximatif.

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

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

ANNÉES.	CAPITAL NOMINAL des titres émis annuellement pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer	CHARGES CORRESPONDANT AU CAPITAL NOMINAL ÉMIS.		
		Intérêts.	Amortissement.	Total.
1	2	3	4	5
1879.	44,656,000 »	1,559,112 »	89,273 20	1,648,585 20
1880.	49,854,700 »	1,994,188 »	99,709 40	2,095,897 40
1881.	55,195,200 »	2,207,808 »	110 390 40	2,518 198 40
1882.	70,420,900 »	2,290,728 »	140,841 80	2,451,569 80
1885.	57,954,500 »	1,518,180 »	75,909 »	1,594,089 »
1884.	14,204,700 »	568,188 »	28,409 40	596,597 40
1885.	14,453,700 »	578,148 »	28,907 40	607,055 40
1886.	(1) 100,840,200 »	5,529,407 »	201,680 10	5,751,087 40
1887.	15,808,600 »	185,501 »	27,617 20	510 918 20
1888.	15,640,600 »	177,121 »	27,281 20	504,702 20
1889.	15,081,000 »	527,855 »	50,162 »	557,997 »
1890.	17,014,700 »	595,514 50	54,029 40	629,545 90
1891.	17,446,900 »	528,950 »	51,895 80	585,825 80
1892.	19,076,500 »	582,748 »	58,152 60	620,900 60
1895.	13,985,500 »	427,118 »	27,971 »	155,089 »
1894.	17,539,800 »	520,194 »	54,679 60	554,873 60
1895.	17,057,800 »	511,754 »	51,115 60	515,849 60
1896.	25,285,500 »	758,559 »	50,570 60	809,129 60
1897.	(2) 52,584 600 »	1,571,558 »	104,769 20	1,676,507 20
1898.	(3) 240,786,200 »	7,225,586 »	481,572 40	7,705,158 40
1899.	(3) 89,501,900 »	2,685,057 »	179,003 80	2,864,060 80
1900.	62,094,600 »	1,862,858 »	124,189 20	1,987,027 20
1901.	69,551,100 »	2,085,953 »	159,062 20	2,224,995 20
1902.	64,104,800 »	1,925,144 »	128,209 60	2 051,555 60
1905.	62,170,500 »	1,874,115 »	124,941 »	1,999,056 »
1904.	68,290,700 »	2,048,721 »	(6) 201,872 10	2,255,595 10
Accroissement de la charge d'amortissement résultant de l'application aux capitaux émis de 1878 à 1905 de l'augmentation de la dotation annuelle (0,50 p. c. au lieu 0,20 p. c.), soit $1,255,088,700 \times 0,10$ 100 1,255,088 70			1,255,088 70	1,255,088 70
	1,286,461,400 »	40,951,045 50	3,856,502 20	44,790,547 70

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

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

(3) Y compris le capital des titres de sociétés remboursés par le Trésor savoir 2,554,000 francs en 1897, 699,500 francs en 1898 et 29,412,800 francs en 1899 (Anvers-Gand, Lecloux-Gand, Longres-Bilsen, Est-Belge, Anvers-Rotterdam et Liégeois-Limbourgeois).

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

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

(6) Dotation d'amortissement de 0,50 p. c. à partir de 1904.

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

Annuités pour rachat de concessions et loyer pour l'exploitation de la ligne d'Anvers à Rotterdam.		MONTANT par année des charges nouvelles supportées par le Budget de la Dette publique	Observations.
Annuités et loyers nouveaux.	Extinctions ou réductions annuelles		
6	7	8	
+ 53,784 58	•	1,684,169 78	Le coût des lignes rachetées par l'État de 1878 à 1904, dont une partie a été rétrocédée aux Pays-Bas, a été entièrement imputé sur les Budgets des Dépenses extraordinaires et la dépense a été couverte par des émissions de titres de la Dette publique.
+ 500,000 •	— 53,709 58	2,558,187 82	
+ 500,000 •	•	2,819,098 40	Ces émissions sont comprises dans les chiffres relevés dans la colonne 2 du tableau
•	— 515 •	2,431,054 80	
+ 695 •	•	1,591,784 •	De 1881 à 1902, les Pays-Bas ont versé dans la Caisse de l'État le prix des sections de lignes qui leur ont été rétrocédées; ces versements, qui s'élèvent ensemble à fr. 31,321,356.83, ont été portés en Recettes extraordinaires.
•	— 625 •	595,972 40	
•	(*)— 568,900 •	58 155 40	Il y a lieu d'en tenir compte pour établir le montant des charges qui incombent effectivement au chemin de fer du chef des émissions de titres faites pour payer les lignes rachetées. Il convient donc de déduire du chiffre de
•	(*)— 5,483,925 •	247,162 40	
•	— 9,175 •	501,745 20	3.30 p. c. de fr. 31,321,356 83,
•	— 50 •	504,852 20	
•	— 50 •	557,947 •	soit en chiffre rond 1,034,000 »
•	— 50 •	629,495 90	
•	— 3,700 •	560,125 80	ce qui ramène à 43,844,567 89
•	— 5,075 •	617,825 60	
•	— 25 •	455,064 •	le montant des charges financières correspondant aux dépenses de premier établissement effectuées de 1878 à 1904.
+ 575 •	•	555,448 60	
•	— 650 •	545,199 60	N. B. — Il est à remarquer que les intérêts dont le montant est indiqué dans la colonne 3 ont été calculés aux taux qui étaient réellement payés à l'époque de l'émission des titres (4 p. c., 3 1/2 p. c. et 3 p. c.), c'est-à-dire sans tenir compte des réductions qui ont été la conséquence des conversions effectuées ultérieurement.
+ 575 •	•	809,704 60	
(*)+ 5,420,505 96	— 50 •	5,405,781 16	
(*)+ 455,892 91	(*)— 1,294,039 37	6,866,711 94	
(*)+ 145,702 50	(*)— 626,580 •	2,581,245 30	
(*)+ 955,557 69	— 2,005 •	2,910,559 89	
(*)+ 96,187 50	— 1,502 50	2,519,620 20	
+ 5,047 50	— 280 •	2,054,141 10	
+ 835 •	— 3,267 50	1,994,825 80	
+ 3,292 50	— 1,855 •	2,235,050 60	
•	•	1,255,088 70	
+ 6,126,289 14	— 6,058,068 95	14,878,567 89	
+ 88,220 19			

Augmentation de la recette nette (TABLEAU I). fr. 55,405,595 •
 Accroissement des charges financières 45,844,867 89

Bont en recette nette. fr. 9,260,825 11

TABEAU III. — Charges financières du chemin de fer supportées annuellement par le Budget de la Dette publique, du chef des annuités afférentes au rachat de lignes ou de matériel et du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam.

ANNÉES.	Annuités payées pour rachat de lignes ou de matériel.			Loyer provisionnel de la ligne d'Anvers à Rotterdam.	TOTAL des colonnes 4 et 5.
	Intérêts.	Amortissement.	Total.		
1879.	12,815,688 56	1,042,055 22	13,857,721 58	»	13,857,721 58
1880.	12,751,991 31	1,081,020 69	13,833,012 »	500,000 »	14,333,012 »
1881.	12,708,249 70	1,125,662 50	13,833,912 »	1,000,000 »	14,833,912 »
1882.	12,662,607 77	1,170,699 25	13,833,397 »	1,000,000 »	14,833,397 »
1883.	12,615,318 26	1,218,775 74	13,834,092 »	1,000,000 »	14,834,092 »
1884.	12,565,990 60	1,267,476 40	13,833,467 »	1,000,000 »	14,833,467 »
1885.	12,514,686 04	749,880 96	13,264,567 »	1,000,000 »	14,264,567 »
1886.	9,001,607 57	777,934 43	9,779,542 »	1,000,000 »	10,779,542 »
1887.	8,961,851 95	809,635 07	9,771,487 »	1,000,000 »	10,771,487 »
1888.	8,928,784 59	842,632 41	9,771,417 »	1,000,000 »	10,771,417 »
1889.	8,894,582 74	876,984 26	9,771,567 »	1,000,000 »	10,771,567 »
1890.	8,858,575 30	912,744 70	9,771,317 »	1,000,000 »	10,771,317 »
1891.	8,818,250 82	949,566 18	9,767,817 »	1,000,000 »	10,767,817 »
1892.	8,776,425 61	988,116 39	9,764,542 »	1,000,000 »	10,764,542 »
1893.	8,736,060 58	1,028,456 42	9,764,517 »	1,000,000 »	10,764,517 »
1894.	8,694,042 29	1,071,049 71	9,765,092 »	1,000,000 »	10,765,092 »
1895.	8,650,275 95	1,114,166 07	9,764,442 »	1,000,000 »	10,764,442 »
1896.	8,604,742 20	1,160,274 71	9,765,017 »	1,000,000 »	10,765,017 »
1897.	11,004,792 74	2,099,678 22	13,104,470 96	1,000,000 »	14,104,570 96
1898.	11,229,649 82	2,126,574 68	13,356,024 50	»	13,356,024 50
1899.	10,878,885 59	1,994,521 61	12,873,207 »	»	12,873,207 »
1900.	11,609,686 51	2,217,055 18	13,826,739 69	»	13,826,739 69
1901.	11,591,108 50	2,550,256 19	13,921,564 69	»	13,921,564 69
1902.	11,505,475 82	2,418,676 57	13,924,152 19	»	13,924,152 19
1903.	11,416,577 95	2,503,141 74	13,919,719 69	»	13,919,719 69
1904.	11,524,400 85	2,596,756 54	13,921,157 19	»	13,921,157 19

TABLEAU IV.

ANNÉES.	Capitaux émis pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer.			
	5 0/0	3 1/2 0/0	4 0/0	TOTAL.
1879	22,635,200 »	»	22,601,400 »	44,636,600 »
1880	»	»	49,854,700 »	49,854,700 »
1881	»	»	55,195,200 »	55,195,200 »
1882	52,610,800 »	»	17,810,100 »	70,420,900 »
1883	»	»	37,954,500 »	37,954,500 »
1884	»	»	14,204,700 »	14,204,700 »
1885	»	»	14,453,700 »	14,453,700 »
1886	»	100,840,200 »	»	100,840,200 »
1887	»	13,808,600 »	»	13,808,600 »
1888	»	13,640,600 »	»	13,640,600 »
1889	»	15,081,000 »	»	15,081,000 »
1890	»	17,014,700 »	»	17,014,700 »
1891	16,342,300 »	1,104,600 »	»	17,446,900 »
1892	16,984,500 »	2,091,800 »	»	19,076,300 »
1893	12,474,900 »	1,510,600 »	»	13,985,500 »
1894	17,339,800 »	»	»	17,339,800 »
1895	17,057,800 »	»	»	17,057,800 »
1896	25,285,300 »	»	»	25,285,300 »
1897	52,384,600 »	»	»	52,384,600 »
1898	240,786,200 »	»	»	240,786,200 »
1899	89,501,900 »	»	»	89,501,900 »
1900	62,094,600 »	»	»	62,094,600 »
1901	69,531,100 »	»	»	69,531,100 »
1902	64,104,800 »	»	»	64,104,800 »
1903	62,470,500 »	»	»	62,470,500 »
1904	68,290,700 »	»	»	68,290,700 »
	889,895,000 »	165,092,100 »	211,474,300 »	1,266,461,400 »

(62)

N° 1.

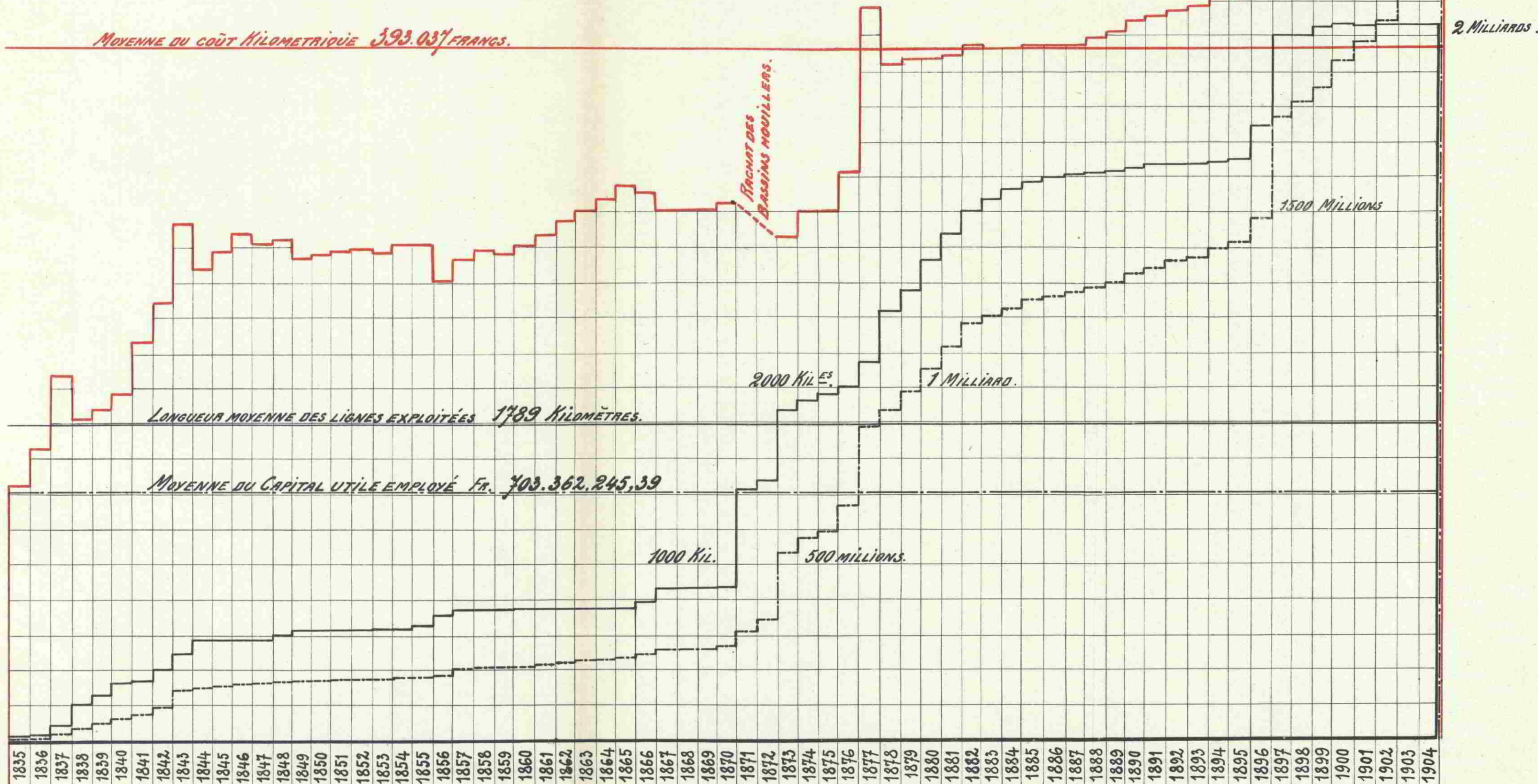
TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT :

LA LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES ——— 1 CENTIMÈTRE REPRÉSENTE 200 Kil^{ES}.

LE CAPITAL UTILE TOTAL - - - - - 1 CENTIMÈTRE REPRÉSENTE 100 MILLIONS.

LE CÔÛT DU KILOMÈTRE ——— 1 CENTIMÈTRE REPRÉSENTE 20.000 FRANCS.

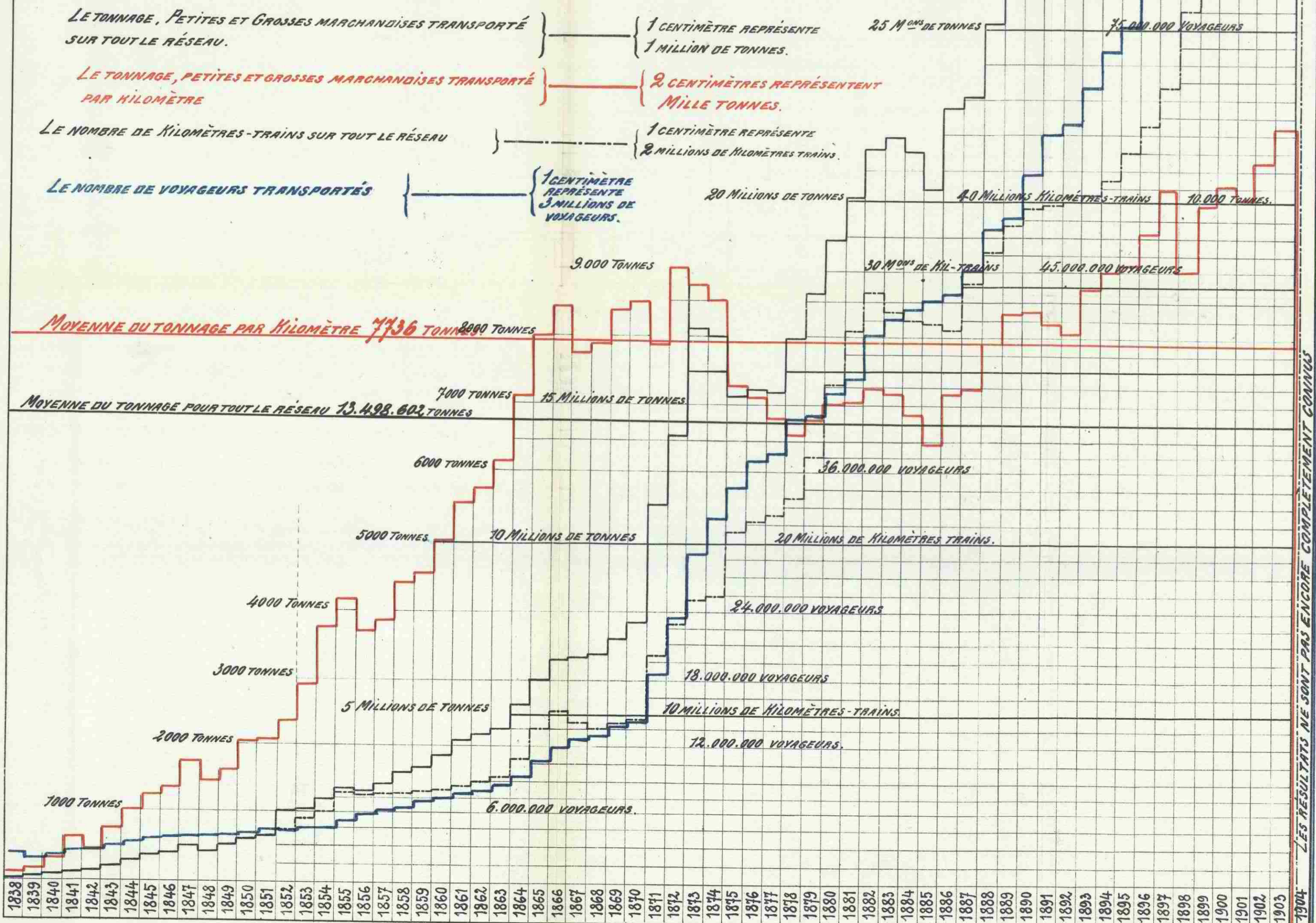
MOYENNE DU CÔÛT KILOMETRIQUE 393.037 FRANCS.



N° 2.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

DEPUIS L'ORIGINE, POUR L'ENSEMBLE DES LIGNES DE L'ÉTAT BELGE.



N° 3.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

DEPUIS L'ORIGINE POUR L'ENSEMBLE DES LIGNES DE L'ÉTAT BELGE.

LA RECETTE BRUTE POUR TOUT LE RÉSEAU.

LES DÉPENSES D'EXPLOITATION id

LA LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES

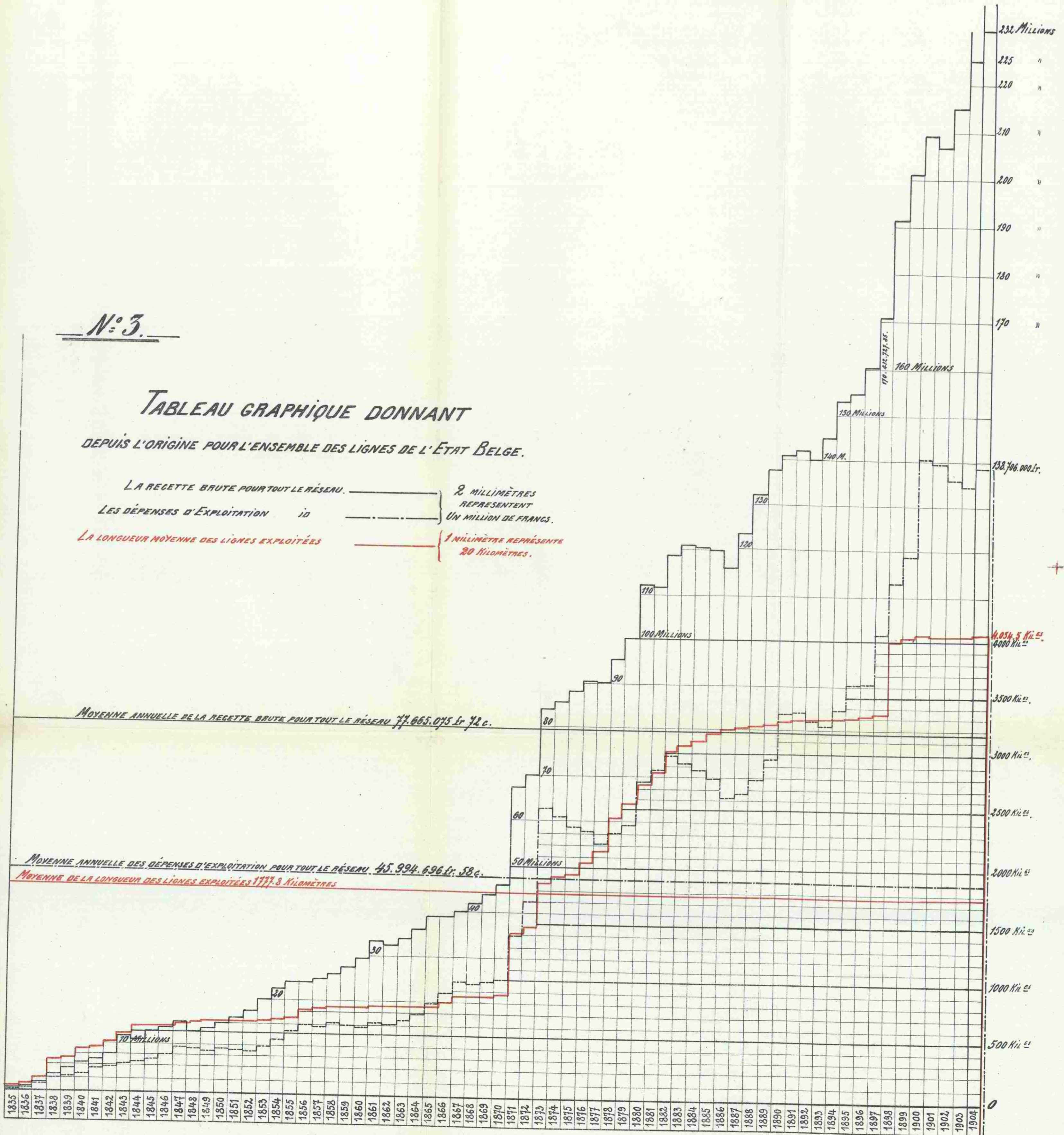
2 MILLIMÈTRES
REPRÉSENTENT
UN MILLION DE FRANCS.

1 MILLIMÈTRE REPRÉSENTE
20 KILOMÈTRES.

MOYENNE ANNUELLE DE LA RECETTE BRUTE POUR TOUT LE RÉSEAU 77.665.075 fr 72 c.

MOYENNE ANNUELLE DES DÉPENSES D'EXPLOITATION POUR TOUT LE RÉSEAU 45.994.696 fr 58 c.

MOYENNE DE LA LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES 1777,8 KILOMÈTRES



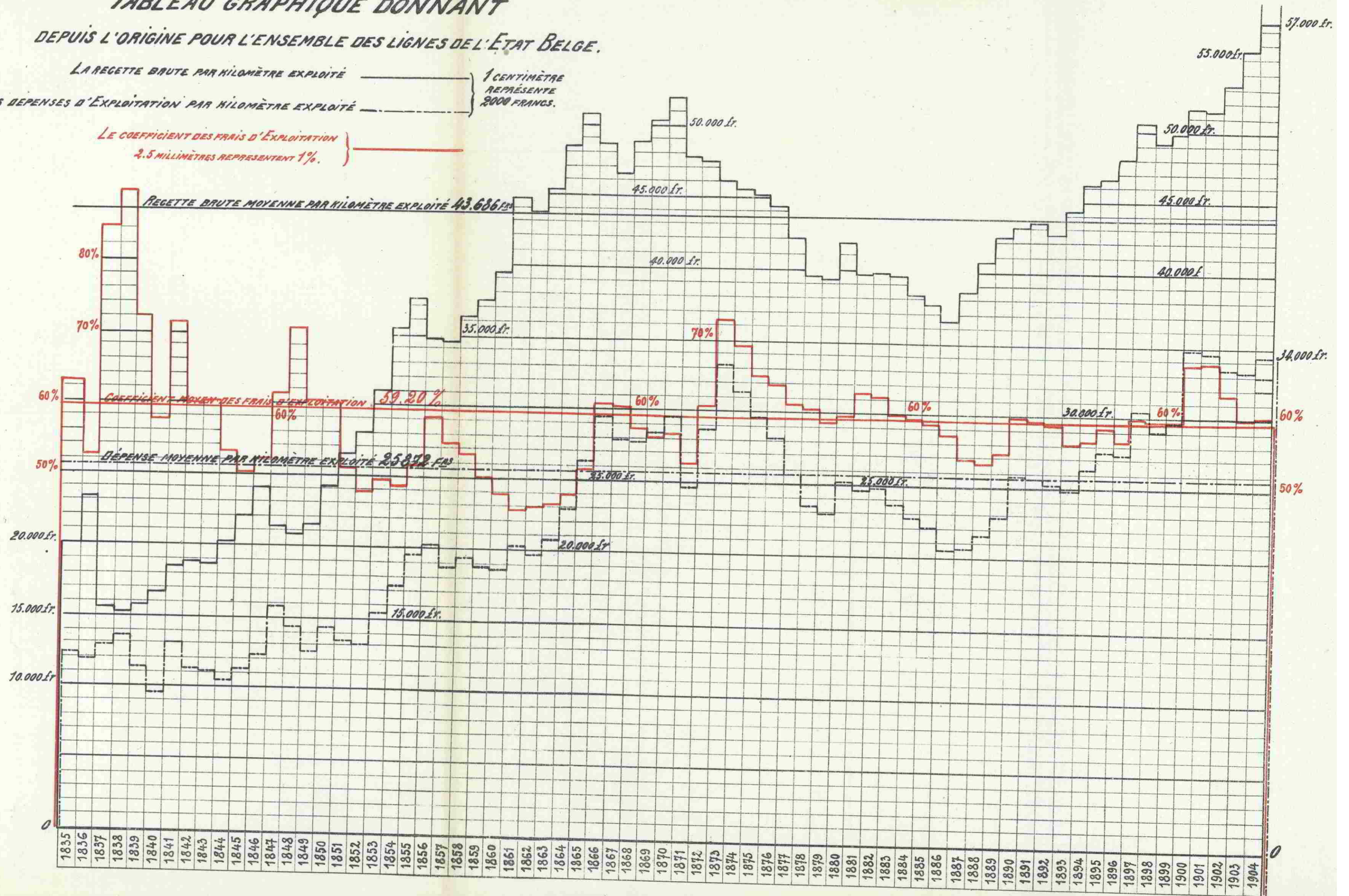
N° 4.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT DEPUIS L'ORIGINE POUR L'ENSEMBLE DES LIGNES DE L'ÉTAT BELGE.

LA RECETTE BRUTE PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ ——— 1 CENTIMÈTRE
REPRÉSENTE 2000 FRANCS.

LES DÉPENSES D'EXPLOITATION PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ - - - - -

LE COEFFICIENT DES FRAIS D'EXPLOITATION }
2.5 MILLIMÈTRES REPRÉSENTENT 1%.



N° 5.

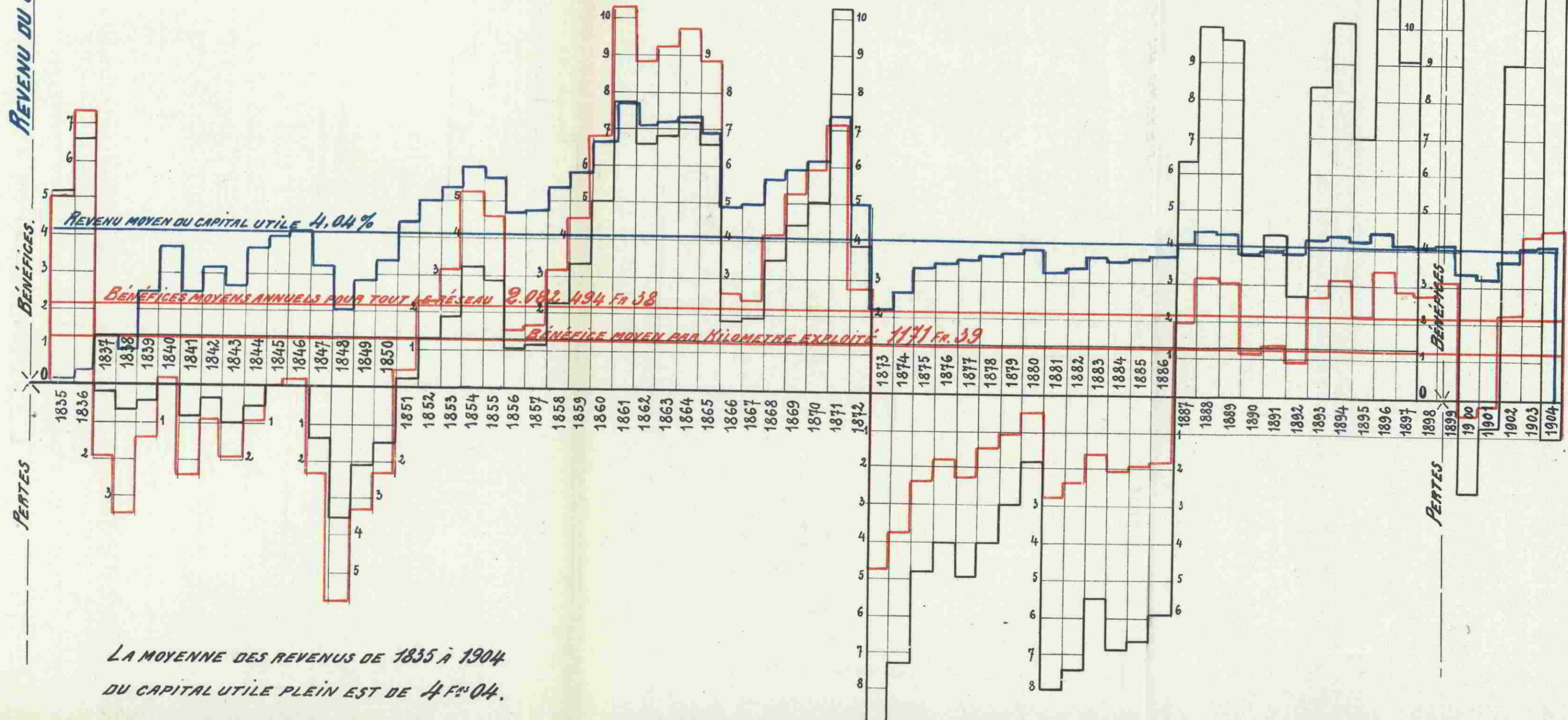
TABLEAU GRAPHIQUE

DONNANT DEPUIS L'ORIGINE, LES RÉSULTATS, BÉNÉFICES OU PERTES NETS, DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DE L'ÉTAT, C'EST-À-DIRE EN FAISANT
ENTRER EN LIGNE DE COMPTE LES CHARGES FINANCIÈRES ET LES PENSIONS ALLOUÉES AU PERSONNEL ET LES PARTS DES C^{IES}.

LES TRAITS NOIRS REPRÉSENTENT LE SOLDE ANNUEL DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR TOUT LE RÉSEAU (1 centimètre représentant un million de francs).

LES TRAITS ROUGES REPRÉSENTENT LE SOLDE ANNUEL DES RECETTES ET DES DÉPENSES PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ (1 centimètre représentant un million de francs).

LES TRAITS BLEUS REPRÉSENTENT LE REVENU DU CAPITAL UTILE PLEIN, CALCULÉ D'APRÈS LA RECETTE NETTE (1 centimètre représentant 1 franc de revenu pour 100 francs de capital).



N° 6.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT :

DE 1879 À 1904, L'AUGMENTATION ANNUELLE DES RECETTES NETTES, C'EST-A-DIRE
DES RECETTES APRÈS PRÉLEVEMENT DES FRAIS D'EXPLOITATION Y COMPRIS LES PENSIONS ET
L'AUGMENTATION ANNUELLE DES CHARGES FINANCIÈRES, C'EST-À-DIRE L'INTÉRÊT ET
L'AMORTISSEMENT DES CAPITAUX DÉPENSÉS DANS L'ANNÉE.

LES TRAITS ROUGES REPRÉSENTENT
LES AUGMENTATIONS DES RECETTES NETTES
LES TRAITS NOIRS REPRÉSENTENT
LES AUGMENTATIONS DES CHARGES FINANCIÈRES

POUR LES DEUX 1 CENTIMÈTRE
REPRÉSENTE 2 MILLIONS DE FRANCS.

