

(1)

(N° 161)

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 10 MARS 1914.

Budget du Ministère des Chemins de fer pour l'exercice 1914 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

I.

Examen du Budget.

Le Budget du Ministère des Chemins de fer pour l'année 1914
s'élève à fr. 246,484,749 »
En augmentation de fr. 10,440,963 »
sur le Budget de 1913.

Ces dépenses sont expliquées et justifiées dans la note préliminaire.

⁽¹⁾ Budget n° 4, IX.

⁽²⁾ La Section centrale, présidée par M. HARMIGNIE, était composée de MM. DALLEMAGNE, ELBERS, DE BUE, JOUREZ, LEYNIERS, LE PAIGE.

Tableau des diverses subdivisions du Budget et des différences.

CHAPITRES.	BUDGET		DIFFÉRENCES.	
	1913.	1914.	Augmentation	Diminution.
I. Administration centrale. .	707,200 »	703,955 »	»	3,245 »
II. Chemins de fer	225,662,997 »	235,293,258 »	9,630,261 »	»
III. Office des services de l'élec- tricité	3,880,821 »	4,214,536 »	333,715 »	»
VI. Secours	23,000 »	28,000 »	5,000 »	»
VII. Caisse des ouvriers . . .	4,292,041 »	4,804,000 »	511,959 »	»
VIII. Exécution de la loi du 24 décembre 1903. Répa- ration des accidents du travail	1,320,725 »	1,284,000 »	»	36,725 »
TOTAL DE L'AUGMENTATION . . fr.			10,480,935 »	39,970 »
			10,440,965 »	

L'augmentation des dépenses ordinaires est de 10,440,965 francs, mais il y a eu d'autres augmentations qui ont été compensées par des diminutions et n'apparaissent pas au Budget.

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

LIBELLÉ DES CRÉDITS

LIBELLÉ DES CRÉDITS.	CHAPITRE I ^{er} .		CHAPITRE II. CHEMINS DE FER.				
	Administration centrale.		1 ^{re} section. — Services communs.		2 ^e section. — Voies et travaux.	3 ^e section. — Traction et matériel.	
	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Augmentation	
Traitements	11,755 »	»	11,095 »	»	80,040 »	91,810 »	
Salaires	»	»	18,968 »	»	471,910 »	4,105,398 ⁽¹⁾ »	
Matériel, etc.	»	15,000 »	»	»	»	»	
Imprimés, etc.	»	»	30,320 »	»	»	»	
Secours	»	»	»	77,000 »	»	»	
Billes, rails, etc.	»	»	»	»	179,592 »	»	
Primes d'économie du combustible, etc.	»	»	»	»	»	79,040 »	
Combustible pour la traction des con- vois, etc.	»	»	»	»	»	1,038,219 »	
Entretien du matériel roulant	»	»	»	»	»	583,590 »	
Primes de régularité	»	»	»	»	»	»	
Frais d'exploitation	»	»	»	»	»	»	
Publicité commerciale	»	»	»	»	»	»	
Fournitures de bureau, etc.	»	»	»	»	»	»	
Entretien et réparation des installations électriques, etc.	»	»	»	»	»	»	
Secours à d'anciens agents, etc.	»	»	»	»	»	»	
Caisse des ouvriers	»	»	»	»	»	»	
Accidents (exécution de la loi du 24 dé- cembre 1903)	»	»	»	»	»	»	

(¹) Article 20. fr. 3,773,423 »

Article 23 (litt. b, c, d). 331,975 »

Ensemble. fr. 4,105,398 »

			CHAP. III	CHAP. VI.	CHAP. VII.	CHAP. VIII.	TOTAUX.	
4 ^e section. — Transports.	3 ^e section. — Perception et contrôle des recettes.		Office des services de l'électricité.	Secours.	Caisse des ouvriers.	Accidents du travail.	Augmentation.	Diminution.
Augmentation.	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Diminution.		
974,186 »	»	314,130 »	61,160 »	»	»	»	913,886 »	»
1,559,433 »	8,152 »	»	209,131 »	»	»	»	6,372,992 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	15,000 »
»	»	»	»	»	»	»	30,320 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	77,000 »
»	»	»	»	»	»	»	179,592 »	»
»	»	»	»	»	»	»	79,040 »	»
»	»	»	»	»	»	»	1,038,219 »	»
»	»	»	»	»	»	»	583,590 »	»
36,668 »	»	»	»	»	»	»	36,668 »	»
743,000 »	»	»	»	»	»	»	743,000 »	»
10,000 »	»	»	»	»	»	»	10,000 »	»
»	»	»	24,000 »	»	»	»	24,000 »	»
»	»	»	39,424 »	»	»	»	39,424 »	»
»	»	»	»	5,000 »	»	»	5,000 »	»
»	»	»	»	»	511,959 »	»	511,959 »	»
»	»	»	»	»	»	36,725 »	»	36,725 »
							10,569,690 »	128,725 »
Solde général. . . . fr.							+ 10,440,965 »	

Bilan et compte de profits et pertes.*Produits du chemin de fer d'après le Budget des Voies et Moyens
pour l'exercice 1914.*

Produit brut du chemin de fer	fr. 352,300,000	»
Produit des dépendances du chemin de fer	fr. 900,000	»
ENSEMBLE	fr. 353,200,000	»

Budget du chemin de fer pour l'exercice 1914.

PREMIÈRE SECTION. — DÉPENSES ORDINAIRES.

Administration centrale	fr. 703,955	»
Chemin de fer	235,293,258	»
Office des services de l'électricité	4,214,536	»
Traitement de disponibilité	95,000	»
Pensions (1 ^{er} terme)	45,000	»
Secours	28,000	»
Caisse des ouvriers.	4,804,000	»
Exécution des obligations incombant au département en vertu de la loi du 24 Décembre 1903	1,284,000	»
Dépenses diverses et imprévues	17,000	»

TOTAUX fr. 246,484,749 »

Pensions accordées aux anciens fonc- tionnaires et employés du chemin de fer	fr. 2,500,000	»

ENSEMBLE fr. 248,984,749 »

DIFFÉRENCE EN RECETTE fr. 104,215,251 »

Résultats du chemin de fer en 1913.

D'après l'annexe I, tableau I, page 35, la recette approximative du chemin de fer pour 1913 est de fr. 335,575,000 »

Le tableau II, page 37, donne les chiffres de recettes suivants pour 1913 :

État et Sociétés concessionnaires	342,755,000 »
Recettes au profit du trésor	<u>335,575,000 »</u>
DIFFÉRENCE	<u>7,180,000 »</u>

Cette différence, c'est la part des Compagnies et loyer des lignes de Spa à la frontière.

A l'annexe I du présent rapport, tableau II, page 37, et à l'annexe IV, on trouve :

Recettes brutes de l'exploitation.	fr. 342,755,000 »
Recettes diverses : location de terrains, bâtiments, vente d'herbages, objets trouvés, etc., encaissées par le Département des Finances pour compte du Chemin de fer, en vertu de la loi de comptabilité du 15 mai 1846.	fr. <u>700,000 »</u>
Recette brute de l'exploitation (recettes diverses comprises)	fr. 343,455,000 »
Dépenses d'exploitation y compris les pensions (annexe IV, page 52, et annexe II, page 38)	fr. <u>249,000,000 »</u>
Recettes nettes de l'exploitation.	fr. 94,455,000 »
En soustrayant la part des Compagnies et loyer des lignes de Spa à la frontière	fr. <u>7,180,000 »</u>
Il reste pour le part du trésor.	fr. 87,275,000 »
Les charges financières des capitaux, qui consistent en intérêts et amortissement (annexe II, pp. 38 et 39), s'élèvent à	fr. <u>106,600,000 »</u>
Le résultat définitif est donc un mali de	fr. 19,325,000 »
D'après ces chiffres, le coefficient d'exploitation serait de	<u>72 50</u>

Revenu du capital utile engagé dans le réseau de l'Etat belge d'après le rapport présenté par M. le Ministre des Chemins de fer de 1911 et 1912.

Capital utile engagé fin 1911	fr. 2,654,995,866 57
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile en 1912.	43,330,832 88 : 2 = <u>21,665,416 44</u>
Le capital utile moyen pour faire ressortir le revenu de l'année 1912 est donc.	fr. 2,676,661,283 01
Ce qui établit le revenu à	3.53 %.
En 1911 le revenu était	3.69 %.

Coefficient d'exploitation.

Le coefficient d'exploitation qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation, se présente pour l'année 1912, comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation	fr.	330,566,391 02
Produits divers		723,800 71
ENSEMBLE		fr. 331,290,191 73
Dépenses d'exploitation y compris les pensions	fr.	229,672,818 »

Le coefficient de 1912 est donc :

$$\frac{229,672,818 \times 100}{331,290,191 73} \text{ soit fr. } 69.33 \%$$

Il était pour l'année 1911 66.89 %

Résultats du chemin de fer calculé sur les moyennes de 1885 à 1913
(annexe II, p. 38).

Recettes brutes de l'exploitation y compris les recettes diverses	fr.	205,463,802 62
Dépenses d'exploitation y compris les pensions		129,330,406 96
Recettes nettes de l'exploitation		76,133,395 66
Parts des Compagnies et loyer des lignes de Spa à la frontière, à soustraire de la recette		5,613,508 53
Part du trésor		70,519,887 13
Charges financières des capitaux, intérêts et amortissement		67,873,514 65
Reste comme bénéfice moyen de 1885 à 1913.		2,646,372 48
Coefficient moyen.		62 95

Résumé des discussions en sections.

1^{re} SECTION. — Le Budget est adopté par onze voix contre quatre.

2^e SECTION. — Les diverses mesures réclamées dans la 2^e section sont :

Le relèvement des salaires;

La diminution des heures de travail;

L'agrandissement des gares;

Un meilleur conditionnement des gares de formation.

Les questions suivantes sont posées :

Quand le bâtiment des recettes de la gare de Verviers sera-t-il construit ?

Le Gouvernement, dans le but d'équilibrer son Budget, a-t-il l'intention d'augmenter les tarifs ou de réduire les dépenses ?

Un membre s'élève contre la latitude donnée aux trains internationaux au point de vue de l'horaire et voudrait que ces trains fassent arrêt dans les grands centres.

Un autre demande à voir activer les travaux d'amélioration des voies ferrées, afin de ne pas laisser improductifs les immeubles acquis par l'État.

Le Budget est repoussé par neuf voix contre huit et quatre abstentions.

3^e SECTION. — On réclame :

L'établissement de passages souterrains à la gare de Tirlemont ;

La suppression du passage à niveau de Berchem-Sainte-Agathe ;

Le dédoublement de la ligne de Bruxelles à Termonde ;

Au sujet des plaintes auxquelles donne lieu le service de transport des marchandises et les retards qui en résultent, certains membres affirment qu'il doit y avoir une négligence incroyable et insuffisance de matériel, tandis qu'un autre estime que le mal se trouve dans les primes d'économie. Les abus n'existeraient que sur la ligne de la Vesdre et sur la ligne de Gand, où il faut tenir compte de l'Exposition. Un membre insiste pour qu'en tout cas on recherche la cause de ces retards.

On proteste contre la qualité du matériel de la ligne de Tournai, surtout aux trains de la direction de Calais. Le train qui doit partir de Bruxelles-Midi pour cette dernière destination à 10 h. 03 du soir est le dernier en correspondance avec le train de Liège qui n'arrive jamais qu'avec des retards notables. Ce train ne peut pourtant dépendre de celui de Liège et, en cas de convention internationale, il y aurait lieu d'aviser.

Le Budget est voté à l'unanimité.

4^e SECTION. — On émet le vœu de voir régner plus d'hygiène dans les compartiments de chemin de fer. On se plaint du manque de propreté des voitures des chemins de fer vicinaux et, à cet égard, des obligations devraient être imposées aux Compagnies par les cahiers des charges. Ces obligations existent, dit un membre, mais sont mal observées, les salaires des ouvriers étant d'ailleurs insuffisants ; il y aurait lieu d'améliorer le chauffage des voitures et d'abandonner le système de chauffage au charbon.

Les bases et conditions de taxes sur les raccordements sont critiquées et déclarées iniques parce qu'elles sont identiques, quelle que soit la valeur des marchandises.

Un membre demande à connaître la série de dispositions qui ont modifié les tarifs et le rendement qui en est résulté pour l'État.

Dix membres adoptent le Budget, dix le repoussent.

5^e SECTION. — Le Budget est adopté à l'unanimité moins une voix.

6^e SECTION. — Un membre demande que les enquêtes administratives puissent être contrôlées et voudrait savoir comment fonctionne le Comité supérieur de contrôle.

Un autre demande qu'on tâche d'établir comme règle que l'on pourra, de toutes les parties du pays, arriver à Bruxelles à une heure convenable, soit avant 10 heures, et en quitter à une heure satisfaisante pour rentrer le même jour.

Le Budget est adopté par quinze voix contre trois.

Examen en Section centrale.

1^{re} question.

Un membre présente des observations au sujet de la taxe des raccordements.

Un arrêté ministériel du 30 septembre 1912 a appliqué la redevance à tous les raccordements à partir du 1^{er} janvier 1913, mais une réduction de 50 centimes est accordée aux anciens raccordements pour autant qu'ils ne changent pas de titulaires.

Cette dernière stipulation favorise les sociétés anonymes et fait tort aux firmes personnelles les plus anciennes, qui sont sujettes à changer. Il demande, ou la réduction de la taxe, ou la fixation d'un tarif uniforme pour tout le monde et proportionnel à la valeur de la marchandise.

Ces observations ont déjà été présentées lors de l'examen du Budget de 1913; elles ont fait l'objet d'une question qui a été posée au Ministre des Chemins de fer :

« Les industriels reliés au chemin de fer par des raccordements particuliers, construits et entretenus par eux, se sont vivement émus d'une nouvelle taxe appliquée aux wagons remis aux raccordements.

» La Section centrale désirerait être renseignée sur les circonstances qui ont amené cette mesure et sa justification. »

A laquelle M. le Ministre a donné la réponse suivante :

« Une taxe de raccordement, variant de fr. 0.10 à fr. 0.30 par tonne, existait antérieurement à 1880. Elle fut abolie à cette époque pour les raccordements en station, mais elle fut maintenue pour les gares privées.

» En vertu d'une décision ministérielle du 30 octobre 1909, les nouveaux raccordements et ceux changeant de titulaire ou de raison sociale furent soumis à une redevance variant de 1 à 3 francs par wagon suivant l'importance des prestations spéciales à faire par l'Administration pour le service du raccordé.

» A cet effet, les raccordements furent classés en trois catégories, savoir :

» 1^{re} CATÉGORIE : 1 franc par wagon, pour les raccordements se soudant aux voies de la cour aux marchandises, c'est-à-dire où les prestations spéciales sont les moins importantes.

» 2^e CATÉGORIE : 2 francs par wagon, pour les raccordements se soudant du côté opposé ou en dehors des voies de la cour aux marchandises, où l'Administration doit faire des prestations assez importantes.

» 3^e CATÉGORIE : 3 francs par wagon, pour les raccordements se soudant en voie principale ou à une voie de garage nécessitant l'emprunt des voies principales ou bien encore à une dépendance de la gare, en un mot, quand l'Administration doit faire des prestations spéciales importantes pour le service du raccordement. Cette redevance n'est perçue qu'une seule fois pour l'aller et le retour du wagon, même si celui-ci, remis chargé, est rendu avec un nouveau chargement. Elle est appliquée indistinctement à tous les wagons, quels que soient leur tonnage et la nature de la marchandise transportée.

» En décembre 1911 intervient un barème différentiel réduisant la redevance suivant l'importance du trafic annuel du raccordement dans la proportion suivante :

	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.
	Fr. 1 » par wagon.	Fr. 2 » par wagon.	Fr. 3 » par wagon.
Pour les 1,000 premiers wagons. . .			
Pour les wagons au delà de 1,000 jusque 3,000.	0 50 id.	1 » id.	1 50 id.
Pour les wagons au delà de 3,000.	0 25 id.	0 50 id.	0 75 id.

» Les *Annales parlementaires* des 21 et 22 décembre 1911 fournissent des renseignements très complets au sujet de cette redevance.

» Dans le but de mettre tous les raccordés sur un pied d'égalité en respectant, toutefois, les situations acquises, un arrêté ministériel du 30 septembre dernier, publié au *Moniteur* du 1^{er} octobre, a appliqué la redevance à tous les raccordements à partir du 1^{er} janvier courant, mais une réduction de 50 % est accordée aux anciens raccordements, pour autant qu'ils ne changent pas de titulaire.

» Cet arrêté ministériel modifie en même temps le régime des gares privées et remplace la taxe de fr. 0.20 par tonne par une redevance par wagon avec application du barème différentiel ci-dessus. Le minimum annuel de 2,000 francs est maintenu et le maximum de 5,000 francs est supprimé; seulement les anciennes gares privées bénéficient d'une réduction de 50 % sur la redevance dépassant le chiffre annuel de 5,000 francs. »

La réduction de 50 % a été accordée aux anciens raccordements pour tenir compte de situations acquises.

Les sociétés anonymes ne sont pas immuables. Elles peuvent se renouveler, se transformer ou se fusionner avec d'autres sociétés et, dans ces cas, elles perdent le bénéfice de la réduction de 50 %.

C'est ainsi que depuis le 30 octobre 1909 date la mise en vigueur du nouveau régime, septante-cinq sociétés anonymes ont subi des transformations qui leur ont fait perdre le bénéfice de leur situation d'anciens raccordés.

La redevance n'est pas proportionnelle à la valeur de la marchandise.

Elle s'applique au wagon plutôt qu'à la tonne, parce que l'Administration prétend que ses prestations sont les mêmes pour un wagon de 20 tonnes que pour un wagon de 10 tonnes et pour un wagon de sable que pour un wagon de charbon.

2^e question.

Des plaintes unanimes sont formulées contre les retards des trains, l'encombrement des gares et le désarroi dans lequel tous les services de transport paraissent plongés.

Déjà l'an passé, pareil fait s'est produit vers la même époque. Les membres de la section demandent à quoi l'on doit attribuer cette situation, quelles en sont les causes et quels sont les moyens d'y parer. Certains membres croient que l'une des causes du désarroi réside dans la suppression des primes de régularité et le maintien des primes d'économie. D'autres prétendent qu'on manque de locomotives, de wagons. Il paraîtrait que nos wagons sont conservés par les chemins de fer étrangers qui les emploient à leur usage en payant la prime de location, qui constitue la pénalité établie pour cet usage abusif.

Il paraîtrait que l'État belge aurait intenté un procès à la Compagnie d'Orléans. Comme conclusion, on demande s'il ne serait pas possible d'établir un contrôle efficace et pratique de l'emploi de nos wagons à l'étranger.

L'origine et les causes des difficultés qu'a rencontrées l'exploitation des chemins de fer ont été longuement exposées par le Chef du Département dans la réponse qu'il a faite en séance de la Chambre du 3 février à l'interpellation de MM. Boël, Giroul et consorts.

La question sera du reste traitée plus loin d'une façon spéciale.

Quant aux autres questions, le Département des Chemins de fer y a donné les réponses suivantes :

1^o Il n'a pas été constaté dans ces derniers temps que nos wagons aient séjourné d'une façon anormale sur les lignes des administrations étrangères.

Éventuellement, il serait fait application de la clause des règlements et

conventions d'échange nous autorisant à exiger le renvoi direct et à vide de nos wagons.

2° L'État belge n'a pas intenté de procès à la Compagnie d'Orléans pour rétention abusive de wagons.

Le contrôle demandé par un membre de la Section centrale existe en fait.

Les administrations fournissent mensuellement à l'administration-proprétaire, qui en fait la vérification, les comptes des wagons ayant circulé sur leurs lignes.

Ces comptes indiquent notamment les dates et heures de livraison, les dates et heures de restitution et, éventuellement, le passage sur les lignes de tierces administrations, avec indication des dates et heures de livraison et des dates et heures de restitution.

3^{me} Question.

Un membre insiste pour obtenir les modifications et améliorations promises pour la gare de Morlanwelz.

Il demande aussi les explications précises sur la raison du manque absolu de wagons dont pâtissent les gares de Mariemont, La Hestre, Roux, etc.

L'Industrie est unanime à se plaindre. Il est certain, d'une part, que dans aucun pays l'Administration des Chemins de fer n'est outillée comme dans notre pays, mais il n'est pas moins certain, d'autre part, que dans nul pays l'on ne souffre de la pénurie de wagons comme chez nous. Où gît la cause de cette anomalie préjudiciable?

A cette question le Département des Chemins de fer a répondu :

« L'avant-projet du bâtiment des routes à construire à la gare de Morlanwelz a dû être révisé à cause du nouveau programme d'utilisation de ce bâtiment.

» Si le nouveau projet ne donne pas lieu à observations, les propositions pour la mise en adjudication publique pourront être dressées rapidement.

» Le crédit nécessaire pour couvrir la dépense à faire est portée au projet du programme de cette année. »

4^{me} Question.

Un membre réclame le dédoublement de la ligne de Bruxelles à Termonde. Cette ligne n'a qu'une seule voie.

La même demande est formulée pour la ligne d'Hérentals à Turnhout (gare de Welde à Merxplas) et d'une façon générale pour toutes les lignes à une voie du réseau belge.

A cette question le Département des Chemins de fer a répondu :

« L'établissement des doubles voies est réglé en tenant compte pour chaque ligne de l'intensité du trafic et des difficultés spéciales d'exploitations.

» Le dédoublement de ces lignes est d'ailleurs inscrit au programme des études. »

Les membres de la Section insistent en faveur du doublement de la voie Bruxelles-Termonde et Hérentals-Turnhout.

Ils font remarquer qu'il n'y a plus d'expropriations à faire, ni de travaux d'art à exécuter. Il n'y a plus qu'à poser les rails.

5^e Question.

On demande s'il ne serait pas possible de prolonger à huit jours, sans modification de prix, les abonnements de cinq jours.

Les abonnements de cinq jours ont été créés après les abonnements de quinze jours et comparativement à ceux-ci, d'après la formule : $\frac{1}{3}$ du temps pour $\frac{1}{2}$ du prix.

Les taxes ont été légèrement augmentées le 1^{er} janvier 1913, mais la proportion reste sensiblement la même.

En limitant à cinq jours leur validité, on a eu principalement en vue de ne pas l'étendre à deux dimanches consécutifs; le dimanche étant, pendant la saison des voyages, le jour où le chemin de fer doit utiliser toute sa capacité de transport. Il est à craindre que l'octroi de faveurs nouvelles n'augmente l'encombrement qui se produit le dimanche.

Le prix de l'abonnement de cinq jours (13 francs pour la 3^e classe) ne représente que la taxe d'un voyage aller et retour de 214 kilomètres, ou de cinq voyages aller et retour de 42 kilomètres, c'est-à-dire son extrême modicité. Il ne semble donc pas possible d'augmenter la validité de ces titres tout en maintenant leur prix.

6^e Question.

Quand le bâtiment des recettes de la gare de Verviers sera-t-il construit?

La proposition pour la mise en adjudication publique des travaux de construction du bâtiment des recettes de Verviers a été introduite.

Il est à présumer que la séance d'adjudication pourra avoir lieu en mai prochain et, si les résultats de l'adjudication sont acceptables, les travaux pourront être commencés au début du mois de juin prochain.

Le délai d'exécution étant fixé à 427 jours ouvrables, le bâtiment devrait être terminé fin octobre 1915, si toutefois l'hiver 1914-1915 ne nous oblige pas à interrompre les travaux.

II

Le désarroi des chemins de fer.

La Section centrale s'est tout spécialement préoccupée de la situation troublée de notre réseau national. Cette situation, dont les journaux et les associations industrielles, notamment le Comité central industriel de Belgique, le *Moniteur des intérêts matériels* et d'autres ont donné, avec plus ou moins de fondement, des descriptions et des détails, a donné lieu à des questions et à des interpellations.

Une première question a été posée à M. le Ministre des Chemins de fer par le signataire du présent rapport, et le mardi 3 février a eu lieu l'interpellation de MM. Boël, Buisset et Giroul, à laquelle M. le Ministre a répondu.

Il serait inutile et fastidieux de reproduire tout ce qui a été dit et écrit à ce sujet. Il suffira de résumer les observations essentielles et d'indiquer les moyens proposés, dans le but d'éviter le retour de crises semblables dans l'avenir.

L'an passé, les mêmes perturbations et les mêmes récriminations se sont produites. Les quatre derniers mois de 1912 ont donné le maximum des irrégularités des trains.

Cette année 1914, les irrégularités maxima sont signalées dans le cours du mois de janvier et jusque fin février, coïncidant d'abord avec les inondations et ensuite avec une température exceptionnellement rigoureuse.

Il n'est pas niable que ces circonstances aient une influence importante dans les irrégularités dont on se plaint.

La navigation sur les voies navigables de la province de Liège (Meuse liégeoise, canal de Liège, Maestricht et canal de l'Ourthe) a été interrompue d'abord par une crue survenue sur la Meuse et sur l'Ourthe pendant la période du 9 au 13 janvier écoulé et ensuite par la gelée du 17 janvier au 2 février.

Pendant la durée des hautes eaux, la navigation était possible sur le canal de Liège à Maestricht, mais le passage par l'écluse d'entrée à Liège était fermé.

Durant l'interruption de la navigation, due à la gelée, 420 bateaux, capables d'un tonnage de 126,000 tonnes, dont 264 chargés, portant ensemble 74,000 tonnes, ont été immobilisés sur les voies navigables ci-dessus indiquées pendant tout un mois. Or, 126,000 tonnes correspondent à 12,600 wagons de 10 tonnes, et à raison de 40 à 50 wagons par train, représente 250 à 300 trains. En supposant que la moitié seulement ait reflué sur le chemin de fer, cela fait 750 trains supplémentaires sur le réseau de Liège. Noter qu'il passe à Liège 750 trains par vingt-quatre heures, sans compter le mouvement des machines et des manœuvres de gare.

Il faut ajouter à cela que la navigation sur le Rhin a été arrêtée du 17 au 28 janvier et vers la même époque sur la Meuse française. Il en est résulté un afflux subit de transports imprévus sur toutes nos lignes de chemin de fer et spécialement sur celles venant de nos frontières allemandes, françaises et luxembourgeoises et se dirigeant soit vers elles, soit vers nos districts industriels de Liège et Charleroi, soit vers Anvers et Rotterdam par Liège et Verviers.

D'autre part, la gelée et le froid ont imposé de dures souffrances à la main-d'œuvre, paralysant les mouvements, avariant les organes les plus délicats des locomotives, gênant leur approvisionnement, leur graissage et leur entretien, rendant surtout difficile et lente la manœuvre des appareils de signalisation et des aiguilles d'excentriques adhérent au sol par la gelée et exigeant des efforts pénibles, des préparations et nettoyages quelquefois lents et difficiles.

Enfin, pour ce qui concerne le personnel des mécaniciens et chauffeurs, on doit bien admettre que par une température de 10° à 15° sous zéro le travail subit un surcroît de peines et de fatigues dont bon nombre de machinistes ont été victimes. Dans certains postes de formation, le déchet des machinistes a été de 30 % et celui des chauffeurs 20 % ; il en est résulté que dans certains de ces postes un nombre important de machines n'ont pu être utilisées d'urgence faute de mécaniciens valides et présents au service.

Ces causes, il faut bien le reconnaître, ne sont pas les seules, mais elles ont été la pierre d'achoppement contre laquelle est venue se heurter une organisation qui s'est trouvée impuissante.

Quelles sont les causes de cette impuissance ?

Quels sont les moyens d'y mettre fin et d'empêcher qu'elle se perpétue ?

C'est ce que tout le monde s'est évertué à chercher et c'est à quoi tout le monde a proposé des solutions les plus radicales et les plus diverses.

C'est ce qui, à la Chambre, a fait l'objet des interpellations du 3 février de MM. Boël et consorts, et en dehors, dans le monde industriel et commercial, l'objet de correspondances, d'articles de journaux, de polémiques ardentes et même de récriminations malheureusement souvent justifiées.

D'une façon générale, après avoir exposé l'acuité de la crise et les conséquences désastreuses tant pour les industriels et les commerçants que pour les ouvriers (surtout les voyageurs des trains ouvriers) et pour le pays entier, on a critiqué sévèrement :

1° L'ensemble de l'administration générale, le mode d'exploitation et le service du personnel ;

2° L'insuffisance des installations.

Pour ce qui concerne le service de la traction et du matériel, nos locomotives et nos voitures à voyageurs pourraient rendre un effet utile plus important. D'après les documents officiels, à certains moments, certaines locomotives effectuent des parcours journaliers qui descendent à 40 et même

30 kilomètres par vingt-quatre heures, tandis que d'autres parcourent de 130 à 150 kilomètres. D'autres machines restent pendant de longues heures sous pression et non utilisées dans les remises. De même, certaines rames de wagons fournissent un parcours trop faible. Elles partent trop tard le matin et rentrent trop tôt dans l'après-midi. D'autre part, des stationnements trop prolongés dans les gares les encombrent.

Des mesures de revision et des livrets de roulement ont été mis en vigueur en vue d'obtenir un meilleur rendement.

On a dit que notre matériel était insuffisant.

L'État belge possède actuellement 4,400 locomotives pour 4,370 kilomètres de voies et 10,000 voitures à voyageurs et fourgons.

Au Nord Français, il y a environ 2,000 locomotives et 5,000 voitures à voyageurs et fourgons pour un réseau d'environ 4,000 kilomètres.

III.

Le personnel du Chemin de fer.

Pour ce qui concerne le personnel inférieur, on a parlé de grève perlée et de sabotage, mais sans en apporter des preuves bien caractérisées.

Il faut reconnaître que si à certains moments le personnel a manqué, c'est en grande partie pour cause de force majeure, il y a eu plus de maladies que d'habitude à cause du mauvais temps, du travail irrégulier, des longues stations dans les gares par un froid de 10° à 15°, et s'il y a eu dans certains groupes un relâchement de discipline, qui date de loin, la majorité du personnel a montré une endurance et une bonne volonté digne d'éloges.

Dans son interpellation du 3 février, M. Boel, après avoir rendu hommage au personnel, en a critiqué le recrutement et surtout les difficultés qu'éprouvent les chefs de congédier des agents incapables.

Afin de donner aux agents capables l'occasion de manifester leur valeur et de développer leur initiative, il y aurait lieu d'avantager les fonctions du service actif sur les lignes, afin d'y attirer les éléments jeunes et vigilants.

On ne devrait, autant que possible, admettre dans les bureaux de l'Administration centrale et des Directeurs de service que ceux qui ont accompli un service actif.

Actuellement, c'est le service des Administrations centrales qui est le plus recherché.

Or, c'est le service actif qui fait l'éducation des fonctionnaires et développe leur initiative, met leurs qualités en évidence et leur donne la pratique nécessaire pour faire produire à leur éducation technique tout l'effet utile nécessaire.

Parmi les mesures prises d'urgence pour remédier à la crise actuelle, nous pouvons signaler les suivantes :

LA CRISE DES CHEMINS DE FER (27 février 1914).

MESURES IMPORTANTES.

En vue d'assurer les transports de marchandises dans toutes les conditions de célérité et de régularité désirables, des mesures importantes sont édictées par le Comité d'administration et elles devront être observées par les services d'exécution à partir de ce jour. En voici le résumé :

1° *Service des stations et des remises.* — Dans toutes les stations importantes où il existe une remise de locomotives, le chef de station et chef immédiat de la remise se réuniront à la fin de chaque journée pour se communiquer mutuellement les constatations qu'ils auront faites et pour prendre toutes les mesures que comporte l'organisation du service de nuit et de celui du lendemain. En cas de divergence d'opinion, les directeurs de service ou leurs adjoints seront appelés à se prononcer sur-le-champ.

2° *Conférences des directeurs de service.* — Aussi longtemps que la marche des trains ne sera pas satisfaisante, les réunions des directeurs de service seront hebdomadaires au lieu d'être mensuelles. Dans ces réunions, ils se concerteront au sujet des mesures d'organisation ; ils examineront, en outre, toutes les irrégularités portées à leur connaissance, prendront décision d'un commun accord et réprimeront immédiatement, dans les limites de leurs pouvoirs, toutes les fautes commises. Il feront aussi en sorte d'éviter toute paperasserie et feront suivre les fautes commises de promptes sanctions.

3° *Utilisation des locomotives.* — Afin que les chefs et sous-chefs de station remplissent leurs obligations en meilleure connaissance de cause, les gares intéressées qui ne reçoivent pas actuellement un exemplaire du livret de roulement des locomotives et des machinistes le réclameront immédiatement au directeur du service du district en cause. Quant aux modifications apportées à ce moment, elles leur seront adressées par les remises. Ces mesures sont prises afin que tous les agents participant à la marche des trains se rendent un compte exact des nécessités du service de la traction. Ces roulements devront être inscrits au livre d'ordres des stations et visés par tout le personnel intéressé.

Il est rappelé que la direction de la traction et du matériel a donné récemment les instructions :

« Dès que le stationnement d'un train dans une gare aura atteint une heure et demie à deux heures, et qu'on ne prévoira pas le moment où ce train pourra continuer, le chef de station rapatriera la locomotive et le personnel. Cette instruction doit, toutefois, être appliquée avec discernement, parce qu'il peut y avoir intérêt pour le service de la traction à faire conti-

nuer la machine à vide jusqu'à sa destination, en vue de reprendre le convoi qu'elle doit normalement remorquer au retour. A cette fin, le chef de station informera par télégramme la remise-proprétaire de l'importance du stationnement et de sa durée probable, et il demandera sur quel dépôt la locomotive doit être dirigée. »

4° *Difficultés survenant opinément dans la marche du service.* — Dès qu'une station se trouve dans la nécessité de faire échelonner des trains qu'elle ne peut recevoir régulièrement, elle doit signaler le fait immédiatement aux directeurs de service en cause, avec copie à la direction de l'exploitation. Si cet échelonnement n'est que momentané et n'affecte pas les roulements des locomotives et du personnel, les mesures nécessaires pour y faire face sont prises d'office par les chefs de station intéressés. Si, au contraire, la situation du mouvement de la ligne fait prévoir que cet échelonnement aura une certaine durée et une répercussion quelconque sur le travail d'autres gares ou sur la marche du service d'autres lignes, le directeur de service prend sur-le-champ les mesures nécessaires pour réduire l'expédition des trains vers la section engorgée à la capacité d'absorption de celle-ci.

5° *Affectation des trains.* — Il a été constaté, dans ces derniers temps, que l'affectation des trains directs de marchandises est méconnue par bon nombre de stations.

Si, pour cause de surcharge, des wagons pour les destinations desservies par un train direct ont dû être différés, ils doivent être conservés pour le train direct du lendemain ; ils ne peuvent en aucun cas être dirigés sur une station de formation ou de coïncidence située sur la voie à suivre ou en dehors de celle-ci.

6° *Retards subis par les transports.* — Les agents préposés à la tenue des journaux de service du mouvement doivent remplir les colonnes de ce registre relativement aux wagons restés en souffrance. Tous les chefs de station de première et de deuxième classe se feront remettre journellement une note des wagons se trouvant en gare depuis vingt-quatre heures et plus, et confronteront personnellement les indications de la note du jour avec celle de la veille.

Bruxelles, le 27 :

De hauts fonctionnaires sont arrivés hier à Athus où plusieurs machines sont arrivées également pour procéder au dégagement de la gare très encombrée depuis plusieurs semaines. Tous les trains de marchandises ont été expédiés dans diverses directions.

M. Mazy, contrôleur du groupe d'exploitation de Bruxelles-Nord, se trouve en permanence à la gare de Schaerbeek, où il procède au désencombrement. Les wagons de France et d'Allemagne se trouvent sur les voies de cette station depuis plusieurs jours.

IV.

Les installations à établir ou à améliorer.

L'an dernier le rapport sur le Budget du Chemin de fer décrivait les travaux et les installations reconnues nécessaires pour éviter ces crises périodiques qui mettent le désarroi dans l'industrie et le mécontentement dans le public voyageur.

Une des causes importantes du trouble qui se produit dans les lignes principales de nos chemins de fer est l'encombrement des voies et des gares du réseau des environs de Liège.

C'est vers ce point central que convergent :

Les lignes venant d'Allemagne par Verviers et Chênée.

Les lignes du Luxembourg par Trois-Ponts et Pepinster, d'une part, et, d'autre part, par la ligne de l'Ourthe en passant par Angleur entre Chênée et Liège.

Les lignes du Nord Belge aboutissant à Liège par Kinkempois, d'une part, et, d'autre part, par Tilleur et Val-Benoît.

Les lignes des plateaux de Herve à une seule voie par Chênée et Angleur.

Les lignes du réseau liégeois, limbourgeois par Herstal et Vivegnis.

La ligne Liège-Maastricht.

Et, enfin, la grande ligne de Liège vers Bruxelles, Anvers et la Hollande.

Sur toutes ces lignes se fait un trafic intense qui doit passer par Liège dans les deux sens, tant à l'aller qu'au retour, pour se répartir ensuite dans toutes les directions.

Il en résulte que tout engorgement qui se produit sur ce réseau si compliqué des environs de Liège se répercute sur tout le railway national.

A ce sujet le rapport de l'an dernier s'exprimait comme suit :

« Ces retards sur le réseau des environs de Liège proviennent en grande partie de la conformation de la gare de cette ville et de la multiplicité des voies qui s'entre-croisent entre Chênée et Liège.

» Cette situation fait converger vers la gare de Liège, beaucoup trop étroite, un trafic énorme que la moindre irrégularité, le moindre accident trouble et arrête.

» La gare de Liège devient instantanément inaccessible et tout train, entrant ou sortant, doit se garer et attendre que la voie soit désencombrée. Le remède à cette situation a été étudié depuis longtemps à l'Administration des chemins de fer. Il consiste à dédoubler les voies entre la gare des Guillemins et celle de Chênée et d'installer, entre Liège et le pont du Val-Benoît, un vaste garage.

» Le pont du Val-Benoit recevrait quatre voies, la voie charretière serait supprimée, une voie en encorbellement serait réservée aux piétons et le trafic des transports par axe vers Liège dirigé vers le pont de Fragnée par une large voie carrossable passant sous le pont du Val-Benoit du côté de Kinkempois. L'arcade qui existe en cet endroit devrait être élargie à 24 mètres, comme il a été fait, il y a quelques années (vers 1905), pour celle correspondante de la rive gauche.

» Le pont de Chénée devrait de même recevoir quatre voies et être désaffecté pour le service des véhicules. Il doit être remplacé par un pont projeté dans le prolongement du quai des Ardennes.

» Toutes ces installations sont décidées en principe et les plans en sont dressés.

» La construction projetée d'une ligne de Fexhe à Kinkempois permettrait de détourner du plan incliné de Liège quantité de transports encombrants.

» Les expropriations relatives à ce travail sont terminées et liquidées ⁽¹⁾. Le retard apporté à l'exécution constitue donc pour l'État une charge financière importante.

» La dépense pour la ligne de Fexhe à Kinkempois figure au compte rendu du chemin de fer de 1911 pour la somme de fr. 1,240,498.69.

» Tout cet ensemble sera complété par une ligne de raccordement du chemin de fer de Liège-Maestricht avec les gares des Guillemins et Longdoz, et par la construction d'une ligne nouvelle vers l'Allemagne.

» M. le Ministre des Chemins de fer prendra des mesures spéciales pour activer l'étude du tracé de cette nouvelle ligne.

» Le programme à étudier comprendra le dédoublement de la ligne de la Vesdre depuis Verviers jusque Louvain et peut-être Bruxelles.

» Le dédoublement de cette voie commencerait par le dédoublement de la voie entre Chénée et Liège et l'appropriation des ponts du Val-Benoit et de Chénée. »

Question.

« On demande la situation des études et des travaux projetés ou en cours d'exécution pour améliorer la situation aux abords de Liège et, notamment, à la gare des Guillemins et aux ponts du Val-Benoit et de Chénée (mise à quatre voies de certaines sections, raccords directs, etc.).

Réponse.

» Les travaux de la quadruple voie entre Liège et Chénée, qui ont pour

(1) Ces expropriations, contrairement aux prévisions, n'ont pu être terminées dans le courant de 1913. Il reste encore plusieurs emprises à acquérir.

but de permettre de réaliser une circulation indépendante pour les trains de l'Ourthe vers Liège et vice versa, doivent être exécutés par étapes.

1^{re} ÉTAPE. — *Tronçon de Liège au Val-Benoît.*

» Ces travaux sont subordonnés à la réalisation de plan d'aménagement approuvé de la station de Liège-Guillemins et notamment :

- » 1° A la construction des nouvelles cours aux marchandises du quai de Fragnée;
- » 2° A la construction du viaduc au-dessus de la rue du Val-Benoît;
- » 3° A la consolidation du pont du Val-Benoît.

*
* *

» Ci-dessous l'état d'avancement de ces divers travaux de la première étape :

» 1° On exécute actuellement les terrassements en vue de la formation de l'assiette des nouvelles cours du quai de Fragnée; l'entreprise doit être terminée pour le commencement de 1914;

» 2° Une adjudication a eu lieu le 30 novembre dernier pour la construction du viaduc au-dessus de la rue de Val-Benoît. Le délai d'exécution est de 250 jours;

» 3° Un projet de consolidation du pont du Val-Benoît est soumis à l'Administration des Ponts et Chaussées.

» Les mesures sont prises pour que les travaux puissent être entamés dans le plus bref délai possible.

2^e ÉTAPE. — *Tronçon du Val-Benoît aux Aguesses.*

» Ces travaux comportent le déplacement de la route de Liège à Chênée et le ripage des voies principales, pour lesquels le projet est à l'étude.

3^e ÉTAPE. — *Tronçon de la bifurcation des Aguesses à Angleur.*

» L'établissement de ce tronçon nécessite d'abord l'achèvement des travaux de murs de soutènement et l'établissement d'un viaduc de 16 mètres. Ces travaux, actuellement en cours d'exécution, seront vraisemblablement terminés pour la fin de 1913, et l'on pourra alors faire circuler d'une façon indépendante les trains de la ligne de l'Ourthe vers Kinkempois et vice versa.

4^e ÉTAPE. — *Tronçon d'Angleur à Chênée.*

» Ces travaux sont subordonnés :

- » 1° A la suppression des arcades d'inondation d'Angleur qui ne peuvent

disparaître qu'après les travaux de rectification du cours de l'Ourthe, travaux incombant à l'Administration des Ponts et Chaussées;

» A la construction du pont-rails, sur l'Ourthe, à Chênée.

» Pour ce qui concerne ces derniers travaux, ils sont eux-mêmes subordonnés à la construction, par les Ponts et Chaussées, d'un pont-route destiné à remplacer la partie du pont actuel de Chênée sur laquelle se fait la circulation des piétons et attelages.

» L'on ne pourra vraisemblablement prendre possession de ce pont-route avant fin 1914.

» Les mesures nécessaires seront prises pour que la construction du nouveau pont-rails de Chênée puisse être entamée dès achèvement du pont-route.

» Les travaux projetés aux abords de Liège comportent encore :

» 1° Une ligne nouvelle de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois, destinée à éviter le passage dans la gare des Guillemins des trains de et vers Kinkempois.

» Les acquisitions de terrains sont presque terminées et les travaux seront entamés fin de cette année ou au début de l'année prochaine;

» 2° Un raccordement éventuel entre les lignes de Visé à Liège-Longdoz et Liège-Longdoz à Kinkempois devant éviter le rebroussement d'un certain nombre de trains dans la gare de Liège-Longdoz.

» En attendant la réalisation de ces grands travaux projetés, ne pourrait-on exécuter certaines améliorations de détail préconisées par des agents des services d'exécution, tels que : liaison de certains faisceaux de voies à l'intérieur de la gare, pour réduire le nombre des manœuvres de formation, suppression de certains transports à vide par une meilleure utilisation des rames de wagons, raccordement direct de la ligne de Verviers avec la ligne de Namur (Nord-belge), de manière à éviter le rebroussement dans la gare des trains de marchandises en provenance d'une de ces lignes et en destination de l'autre, déplacement de l'entrepôt de la Douane au nouveau garage de Fragnée, etc. La gare de Liège-Guillemins est arrivée à son maximum de capacité, il est impossible de lui faire rendre davantage sans prendre d'urgence les mesures susdites. »

Où en sont les travaux en mars 1914 ?

Tronçon de Liège-Val-Benoit.

1° Construction des nouvelles cours aux marchandises du quai de Fragnée.

Ces cours sont en exécution active. On peut espérer qu'elles seront prêtes fin 1914. Il restera encore des magasins à construire, mais on établira des magasins provisoires en attendant l'achèvement des magasins définitifs.

Une grave erreur a été commise dans cette installation.

Elle est entourée d'une bande de terrain longeant le quai de Fragnée

et la rue de Namur. Cette bande de terrain, que la ville de Liège s'est réservée, est destinée à être vendue par parcelle et convertie par des maisons particulières. Il en résultera que, comme d'habitude en notre pays, les installations actuelles deviendront bientôt insuffisantes, et alors on ne pourra les élargir qu'en expropriant ces terrains bâtis qu'on pourrait obtenir aujourd'hui à des prix acceptables. L'État devrait donc acquérir cette bande de terrain, sous peine de devoir la surpayer plus tard.

2° Le viaduc au-dessus de la rue du Val-Benoît est en montage sur place. Il doit être terminé endéans les deux cent cinquante jours, à partir du 30 novembre, donc fin août ou commencement de septembre 1914.

La construction de ce pont ne suffira pas pour établir la double voie entre la cour aux marchandises de Fragnée et la gare des Guillemins et ainsi supprimer l'étranglement qui se produit à l'entrée de cette gare.

Il faut élargir à quatre voies le viaduc établi sur la rue Mandeville, qui fait suite avec deux voies à celui de la rue du Val-Benoît, qui en aura quatre, et ensuite transporter à la *Côte d'or*, à *Sclessin*, les ateliers et les remises aux locomotives, qui sont insuffisantes et encombrent l'entrée de la gare des Guillemins. Les terrains sont acquis, les plans d'installation sont faits, on peut procéder à l'exécution quand on voudra. Il faudrait donc procéder aux adjudications le plus tôt possible.

3° Consolidation du Pont du Val-Benoît.

L'adjudication a eu lieu le 8 octobre 1913.

L'adjudicataire est la *Société belge de bétons et planchers tubulaires*, boulevard de la Senne, 115, Bruxelles.

Le prix d'adjudication est 288,480 francs. Les travaux seront commencés le 1^{er} avril.

Tronçon du Val-Benoît à la bifurcation des Aguesses.

Ce travail ne pourra être utilement exécuté que lorsque les deux viaducs, entre le pont du Val-Benoît et la gare des Guillemins seront installés pour quatre voies et que les ateliers et les remises de locomotives seront transportées à la Côte d'or.

Tronçon de la bifurcation des Aguesses à Angleur au Viaduc des 18 Arcades.

L'Administration compte mettre en service pour fin 1914 la quadruple voie entre la bifurcation des Aguesses et Angleur. Il y a eu là des travaux très importants à effectuer : un mur de soutènement le long de l'Ourthe et un viaduc à reconstruire et à élargir à quatre voies. Tous ces travaux seront achevés pour fin 1914. Cette quadruple voie aura l'avantage immédiat de rendre indépendantes de la ligne Verviers à Liège les relations entre la gare d'Angleur et celle de Kinkempois pour les trains de marchandises.

Tronçon d'Angleur à Chenée.

Ces travaux sont subordonnés :

1°) A la suppression des arcades d'inondation d'Angleur.

La suppression des arcades d'inondation d'Angleur est subordonnée en ordre principal à la reconstruction du pont mixte actuel à trois arches (servant au chemin de fer et au trafic public), situé sur l'Ourthe et dont le débouché est insuffisant pour écouler sans danger le débit intégral des grandes crues, et, en ordre secondaire, à quelques travaux d'amélioration de l'Ourthe en amont du pont et sur le dispositif desquels le Département n'a pas encore statué définitivement.

Le pont mixte actuel, qui livre aujourd'hui passage à la ligne de la Vesdre et à la route de l'État, sera remplacé par un pont-rail métallique à établir par les soins de l'Administration des Chemins de fer et un pont en béton armé à établir par les soins de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Les travaux doivent commencer par la construction du pont-route qui s'établit en dehors de l'emplacement du pont-mixte actuel.

Le viaduc d'approche au pont-route sur la rive gauche traverse la partie des Établissements de la Vieille-Montagne à l'emplacement des dépendances de l'usine qui devront être démolies.

L'Administration des Chemins de fer de l'État belge a pris à cet égard avec la Vieille-Montagne les arrangements nécessaires.

Le pont-route et le viaduc d'approche ont été mis en adjudication le 15 novembre 1911.

M. H. Ambresin frères, de Bruxelles, dont la soumission s'élève à 273,000 francs ont été déclarés adjudicataires et comptent entamer les travaux immédiatement, pour les terminer dans le commencement de la campagne de 1915.

Il n'a pas été possible d'entamer les travaux avant cette année, à cause des délais demandés par la Vieille-Montagne pour transformer ses installations et mettre les terrains à la disposition de l'entrepreneur.

Les négociations pour l'acquisition de ces terrains ont été menés par l'Administration des Chemins de fer qui n'a abouti à une entente qu'à la fin de 1912.

Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.

Cette ligne est en projet depuis longtemps. Elle doit avoir une longueur de 12 kilomètres. Le coût de la construction est évalué à 8,500,000 francs et la durée des travaux à six ans. Il reste encore trente-quatre emprises à acquérir dont la plus importante appartient à la Société de la Vieille-Montagne et dont le projet en expropriation est en appel.

La mise en service de la ligne Fexhe-Kinkempois est, avec l'établissement de la quadruple voie entre Chenée et Liège et l'électrification du plan

incliné, le remède radical au désarroi dont nous souffrons. Cette ligne détournerait de la gare de Liège, et surtout du plan incliné, la plupart des trains de marchandises qui les encombrant.

Plan incliné de Liège à Ans. — Gare d'Ans.

Le plan incliné de Liège à Ans constitue une des grosses difficultés de l'exploitation de la ligne Liège-Bruxelles.

Le plan incliné d'Ans comprend deux alignements longs de 1,980 mètres, chacune en rampe moyenne de 28 millimètres par mètre, qui par diverses circonstances notamment de l'affaissement du terrain houiller prend en certains points le taux de 31 et même 35 millimètres par mètre.

Les deux rampes sont séparées au Haut-Pré par un palier en courbe de 350 mètres de rayon.

La traction se fait par locomotives et utilise en service normal 11 moteurs le jour et 9 la nuit.

Un moyen de décongestionner les plans inclinés consisterait, semble-t-il, à former des trains plus lourds et partant moins nombreux, mais ce serait augmenter la fatigue déjà très grande que le matériel éprouvé par l'action difficilement coordonnée de trois, voire même de quatre locomotives attelées à un train de marchandises et deux ou trois locomotives aux trains de voyageurs.

D'ailleurs ces trains plus lourds, la gare des Guillemins ne pourrait les recevoir sans s'encombrer elle-même.

Le remède proposé est l'électrification du plan incliné.

Cette transformation importante est à l'étude et a fait l'objet d'un rapport très complet de M. Lohest, directeur général.

A l'extrémité du plan incliné se trouve deux gares, *Ans-État* où passe la ligne Liège-Bruxelles et *Ans-Est* qui est le point de départ d'une ligne à simple voie, *Ans-Flémalle*, qui dessert de nombreux charbonnages et des établissements industriels; ces deux gares sont deux points d'encombrement, auxquels il est nécessaire de remédier le plus tôt possible.

La ligne *Ans-Est-Flémalle* a 8 kilomètres de long; tous les ouvrages d'art sont faits pour deux voies, les terrains sont acquis, le doublement de cette ligne coûterait environ 500,000 francs et la durée du travail serait d'environ deux ans.

En attendant des travaux importants sont en exécution aux deux gares.

A *Ans-État*, six longues voies de garage de 600 mètres de longueur doivent être prêtes pour le mois d'octobre 1914. Mais le programme complet de l'agrandissement de cette gare comprend non seulement l'adjonction d'un faisceau de six voies vers Loncin, mais la quadruple voie jusque Bierset pour relier le faisceau de six voies avec la gare de Bierset.

A *Ans-Est* on doit installer dix voies de garage de 250 mètres de long, mais il faut, avant de les mettre en service, construire un viaduc pour

desservir la grand'route. Ce viaduc ne pourra, paraît-il, être terminé qu'en 1915. Ces travaux pour Ans-État et pour Ans-Est sont urgents et doivent être activés par tous les moyens possibles.

Les charbonnages et établissements industriels desservis par la gare d'Ans-Est et la ligne Ans-Flémalle ont tout particulièrement souffert de l'encombrement de la gare Ans-Est et, par suite, de l'impossibilité de recevoir les wagons vides nécessaires pour leurs expéditions, et de réexpédier les wagons qu'ils avaient chargés, certains de ces charbonnages ont dû chômer faute de wagons d'expédition et renvoyer leur personnel.

Doublement de la ligne des Plateaux de Herve.

Cette ligne à simple voie est depuis un certain temps en transformation à double voie par sections.

Une première section entre Beyne et Micheroux sera mise en service à double voie pour le courant d'avril 1914.

La section de Chénée à Beyne au plus tard dans le courant de l'été, dès que le viaduc de Homvent, en exécution très avancée, sera terminé.

De Micheroux à Battice, les travaux de mise à double voie pourront commencer dans le courant de l'été. Il restera à mettre à double voie la ligne de Battice à Bleyberg, qui servira à soulager la ligne de la Vesdre; le tracé est fait, on s'occupe des acquisitions de terrains.

*
* *

Entre la frontière allemande et Verviers, et entre Verviers et Liège, d'importants travaux de garage sont en cours d'exécution dans la gare de Welkenraedt et dans les gares d'Olné et Ensival.

La gare d'Olné entre Trooz et Nessonvaux sera élargie et pourvue de nombreuses voies de garage. Elle sera certainement terminée pour fin 1914.

A la gare d'Ensival les voies de garage seront allongées, et la gare aux marchandises appropriée pour le développement du trafic.

A la gare de Welkenraedt l'aménagement de la gare donnera une longueur utile de 20,000 mètres de voies de garage, soit pour 2,500 wagons et il restera 5 voies à voyageurs de 300 mètres de longueur chacune.

La remise aux machines pourra contenir 72 locomotives.

*
* *

Les principaux points d'obstruction ont été, outre Liège : Arlon, Namur et Schaerbeek-Louvain.

Arlon est un point de transit énorme de l'Allemagne et de l'Alsace-Lorraine vers Anvers et Rotterdam.

Sur la ligne entre Arlon et Namur, il y a Jemelle où l'encombrement a été très fort.

La jonction Nord-Midi de même que la ligne de Schaerbeek-Hal amélioreront considérablement le trafic en dégageant la gare de Schaerbeek.

Une première section de Schaerbeek à Watermael est en construction active, mais Watermael-Hal n'est pas entamée.

L'importance de la ligne Schaerbeek-Hal provient de ce qu'elle s'embrancher sur les lignes Bruxelles-Mons-Tournai, etc.

L'encombrement de Schaerbeek provient du grand nombre de trains de voyageurs entre lesquels il faut faire passer les trains de marchandises qui proviennent surtout de Liège, du Luxembourg et d'Anvers.

Les trains de marchandises du Luxembourg arrivent à Schaerbeek par Ottignies, mais dans ces derniers temps plusieurs de ces trains ont été détournés par Liège et sont venus augmenter le désarroi de cette gare.

*
* *

Le retour à une situation normale et le maintien de cette situation normale, lorsqu'elle sera obtenue, dépendra de l'activité que l'administration des chemins de fer consacrera à l'exécution des travaux indiqués et préconisés ci-dessus.

Le doublement de la ligne de la Vesdre et l'établissement d'une ligne directe d'Aix-la-Chapelle par Welkenraedt et Louvain ont donné lieu à des discussions très regrettables au point de vue des intérêts du réseau et qui durent depuis bientôt dix ans. Pendant ce temps aucune solution n'a pu intervenir.

Si cependant on avait commencé l'exécution de l'un des projets de doublement de la voie de la Vesdre, préconisés par M. le baron Ancion, en commençant par Liège-Chênée, rien n'eût été compromis, au point de vue des arrangements avec l'État allemand, les quatre voies seraient installées et nous ne souffririons pas de la crise des transports que nous venons de subir.

Il est donc de toute nécessité que des décisions soient prises et qu'on poursuive leur exécution avec persistance et activité.

Ce qui arrête ou retarde les travaux d'établissement de voies à doubler ou d'agrandissement des gares, c'est la lenteur des acquisitions des terrains et les procès d'expropriation. Si les négociations sont longues, les procès sont interminables. Tel est le cas pour la ligne Fexhe-Kinkempois dont la construction est une condition *sine qua non* du désencombrement du plan incliné de Liège et, par conséquent, de tout le réseau des environs de Liège.

La construction de cette ligne est arrêtée par les négociations et les procès d'expropriation.

V.

Tramways et Chemins de fer vicinaux.

La Section centrale de 1914 rappelle et confirme le vœu émis par la Section centrale de 1913 en faveur de la réunion dans le même Département ministériel, de préférence celui des Chemins de fer, de l'administration des Tramways et de celle des Chemins de fer vicinaux.

La Section rappelle également les vœux émis précédemment par les Sections précédentes relativement à l'unification des tarifs de transports des Chemins de fer de l'État et des Chemins de fer vicinaux.

VI.

Autonomie des Chemins de fer de l'État.

La Commission instituée par MM. les Ministres des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et des Finances, en vue d'étudier l'autonomie des Chemins de fer, a soumis un avant-projet au Gouvernement.

Voici quelles sont les grandes lignes et les points les plus intéressants de cet avant-projet :

La Commission propose qu'un être moral, la *Régie nationale des Chemins de fer de l'État*, soit substitué au Ministre des Chemins de fer en vue de la conservation, de l'exploitation et de l'extension des Chemins de fer de l'État.

La *Régie nationale* ne serait pas une société anonyme, l'existence de celle-ci présupposant le concours de plusieurs actionnaires, alors que, dans l'espèce, l'État est seul intéressé.

La loi créerait un organisme d'un genre spécial et le revêtirait de la personnalité civile en égard aux divers mandats qui lui seront dévolus. Toutefois la régie nationale ne posséderait rien en propre. Elle acquerrait, détiendrait et aliénerait au nom et pour compte de l'État.

Elle serait en fait la gérante des Chemins de fer de l'État. La durée de son existence dépendrait du législateur.

La Régie nationale serait dirigée par un *Conseil d'administration* et surveillée par un *Collège de commissaires*.

Le *Conseil d'administration* serait investi d'une grande liberté d'action, ce qui paraît nécessaire à la Commission pour industrialiser la gestion du Rail national. Il ne saurait être question de qualifier de régime autonome — ce à quoi la Commission vise — celui qui maintiendrait l'exploitation sous la direction du Ministre, sauf à prescrire par la loi des formes

budgétaires perfectionnées, non plus qu'un régime mixte qui donnerait certains pouvoirs de gestion à la Régie nationale et en laisserait d'autres au Ministre.

Le *contrôle* serait attribué à un Collège de commissaires choisis en partie par la Chambre des Représentants et en partie par le Sénat.

Cette innovation se justifie, d'une part, par l'importance du capital confié à la Régie nationale et, d'autre part, par le désir d'apporter un sérieux contrepoids aux pouvoirs étendus du Conseil d'administration.

Voici comment le mode de gestion proposé par la Commission se concilie avec les *exigences du droit public belge*.

L'exercice du pouvoir exécutif attribué au Roi par la Constitution est délégué, par le Roi, à des Ministres responsables. Le législateur a toutefois le droit, d'accord avec le Roi, de distraire de la délégation donnée aux Ministres la gestion de certains services et de confier cette gestion, dans les limites à définir par la loi, à des agents spéciaux.

Il en a été fait ainsi pour l'Administration des Chemins de fer vicinaux.

La Commission propose de confier l'Administration des Chemins de fer de l'État à un organisme spécial.

La responsabilité des Ministres des Chemins de fer et des Finances n'en sera pas supprimée.

L'intervention du Ministre des Finances dans toutes les opérations engageant les ressources du Trésor ou le crédit de l'État est hautement affirmée et maintenue.

La *responsabilité du Ministre des Chemins de fer* sera certainement réduite de tout ce que le projet place dans le cadre des attributions de la Régie nationale; mais sa mission sera avant tout une mission de surveillance; il demeurera responsable de la stricte observation de la loi. La nomination des administrateurs lui permettra de choisir des hommes compétents. Son approbation sera nécessaire pour que les budgets puissent être présentés au Parlement et, par ce côté, il se trouvera en mesure de diriger, de haut, notre politique des transports.

Les rapports de la Régie nationale avec les Ministres des Chemins de fer et des Finances sont réglés comme suit :

Les Ministres des Chemins de fer et des Finances proposent au Roi la nomination et éventuellement la révocation du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration doit faire approuver le règlement organique par arrêté royal.

Le Conseil général se réunit à la demande du Ministre des Chemins de fer.

Les Ministres soumettent au Conseil d'administration toute proposition qu'ils jugent utile.

L'intervention des Ministres est exigée lorsque l'immobilisation de capitaux nouveaux paraît nécessaire.

Le Ministre des Chemins de fer intervient dans les questions d'ordre général relatives au personnel.

Le Conseil d'administration doit soumettre aux Ministres des Chemins de fer et des Finances les projets de budget et les comptes annuels.

Les Ministres en question sont manifestement à même de maintenir, dans le cadre tracé par la loi, le Conseil d'administration de la Régie nationale.

Les *Chambres législatives*, de leur côté, en adoptant, en rejetant ou en amendant les budgets et les comptes, continuent à exercer leur action souveraine et peuvent à toute époque mettre fin, par une loi nouvelle, à l'existence de la Régie nationale.

D'après les cas, le Ministre qui se sentira touché par le vote d'une des deux Chambres, adoptera la ligne de conduite que comportera la responsabilité constitutionnelle dont il est investi.

La conséquence du rejet ou de l'amendement, par les Chambres législatives, d'un budget ou d'un compte, sera naturellement d'obliger la Régie à modifier ces documents conformément aux votes émis.

La deuxième section de l'avant-projet règle l'*organisation financière*.

L'*unité budgétaire* est réalisée en groupant dans le même cadre tout ce qui concerne les finances de nos chemins de fer, de manière que le budget de la Dette publique n'apparaîtra plus artificiellement gonflé des sommes qui ont servi à la construction du réseau.

L'institution d'un *fonds de réserve* est prévu pour couvrir momentanément les déficits constatés et parer ainsi à leurs conséquences sur la situation du Trésor.

L'organisation d'un *fonds de roulement* et l'ouverture d'un *compte de dépenses à amortir*, réglées sur le modèle des chemins de fer suisses, rendent aussi indépendant que possible des résultats de l'exploitation le renouvellement du matériel et des installations.

Le vœu unanimement émis et qui serait à insérer dans le règlement organique relatif aux détails de l'organisation projetée consiste à voir remplacer les règlements en vigueur sur les marchés et les adjudications par des textes plus larges laissant à la Régie nationale la liberté de profiter des occasions favorables que peuvent présenter les circonstances.

VII.

Réclamations du personnel.

Diverses réclamations et protestations ont été adressées aux membres de la Chambre et au rapporteur de la Section centrale.

Les chefs-gardes et gardes se plaignent du surmenage. Ils demandent que leur labeur soit réglementé dans le sens de la réduction à une durée de dix heures sur vingt-quatre.

Ils se plaignent de ne pas obtenir leur congé réglementaire.

Il résulte d'un premier examen que l'extension de ces avantages à tout le personnel du chemin de fer occasionnerait une charge budgétaire nouvelle de plus de 1,200,000 francs.

Les *contremaitres, hommes de métiers, brigadiers* des ateliers des chemins de fer, les surveillants, les piqueurs, les machinistes-instructeurs et les agents réceptionnaires demandent à jouir des avantages du principalat comme fin de carrière.

Les brigadiers, hommes de métiers, grades assimilés et visiteurs de locomotives émettent le vœu de voir porter le taux maximum de leur traitement à 250 francs, afin d'être mis sur le même pied que d'autres agents, dont plusieurs sont sous leurs ordres.

Les brigadiers et visiteurs de locomotives demandent à ce que le maximum de leur traitement soit porté de 200 à 240 francs, afin d'être mis sur le même pied que les machinistes ainsi qu'ils l'étaient en 1909, date à laquelle les machinistes ont vu leur traitement maximum augmenté. Les agents susdits sont supérieurs dans leurs attributions aux machinistes.

Les *commis d'ordre* seraient satisfaits d'obtenir un barème partant d'un minimum de 1,200 francs pendant l'année d'essai, pour atteindre 1,450 francs après deux ans, et assurant des augmentations successives de 250 francs tous les trois ans, et avec traitement de fin de carrière de 3,500 francs après six ans d'ancienneté au maximum, trente années de service et 50 ans d'âge. Le cadre resterait ainsi différencié de celui des commis qui jouissent d'augmentations triennales de 300 francs et ont accès aux grades supérieurs.

Ils croient aussi désirable de voir régulariser la situation des commis d'ordre, entrés au service avec un minimum bien inférieur à celui d'aujourd'hui et qui malgré de nombreuses années de services ont un traitement à peine supérieur à celui de jeunes commis d'ordre, promus dès le début à 1,200 francs.

Les *commis d'ordre du matériel et de la traction* demandent leur participation aux bénéfices du système « Rowan » aux mêmes titres que le fonctionnaire, le brigadier ou le contremaitre ou chef d'atelier, qui ne participent comme eux que d'une manière indirecte à son fonctionnement.

Les *chefs de sections* exposent :

1° Qu'ils ne sont pas mieux rétribués aujourd'hui qu'il y a *trente-cinq ans* ;

2° Qu'ils sont moins rétribués que les chimistes et les architectes recrutés, comme les chefs de section, parmi les porteurs du diplôme d'ingénieur ;

3° Qu'ils sont même moins bien rétribués que les conducteurs des Ponts et Chaussées, qui ne font que deux années d'études universitaires ;

4° Qu'ils sont les *seuls* fonctionnaires des chemins de fer qui doivent attendre pendant *trois ans* leur première augmentation de traitement.

PENSIONS DE RETRAITE.

I. — Desiderata des *Employés et fonctionnaires* :

- 1° Reconnaissance par la loi de leur droit à la pension;
- 2° Abaissement à 60 ans de l'âge de la retraite normale;
- 3° Adoption de l'âge de 17 ans comme point de départ dans le calcul des années de services ou faire entrer en ligne de compte toutes les années de services même avant l'âge de 21 ans (modification à l'art. 6 du 21 juillet 1844);
- 4° Admission des diplômes universitaires dans la supputation des années de service;
- 5° Adoption pour le calcul des pensions du taux de $\frac{1}{30}$ par année de service et de $\frac{1}{45}$ pour chaque année de service actif (modification à l'art. 8);
- 6° Porter respectivement au $\frac{1}{3}$ et à la $\frac{1}{2}$ du traitement augmenté de $\frac{1}{30}$ pour chaque année de service au delà de cinq, la pension accordée à la suite de blessures reçues ou d'accidents survenus dans l'exercice des fonctions (modification à l'art. 9);
- 7° Porter à 9,000 francs le maximum de toute pension en général, et à 6,250 francs celles des comptables (modification à l'art. 13);
- 8° Porter à 600 francs toute pension qui n'atteindrait pas cette somme, sans pouvoir dépasser les $\frac{1}{3}$ du traitement (modification à l'art. 14);
- 9° Rétroactivité des nouvelles dispositions ci-dessus aux pensions existantes (art. 14^{bis} nouveau);
- 10° Octroi d'une indemnité équivalente à un mois de pension aux veuves et parents des pensionnés.

II. — *Le personnel ouvrier* demande :

- 1° Que la pension du personnel soit calculée à raison de $\frac{1}{30}$ ou 2 % par année de service, pour tout le personnel, les machinistes bénéficiant de cinq années de service en plus. C'est-à-dire qu'après trente-deux années et demie ils auraient droit à une pension de 75 % du salaire comme à la Compagnie Nord-Belge;
- 2° Que les veuves soient assurées d'une pension proportionnelle aux versements faits et aux années de service, de façon à pouvoir atteindre, comme les veuves des fonctionnaires et employés, 50 % au lieu de 33 %;
- 3° Que les enfants orphelins soient placés sur le même pied que les enfants des fonctionnaires et employés, c'est-à-dire qu'ils soient assurés d'une pension de 2 % jusqu'à l'âge de 18 ans au lieu de 16 ans.

Le Rapporteur,
J. DALLEMAGNE.

Le Président,
HARMIGNIE.

34

ANNEXES AU RAPPORT

ANNEXE I

TABLEAU I.

Etat indiquant les recettes approximatives faites au profit du Trésor par les divers services du Département des Chemins de fer pendant l'année 1913.

SERVICES.	RECETTES approximatives de 1913.
Chemins de fer. fr.	335,575,000 »

L'augmentation probable des recettes pour le chemin de fer, en 1913, est donc d'environ 12,048,000 francs sur 1912.

29

TABLEAU II.

*Recettes de l'exploitation des Chemins de fer de l'État
en 1912 et 1913.*

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES (État et sociétés concessionnaires).		RECETTES (au profit du Trésor).	
	1912	1913	1912	1913
Onze premiers mois ⁽¹⁾ .				
Voyageurs.	95,365,000 »	105,544,000 »	93,341,000 »	103,285,000 »
Bagages	2,653,000 »	2,790,000 »	2,612,000 »	2,742,000 »
Marchandises, finances, etc. . .	206,492,000 »	209,039,000 »	202,109,000 »	204,770,000 »
Produits extraordinaires . . .	550,000 »	1,791,000 »	581,000 »	1,822,000 »
Recettes totales . . .	303,860,000 »	315,602,000 »	297,481,000 »	308,975,000 »
Différence en 1913 . . .	+ 11,642,000 »		+ 11,494,000 »	
Décembre (évaluation).				
Voyageurs et bagages	7,993,000 »	7,864,000 »	7,822,000 »	7,704,000 »
Marchandises et produits extra-ordinaires	18,607,000 »	19,289,000 »	18,224,000 »	18,896,000 »
Total des recettes . . .	26,606,000 »	27,153,000 »	26,046,000 »	26,600,000 »
Différence en 1913 . . .	+ 547,000 »		+ 554,000 »	
Totaux pour les 12 mois.	330,566,000 »	342,755,000 »	323,527,000 »	335,575,000 »
Différences en 1913 . . .	+ 12,189,000 »		+ 12,048,000 »	

(¹) La recette du mois de novembre 1913 n'est pas définitivement arrêtée.

N. B. — La recette des mois de novembre et décembre 1913 ne prévoit aucune somme pour les décomptes du matériel; les produits des mois correspondants de 1912 ont été réduits de ce chef de 1,790,500 francs.

ANNEXE II.

Recettes et dépenses des chemins de fer

ANNÉES.	RECETTES BRUTES de l'exploitation recettes diverses comprises.	DÉPENSES d'exploitation y compris les pensions.	RECETTES NETTES de l'exploitation.	PARTS des compagnies et loyers des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à la frontière.
1	2	3	4	5
1885	119,726,487 78	70,763,913 50	48,691,574 28	4,918,798 44
1886	117,381,464 66	66,268,281 15	51,113,183 51	4,322,182 90
1887	124,280,452 12	67,201,443 41	57,079,008 71	5,052,534 73
1888	131,439,288 55	70,371,432 66	61,067,855 89	5,127,824 43
1889	136,920,081 34	75,152,149 80	61,767,934 54	5,833,706 14
Moyennes quinquennales	125,949,356 »	69,951,445 »	65,997,911 »	5,061,009 »
1890	141,251,819 07	84,510,102 46	56,741,716 61	5,703,915 53
1891	142,820,314 40	84,707,064 76	59,113,249 64	5,651,467 91
1892	140,853,451 93	82,989,724 76	57,863,727 17	5,493,028 91
1893	143,587,864 23	82,126,752 69	63,461,111 54	5,787,056 27
1894	152,975,875 98	85,869,171 42	67,106,704 56	5,797,197 30
Moyennes quinquennales.	144,697,755 »	84,049,563 »	60,657,302 »	5,660,533 »
1895	154,695,002 42	91,446,189 25	63,248,813 17	5,800,913 08
1896	160,456,430 83	92,266,058 18	68,190,372 65	6,007,480 33
1897	180,105,783 73	103,730,792 60	76,374,991 13	5,502,307 09
1898	168,111,913 16	108,905,690 68	79,606,222 48	5,340,133 56
1899	204,612,736 73	121,680,486 30	82,932,250 43	5,749,948 14
Moyennes quinquennales.	177,596,373 »	103,605,843 »	73,990,530 »	5,680,157 »
1900	209,162,095 80	141,954,099 39	67,207,996 41	4,945,418 56
1901	207,846,788 77	141,394,509 86	66,452,278 91	4,815,166 56
1902	215,605,720 80	136,265,115 50	79,340,605 30	4,882,994 73
1903	225,194,506 47	135,394,667 78	89,799,838 69	5,007,441 97
1904	232,783,182 12	139,728,997 92	93,054,184 20	5,253,222 07
Moyennes quinquennales.	218,118,459 »	138,947,518 »	79,170,941 »	4,981,255 »
1905	248,136,102 83	155,338,924 33	92,797,178 50	5,344,808 14
1906	259,550,370 35	165,607,006 31	93,943,364 04	5,629,142 96
1907	269,736,668 26	181,580,760 74	88,155,907 52	5,742,625 65
1908	269,361,739 36	182,390,770 34	86,970,969 02	5,736,407 34
1909	281,740,488 69	189,963,749 02	91,776,739 67	5,886,168 02
Moyennes quinquennales	265,705,073 90	175,576,242 15	90,128,831 75	5,667,830 42
1910	309,496,883 81	203,072,380 08	106,424,503 73	6,514,590 24
1911 (définitif)	314,042,203 »	210,077,745 34	103,964,457 66	6,804,132 74
1912 (approximatif)	331,120,555 85	228,707,647 87	102,412,707 98	7,039,102 72
1913 (évaluation)	343,455,000 »	249,000,000 »	94,455,000 »	7,180,000 »
Moyennes annuelles pour la période de 1885 à 1913	205,463,802 62	129,330,406 96	76,133,395 66	5,613,508 53

de 1885 à 1912 et approximatives de 1913.

PART. du Trésor.	CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissements.)	BON ou MALI du compte d'exploitation.	Longueur moyenne exploitée.	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen du combustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
6	7	8	9	10	11	12
44,042,775 84 46,291,000 61 52,026,473 98 55,940,031 46 56,384,228 40	50,805,021 45 51,020,538 48 48,566,868 57 49,039,761 32 49,450,409 54	- 6,762,245 61 - 4,729,537 87 + 3,459,605 41 + 6,900,270 14 + 6,933,818 86	Kilom. 3,173 3,200 3,217 3,227 3,235	58 96 56 92 54 07 53 54 54 89	5 65 5 10 4 70 5 74 6 68	131 » 129 46 108 » 115 65 115 52
50 936,902 »	49,776,520 »	+ 1,160,382 »	3,210	55 54	5 57	119 93
51,167,801 08 52,461,781 73 52,370,698 26 57,674,055 27 61,309,507 26	50,129,230 37 50,561,898 32 51,012,014 92 51,503,827 49 52,168,254 24	+ 1,048,570 71 + 1,899,883 41 + 1,358,683 34 + 6,170,227 78 + 9,141,253 02	3,249 3,269 3,276 3,279 3,289	59 83 59 31 59 27 56 40 56 13	10 96 10 26 7 52 6 40 6 89	132 50 134 » 139 60 131 » 126 48
54,996,769 »	51,075,045 »	+ 3,921,724 »	3,272	58 08	8 41	136 70
57,447,899 19 62,182,892 32 70,872,684 04 73,866,088 92 77,182,302 29	49,243,367 21 50,509,604 33 61,151,524 14 62,594,739 31 64,220,455 12	+ 8,204,531 98 + 11,673,287 99 + 9,721,159 90 + 11,271,349 61 + 12,961,847 17	3,299 3,502 3,992 4,004 4,040	59 29 57 51 60 87 56 87 60 47	7 33 7 42 8 26 9 25 11 22	125 29 121 71 118 69 117 50 127 50
68,310,373 »	57,543,938 »	+ 10,766,435 »	3,767	58 37	8 70	124 14
62,262,548 85 61,637,112 23 74,457,410 57 84,792,396 72 87,798,962 13	67,242,962 98 69,325,351 84 71,486,421 59 73,555,520 42 75,700,390 88	- 4,980,415 13 - 7,688,239 49 + 2,970,988 98 + 11,236,876 30 + 12,098,571 25	4,060 4,048 4,049 4,052 4,036	67 86 68 05 63 23 60 12 60 03	17 91 17 44 12 29 12 24 12 25	127 50 127 64 131 08 129 88 131 63
74,189,696 »	71,462,130 »	+ 2,727,566 »	4,049	63 70	14 43	129 55
87,452,370 36 88,314,221 08 79,413,281 87 81,234,561 68 85,890,571 65	77,999,940 99 80,139,922 32 86,379,223 71 88,278,967 01 91,133,726 71	+ 9,452,429 37 + 8,174,298 76 - 6,965,941 84 - 7,044,405 33 - 5,243,135 06	4,047 4,064 4,239 4,301 4,319	62 60 63 81 69 18 67 74 67 46	11 97 14 13 17 12 17 05 14 36	127 50 125 » 137 » 139 50 140 04
84,461,001 33	84,786,356 15	- 325,354 82	4,193	66 23	14 93	137 81
99,909,913 49 97,160,324 92 95,373,805 26 87,275,000 »	93,744,111 » 96,190,310 25 98,577,560 29 106,600,000 »	+ 6,165,802 49 + 970,014 67 - 3,203,755 03 - 19,325,000 »	4,329 4,330 4,348 4,368	65 61 66 89 69 33 72 50	13 82 14 61 16 86 20 63	142 33 140 » 138 50 149 50
70,519,887 13	67,873,514 65	+ 2,646,372 48	3,784	62 95	11 24	131 07

DETTE PUBLI

ANNEXE III.

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
1	2	3	4	5	
1830	632,804 23	»	632,804 23	6 »	37,968 24
1831	46,838,158 83	»	46,838,158 83	3 01	2,348,235 97
1832	99 791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1833	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,530 25
1834	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1835	125,008,782 96	»	96,250,396 97	5 »	4,842,519 85
1836	123,381,502 44	»	125,008,782 96	4 76	5 950,439 15
1837	123,381,502 44	»	123,381,502 44	4 76	5,872,571 93
1838	172,544,213 65	»	172,544,213 65	4 24	7,316,903 79
1839	174,457,028 72	1,466,666 67	169,990,362 05	4 24	7,207,591 35
1840	253,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 73	4 50	11,443,354 65
1841	252,317 683 52	1,435,242 43	250,882,441 09	4 50	11,289,709 80
1842	277,999,246 74	1,418 110 51	276,581,136 23	4 56	12 612,098 16
1843	672,036,284 49	398,441,752 84	273,594 531 61	4 52	22 366,472 80
1844	595,667,597 35	249,109,525 93	366,588,071 42	4 40	16,128,555 12
1845	592,965,829 59	248,749,330 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	16,980,803 68
1851	600,993,620 88	227,583,631 74	373,409,989 14	4 48	16,728 967 51
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	4 51	17,476,441 88
1853	609,196,669 84	227,583,631 74	381 613,038 10	4 52	17,248,909 32
1854	624,378,403 88	233,567,408 01	390,810,995 87	4 35	17,000,278 33
1855	618,469,512 07	231,932,739 53	386,636,772 54	4 36	16,857,363 26
1856	612,651,630 43	230 285,423 41	382,366,207 02	4 36	16,671,166 63
1857	606,416,520 88	228,556,410 57	377,890,080 32	4 34	16,400,420 47

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

QUE BELGE.

capitaux réalisés de 1830 à 1911.

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
632 884 23	6 »	»	»	»	»
46.838 158 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 91	6 76	26 018 844 13	»	»	»
72 691,169 88	6 78	25,919,435 08	»	»	»
71 543,891 81	6 81	25 897,200 19	641,941 13	641,941 59	»
70 364,846 76	6 84	25,885,550 21	4 272 516 43	4,914,458 02	4 39
96,490,498 64	6 17	28 518 284 32	8,574 030 24	13 488,488 26	4 39
94,901,060 94	6 19	28,480 441 50	12,912 187 78	26,400,676 04	4 39
129,027,048 64	5 67	43 517,165 01	13,873 768 80	40 274 444 84	4 32
126,741,395 04	5 69	43,248,967 01	17 010,476 63	57,284 621 47	4 32
206,383,990 99	5 55	47 910,778 74	20,624,184 65	77,908,906 12	4 88
203,376 933 41	5 55	47,505,507 68	24,877 890 63	102 786,096 75	4 89
229,979 906 59	5 48	46 601 229 64	20 926,149 62	123 712,846 37	4 89
227,241,124 78	5 44	46,353,406 87	13 284,953 80	136,997,800 17	4 90
324,054,203 31	4 98	42 503,868 11	7,110,250 35	144,108 050 52	4 66
321,917,109 92	4 98	42,299,389 15	4,810,180 10	148 918,230 62	4 66
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	6,272,766 81	155 190,997 43	4 66
315,418,621 11	4 98	41 542 164 10	3,874,144 06	159,065 142 39	4 67
348 475,847 55	4 98	40,121 250 73	3 218,934 22	162,284 076 61	4 71
344 943,072 77	4 98	39,471,389 54	2 816 362 75	165,100,439 36	4 71
340 356,322 01	4 99	38,679,519 15	949,619 50	166 050,058 86	4 71
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	444 270 62	166,494 329 48	4 71
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	1,040,148 95	167 534,478 43	4 73
315,031,619 39	5 »	36 581,418 71	1,226,632 16	168 761,110 59	4 73
353 721,350 95	4 80	36,989 644 92	3 868,077 02	172 629,187 61	4 54
350,217,807 99	4 81	36,418 967 55	4 980 558 70	177,609 746 31	4 54
346,454 801 40	4 81	35,911,405 62	3,353,465 60	180 963 210 91	4 54
342 514 104 55	4 79	35,375,975 76	2,893,061 99	183 856,273 90	4 51

DETTE PUBLI

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1858	600,237,550 38	227,585,631 74	372,653,918 64	4 34	16,173,180 04
1859	593,792,646 68	227,583,631 74	366,209,014 94	4 35	15,930,098 45
1860	631,975,321 66	227,583,631 74	404,391,680 92	4 37	17,671,916 85
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,341,188 87	4 38	17,403,544 08
1862	617,618,068 84	227,583,631 74	390,034,437 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,037,517 97	227,583,631 74	382,453,886 23	4 38	16,751,486 21
1864	602,071,065 35	227,683,631 74	374,487,433 61	4 39	16,439,998 31
1865	633,138,940 84	227,583,631 74	425,553,309 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	690,230,628 91	227,583,631 74	462,663,097 17	4 41	20,542,414 67
1869	683,110,510 61	227,583,631 74	455,526,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 33	227,583,631 74	454,030,393 59	4 46	20,249,755 53
1871	746,175,985 30	227,583,631 74	518,392,354 76	4 43	22,973,611 28
1872	737,037,513 96	219,959,631 74	517,077,882 22	4 45	23,009,965 75
1873	1,045,058,355 61	221,359,266 69	823,689,088 92	3 91	32,206,243 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823,470,225 78	3 91	32,197,685 80
1875	1,044,560,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	3 91	32,186,768 41
1876	1,053,498,567 44	221,369,266 69	832,129,300 75	3 91	32,536,255 63
1877	1,134,550,640 62	221,369,266 69	913,181,378 93	9 32	35,796,710 02
1878	1,254,487,248 91	221,369,266 69	1,033,117,982 22	3 85	39,775,042 31
1879	1,175,555,948 91	221,369,266 69	1,054,186,682 22	3 86	44,691,605 93
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207,394,782 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,408,148 91	221,369,266 69	1,222,038,882 22	3 69	45,093,234 75
1882	1,593,096,318 91	221,369,266 69	1,371,727,081 22	3 62	49,656,520 37
1883	1,764,706,848 91	221,369,266 69	1,543,337,582 22	3 67	56,640,489 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,652,782 22	3 67	56,762,157 10
1885	1,772,048,948 71	221,369,266 69	1,550,679,682 22	3 67	56,909,944 33

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

QUE BELGE.

capitaux réalisés de 1830 à 1911 (suite).

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
331,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,089,935 »	186,946,208 90	4 51
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	689,266 82	187,635,475 92	4 51
370,600 802 44	4 77	33,790,887 78	2,317,300 84	189,952,776 56	4 41
363,914,025 05	4 78	33,427,163 72	4,725,641 20	194,678 417 76	4 52
356 943.609 35	4 78	33,090,727 75	6,019,162 27	200,697,580 03	4 52
349,682,098 44	4 79	32,771,787 79	6,653 930 60	207,351,510 63	4 53
342,109,721 58	4 80	32,377,712 03	5,245,280 96	212,596,791 59	4 53
394 238,292 25	4 76	31,317,016 85	9,053,905 39	221 650,696 98	4 53
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	14,426,666 49	236,077,363 48	4 53
436,815,219 01	4 73	29,093,086 82	8,438,016 02	244,515,379 49	4 52
433,835,147 30	4 73	28 831,849 87	5,259,984 04	248 776,363 53	5 52
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,752,672 25	253,528,035 81	4 54
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,073,266 02	262,601,301 83	4 54
489,152,757 63	4 70	29,439,597 13	26,414,628 18	289,015,930 01	4 50
487,675,036 46	4 72	29,402,845 76	40,110,582 79	329,126,512 80	4 51
727,429,573 36	4 43	91,259,515 56	86,764,517 02	425,891,829 82	4 29
727,213,998 26	7 43	96,256,227 52	31,365,724 30	457 256,754 12	4 29
726,938,085 86	4 13	96,253,022 16	17,368,153 72	474 624,907 84	4 29
735,903,308 87	4 22	96,225,991 88	73,844,253 85	348,469,461 69	4 29
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	29,400,938 44	577,870,100 13	4 26
917,299,237 25	4 33	115,818,654 97	53,218,548 51	631,098,643 64	4 23
938,551,713 70	4 33	115,634 968 52	39,732,520 33	670,831 163 97	4 23
1,099,684 709 89	4 04	107,710,072 33	50 249,852 84	721,081,016 81	3 96
1,114 476,808 60	4 04	107,562,073 72	64,813,005 72	785,894,022 53	3 96
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	61,551,875 55	847 445 898 08	3 94
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 41	29,724,773 31	877,173,673 39	3 93
1,421,969,637 71	3 99	124,683,144 51	19,356,123 21	896,529,796 60	3 93
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	11,634,403 07	908,164,199 67	3 93

DETTE PUBLI-

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
1	2	3	4	5	6
1886	1,901,670,848 91	308,082,566 69	1,593,588,282 22	3 66	58,325,331 11
1887	1,915,846,573 91	308,503,441 69	1,607,343,132 22	3 35	53,845,994 92
1888	1,927,561,473 91	308,503,441 69	1,619,033,032 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	57,034,840 60
1891	2,601,638,423 91	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 33	58,730,021 90
1892	2,427,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 34	60,753,166 54
1893	2,469,730,203 93	309,979,621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,974,347 05	309,920,464 83	1,895,050,882 22	3 »	63,105,194 37
1895	2,226,529,447 05	309,920,464 83	1,916,608,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 05	309,920,464 83	1,998,576,857 22	3 »	59,957,305 71
1897	2,370,394,775 57	309,920,343 35	2,060,474,432 22	3 »	61,814,232 96
1898	2,603,787,175 57	309,920,343 35	2,293,866,832 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,650,898,150 57	309,920,343 35	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	309,920,843 35	2,509,473,707 22	3 »	77,084,241 21
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,361,842 21
1904	3,116,872,948 12	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 21
1905	3,220,908,148 12	309,920,140 90	2,910,988,307 22	3 »	87,329,649 21
1906	3,282,467,050 56	309,869,768 34	2,975,597,282 22	3 »	89,267,918 46
1907	3,364,611,550 56	309,869,768 34	3,054,741,782 22	3 »	91,642,253 46
1908	3,436,917,850 56	309,869,768 34	3,129,048,082 22	3 »	93,811,442 46
1909	3,580,839,750 56	309,869,768 34	3,270,989,982 22	3 »	98,129,699 46
1910	3,703,403,693 37	308,909,141 15	3,394,494,582 22	3 »	101,834,837 46
1911	3,734,354,038 09	308,887,855 87	3,425,466,182 22	3 »	102,763,985 46
1912	3,739,133,738 09	308,887,855 87	3,430,245,882 22	3 »	102,907,376 46
1913	3,743,027,438 09	308,783,055 87	3,434,244,382 22	3 »	103,027,331 46

(1) Produits des émissions d'emprunts, déduction faite des sommes affectées aux remboursements et aux amortissements.
 (2) Chiffre provisoire, y compris 24,000,000 de francs pour avances du Trésor à régulariser sur les crédits du budget extraordinaire.

QUE BELGE.

capitaux réalisés de 1830 à 1912 (suite).

Capital effectif (1)	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
	7	8	9	10	11
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	99,436,701 62	1,007,600,901 29	3 91
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	12,890,682 53	1,020,491,583 82	3 57
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,124,233 66	1,033,615,017 48	3 57
1,542,994,028 51	3 61	121,571,403 71	14,777,468 13	1,048,393,255 61	3 56
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,234,698 97	1,065,637,984 58	3 57
1,683,843,088 96	3 60	121,291,901 26	17,140,279 42	1,082,768,264 »	3 55
1,696,828,061 33	3 58	122,129,017 89	18,528,473 79	1,101,296,737 79	3 54
1,738,078,115 48	3 56	121,672,466 74	13,752,972 14	1,115,049,709 93	3 52
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	23,573,243 27	1,138,622,953 20	3 52
1,793,618,461 55	3 20 ²	120,990,520 72	17,732,719 17	1,156,355,672 37	3 16
1,878,469,746 44	3 18 ⁸	120,107,110 78	40,322,357 28	1,196,678,029 65	3 16
1,940,962,312 92	3 18 ⁵	119,512,119 30	225,977,380 83	1,422,655,410 48	3 15
2,174,862,454 58	3 16 ¹	119,001,337 64	40,325,879 30	1,462,981,289 78	3 13
2,178,320,217 91	3 16 ¹	118,941,089 31	77,203,897 32	1,540,185,187 10	3 13
2,219,501,706 34	3 16 ¹	121,476,100 88	51,137,128 60	1,591,322,315 70	3 13
2,342,547,185 49	3 16 ¹	125,583,821 73	66,864,911 52	1,658,187,227 22	3 13
2,443,219,674 13	3 15 ⁵	127,254,029 69	63,869,881 72	1,722,057,108 94	3 12 ⁵
2,552,178,365 59	3 14 ²	126,583,041 63	62,401,710 46	1,784,468,819 40	3 12
2,690,048,146 12	3 14 ²	126,905,661 10	69,016,259 80	1,853,475,079 20	3 11 ⁵
2,783,719,423 23	3 13 ⁷	127,268,883 99	70,559,464 68	1,924,034,543 88	3 11
2,847,974,209 41	3 13 ¹	127,623,072 01	55,015,087 08	1,979,079,630 96	3 11
2,925,506,164 96	3 13 ⁵	129,235,617 26	96,283,038 61	2,075,362,669 57	3 10 ⁸
2,994,220,163 16	3 13 ⁵	132,827,017 06	98,916,711 58	2,174,279,381 15	3 10 ⁹
3,129,442,909 46	3 13 ⁶	141,547,072 76	68,754,394 08	2,243,033,775 23	3 11 ⁵
3,243,800,179 71	3 13 ⁹	150,694,402 51	79,948,326 63	2,322,982,101 86	3 11 ⁷
3,271,102,980 64	3 14 ²	154,363,201 58	58,881,114 51	2,381,863,516 37	3 12
3,275,878,205 78	3 14 ¹	151,367,676 44	65,640,704 56	2,447,504,220 93	3 12
3,278,458,268 32	3 14 ¹	155,786,113 90	96,000,000 » (2)	2,543,504,220 93	3 35 (3)

(2) Pour établir ce chiffre, il a été tenu compte de l'intérêt, au taux moyen de fr. 4.77 %, sur le capital des bons du Trésor en circulation au 31 décembre 1913, s'élevant à 534,268,900 francs.

ANNEXE IV.

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Dépense d'exploitations y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1835	13.5	1,929,767 55	94,596 »	»	421,439	269,362 50	168,847 44
1836	35.7	5,815,416 34	132,169 »	»	871,307	825,594 01	431,135 67
1837	90.8	18,253,149 31	127,644 »	»	1,384,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1838	202.6	35,587,228 51	139,013 »	5,300	2,238,303	3,098,267 66	2,768,616 64
1839	273.6	49,740,247 90	160,972 »	34,356	1,952,731	4,282,886 86	3,082,994 23
Moyennes quinquennales.	123.2	22,263,161 92	130,879 »	»	1,373,671	1,978,777 24	1,528,316 54
1840	324.7	62,144,182 97	186,172 »	104,892	2,199,319	5,355,946 48	3,077,994 08
1841	340.5	73,578,614 73	199,943 »	176,722	2,639,744	6,281,809 09	4,469,387 95
1842	398.5	95,266,341 49	217,503 »	192,910	2,724,104	7,501,862 49	4,496,399 13
1843	485.5	136,998,807 07	244,726 »	359,140	3,085,349	9,028,821 87	5,393,854 52
1844	559.8	144,108,050 52	257,408 »	560,606	2,381,529	11,247,460 75	5,977,103 03
Moyennes quinquennales.	421.8	102,818,997 98	221,150 »	278,914	2,806,009	7,883,180 11	4,682,948 54
1845	539.8	148,918,230 62	266,020 »	691,288	3,470,678	12,420,850 21	6,307,111 15
1846	559.8	153,190,997 45	277,126 »	778,897	3,700,111	13,599,571 22	7,154,541 78
1847	569.6	159,063,142 39	282,123 »	1,005,677	3,746,390	14,776,388 10	9,292,275 09
1848	594.9	162,284,076 61	383,649 »	876,515	3,638,965	12,302,826 29	9,856,280 47
1849	624.6	165,100,439 36	290,484 »	1,034,842	3,924,006	13,291,528 53	8,166,026 73
Moyennes quinquennales.	581.8	158,111,777 28	280,300 »	887,444	3,696,030	13,278,232 87	7,955,847 04
1850	624.6	166,046 582 »	292,097 »	1,261,155	4,188,614	15,090,030 77	9,198,980 39
1851	624.6	196,470,852 62	292,862 »	1,271,403	4,355,755	16,338,291 49	8,614,753 94
1852	624.6	167,530,501 57	294,666 »	1,479,544	4,451,304	17,408,068 15	8,500,672 18
1853	631.4	168,651 076 04	295,782 »	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	10,018,687 08
1854	636.6	172,296,859 37	301,895 »	2,345,892	4,905,814	22,748,574 52	11,297,829 49
Moyennes quinquennales.	628.4	168,203,174 32	295,460 »	1,639,820	4,517,349	18,267,975 40	9,526,164 62

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

réseau de l'État belge depuis l'origine.

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation (%).
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	POUR TOUT LE RÉSEAU.		PAR KILOM. EXPLOITÉ.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
100,515 06	»	19,953 »	12,507 »	7,446 »	»	23,373 74	»	1,731 40	62 68	
394,458 34	»	23,426 »	12,077 »	11,049 »	»	24,202 93	»	677 90	52 22	
227,886 46	»	15,615 »	13,106 »	2,509 »	»	687,913 66	»	7,567 20	83 93	
329,651 02	30	15,292 »	13,665 »	1,627 »	»	1,188,972 09	»	5,868 60	89 36	
1,199,892 63	126	15,672 »	11,281 »	4,301 »	»	1,026,376 66	»	3,755 50	71 98	
450,450 70	»	16,064 »	12,407 »	3,657 »	»	590,167 81	»	4,791 »	77 23	
2,277,952 90	323	16,495 »	9,480 »	7,015 »	»	1,187,965 34	»	3,657 70	57 47	
1,812,421 14	519	18,448 »	13,125 »	5,323 »	»	2,630 930 60	»	8,314 »	71 15	
3,005,463 36	484	18,825 »	11,823 »	7,542 »	»	2,827,762 02	»	7,090 »	59 94	
3,634,976 35	740	18,597 »	11,110 »	7,487 »	»	3,104,212 08	»	6,394 80	59 74	
5,270,353 72	1 063	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	1,666,814 19	»	2,997 50	53 14	
3,200,227 57	614	18,689 »	11,102 »	7,587 »	»	2,323,476 85	»	5,508 50	59 40	
6,113,739 06	1,236	21,188 »	11,267 »	10,921 »	»	1,114,975 38	»	1,991 70	50 78	
6,445 029 44	1,379	24,294 »	12,781 »	11 513 »	»	1,048,230 96	»	1,872 50	52 »	
5,484,113 01	1,767	25,942 »	16,314 »	9,628 »	»	2,317,595 67	»	4,068 80	59 94	
3,443,545 85	1,475	20,680 »	14,892 »	5,788 »	»	4,682,599 65	»	7,888 »	69 94	
5,125,501 80	1,658	21,280 »	13,074 »	8,206 »	»	3,308,070 25	»	5,296 30	60 09	
5,322,385 83	1,503	22,285 »	13,676 »	9,149 »	»	2,496,295 78	»	4,291 10	58 55	
5,900,050 38	2,021	24,174 »	14,728 »	9,446 »	»	2,702,990 42	»	4,327 60	59 93	
7,723,538 55	2,027	26,158 »	13,792 »	12,366 »	»	919,159 05	»	1,471 60	51 28	
8,907,395 97	2,371	27,871 »	13,610 »	14,261 »	186,346 77	»	298 30	»	47 46	
9,727,224 98	2,917	32,273 »	15,867 »	15,406 »	777,424 91	»	1,231 30	»	49 57	
11,450,845 03	3,688	35,734 »	17,747 »	18,187 »	2,407,371 »	»	3,781 68	»	48 52	
8,741,810 78	2,607	20,072 »	15,160 »	13,912 »	»	50,201 36	»	79 90	51 35	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Dépense d'exploitations y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855	652.4	177,190 648 66	306,775 »	2,716,559	5,288,216	24 546,265 20	13,063,015 70
1856	713.1	180,453,200 01	308,952 »	2,617,638	5,962,706	24 612 160 59	14,645,613 67
1857	743.6	197,091,779 41	320,965 »	2,859,323	6,458,424	25 743,498 07	14 542,307 79
1858	745.7	200,181,714 41	325,322 »	3,271,634	6,640 948	27,074,124 47	14,989,021 94
1859	745.7	200,870,981 23	326,324 »	2,398,860	7,140,640	28,117 469 10	14 533,542 13
Moyennes quinquennales.	720.3	191,157,664 75	317,668 »	2,972,893	6,298 187	26 097 301 89	14,354 700 25
1860	747.2	203,188,282 07	329 128 »	3,770,615	7,412,361	29,044,505 28	14,300,787 50
1861	748.6	207,913,923 27	336,363 »	4 203,671	7,849 594	32 991,957 22	14,655,562 37
1862	748.6	213,932,718 04	345,503 »	4 374,995	8,131,685	32 703 236 82	15 241,905 36
1863	748.6	219,429,926 53	353,846 »	4,572,454	8,818,952	33,976,414 31	15,824,280 70
1864	748.6	223,429,834 11	359,847 »	5,352,305	9,421,632	36 329 616 90	17,416 526 15
Moyennes quinquennales.	748.3	213,578,936 76	344,937 »	4,454,808	8,326,845	33 129,206 13	15,437,812 32
1865	749.2	230,457,459 82	369,448 »	6,006 195	18,677,963	33,493,962 92	19,815,804 54
1866	789.8	239,505,337 47	378,825 »	6,648,366	11,637,417	37,889 919 66	23,473,179 07
1867	862.7	251,541,340 95	376,935 »	6,661,064	12,616,991	40,352 035 »	24,324 343 65
1868	862.7	252,254,840 40	377,988 »	6 787,898	12,824,334	42 001,675 09	23,154 570 05
1869	862.7	254,132,508 68	380,967 »	7,248,814	12,577,016	43 534,642 84	24,759,763 77
Moyennes quinquennales.	825.4	245,578,297 46	376,833 »	6,670,467	12,266,730	40 394 447 10	23,305 536 21
1870	868.7	258,815 254 64	387,021 »	7,767,480	14,134,356	45,366,359 22	25,558,032 87
1871	1,422.2	300,886,733 96	394,842 »	11 204 691	18,282,037	66 185 030 56	35 397,142 06
1872	1,469.6	335,517,030 83	422,547 »	13,264,731	23,197,623	68,590,317 51	42,720 305 65
1873	1,871.1	528,327,639 35	472,301 »	16 285,822	29,101,509	72 867 366 73	54,724,899 29
1874	1,925.1	565,619 822 30	488,636 »	16,137,240	32,444 823	88,222,555 26	60 678,815 07
Moyennes quinquennales.	2,230.3	397,767,296 22	433,069 »	12,931,994	23,432,069	68,246 325 86	43 815,838 99

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

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation.
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	POUR TOUT LE RÉSEAU.		PAR KILOM. EXPLOITÉ.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
11,483,239 50	4,166	37 625 »	20,023 »	17,602 »	1,936,886 54	»	2,968 80	»	51 74	
9,966,546 92	3 672	34,514 »	20,538 »	13,076 »	4,250 84	»	6 70	»	58 02	
11,201,482 28	3 843	34,574 »	19,040 »	15,044 »	394,654 31	»	530 »	»	54 33	
12,418 102 53	4,394	36,754 »	20,401 »	16,653 »	1,306,583 58	»	1,752 20	»	53 23	
13,643,926 97	4,562	37,687 »	19,490 »	18,297 »	2,366,308 68	»	3,173 30	»	50 07	
11,742,601 64	4,127	36,231 »	19,929 »	16,302 »	2 201,836 69	»	1,608 50	»	53 52	
15,343,717 68	5,047	39 674 »	19,139 »	20,533 »	3,977,080 94	»	5,322 60	»	47 57	
18,336,394 85	5,619	44,072 »	10,577 »	24,395 »	6,609,930 89	»	8 829 70	»	43 74	
17,461,331 56	5,849	43 686 »	20,361 »	23,325 »	5,482,062 19	»	7,323 10	»	45 80	
18,152,133 61	6,113	45,387 »	21,138 »	24 249 »	5,718,551 02	»	7,639 »	»	46 11	
18,913,390 75	7,155	48 530 »	23,265 »	26,265 »	5,996,150 99	»	8,009 80	»	47 70	
17,641,393 71	5,957	44,271 »	20,697 »	23,574 »	5,556,755 21	»	7,425 60	»	46 18	
18,378,158 38	8,019	50,980 »	26,449 »	24,531 »	5,015,279 82	»	6,694 20	»	51 39	
14,416,740 59	8,421	47,974 »	29,720 »	18,254 »	»	87,487 54	»	110 80	60 78	
16,027,691 35	7,727	46,774 »	28,196 »	18,587 »	711,086 95	»	834 30	»	60 29	
17,847,085 04	7,874	48,686 »	27 999 »	20 687 »	1,938,901 93	»	2,247 50	»	57 36	
18,774,879 07	8,560	50,463 »	28,700 »	21,763 »	2,733,814 41	»	3,166 90	»	56 30	
17,008,910 89	8,079	48,938 »	28 231 »	20,703 »	2,062,317 12	»	2,498 50	»	57 22	
19,808,326 35	8,940	52,223 »	29,421 »	22,802 »	3,550,384 72	»	4,087 »	»	53 66	
30,787,888 50	7,879	46,537 »	24,889 »	21,648 »	7,423,203 14	»	5,219 50	»	52 41	
25,870,011 86	9,029	46,673 »	29,069 »	17,604 »	86,551 04	»	58 90	»	60 57	
18,142,467 44	8,704	38 944 »	29,248 »	9,696 »	»	12,828,264 79	»	6,856 »	72 50	
27,513,740 19	8,383	45,828 »	31,520 »	14,308 »	»	9,064,436 84	»	5,708 60	69 09	
24,430,486 87	8,587	45,156 »	28,991 »	16,165 »	»	2,166,512 55	»	1,433 50	62 94	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Dépense d'exploitations y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1875	1,966.5	581,219,556 40	497,123 »	14,383,844	34,961,012	87,742,148 76	58,908,463 59
1876	2,053.2	652,428,671 14	508,812 »	14,372,956	36,913,707	90,614,686 14	58,074,620 91
1877	2,144.7	878,023,405 96	463,299 »	14,554,854	37,421,240	90,549,290 91	55,580,080 29
1878	2,435.3	922,781,268 11	417,787 »	16,022,800	40,391,240	94,433,167 17	56,479,678 37
1879	2,552.0	974,878,519 33	408,525 »	17,345,253	40,926,427	99,913,197 86	58,853,534 71
Moyennes quinquennales.	2,230.3	801,786,284 19	459,409 »	15,375,941	38,122,721	92,658,498 57	57,579,281 38
1880	2,724.0	1,027,663,575 13	410,153 »	19,083,786	43,032,882	113,909,951 12	68,850,660 40
1881	2,869.5	1,088,775,824 02	418,038 »	20,128,181	43,950,022	113,646,535 14	71,867,399 85
1882	3,004.0	1,155,425,369 65	418,830 »	21,709,387	47,906,137	119,434,741 39	75,025,938 32
1883	3,074.1	1,176,616,732 48	422,222 »	22,033,346	49,637,604	121,983,754 07	73,829,240 27
1884	3,129.0	1,198,020,661 40	422,756 »	21,647,575	50,475,943	120,328,619 13	72,721,320 77
Moyennes quinquennales.	2,960.1	1,129,800,432 54	418,404 »	20,920,455	46,998,517	117,860,720 17	72,458,911 92
1885	3,173.1	1,220,370,892 88	422,222 »	20,507,722	51,233,244	119,725,487 78	70,763,913 50
1886	3,199.9	1,229,659,986 28	424,142 »	21,146,930	51,657,834	117,381,464 66	66,268,281 15
1887	3,216.6	1,240,394,568 45	423,915 »	23,302,438	51,064,304	124,280,452 12	67,201,443 41
1888	3,226.8	1,253,533,171 27	428,150 »	25,473,037	57,883,610	131,439,288 55	70,371,432 66
1889	3,235.4	1,269,783,736 87	432,266 »	27,034,059	59,957,199	136,920,084 31	75,152,149 80
Moyennes quinquennales.	3,210.4	1,242,752,471 15	426,139 »	23,492,857	54,959,244	125,949,355 49	69,951,444 12
1890	2,248.6	1,294,667,478 58	434,608 »	27,177,116	64,228,892	141,251,819 07	84,510,102 46
1891	3,269.4	1,310,977,026 20	441,068 »	26,840,667	67,432,178	142,860,314 40	84,707,064 76
1892	3,275.8	1,328,325,789 50	445,396 »	26,384,525	68,515,978	140,853,451 93	82,989,724 76
1893	3,278.7	1,337,479,410 37	448,138 »	28,530,140	70,969,992	145,587,864 23	82,126,752 69
1894	3,288.6	1,361,547,309 41	454,239 »	29,611,186	74,773,172	152,975,875 98	85,689,171 42
Moyennes quinquennales.	3,272.2	1,326,599,402 81	441,690 »	27,708,727	69,184,042	144,697,865 12	84,040,563 22

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

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation.
Bénéfice brut	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	POUR TOUT LE RÉSEAU.		PAR KILOM. EXPLOITÉ.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
28,833,685 17	7,316	44,618 »	29 956 »	14,662 »	»	9,211,972 03	»	4,684 50	63 73	
32 540 056 23	7,998	44,133 »	28,283 »	15,848 »	»	7,406,659 34	»	3,607 40	63 83	
34,969 210 62	6,788	42,220 »	25,915 »	16,305 »	»	7,845,545 52	»	3,658 10	61 23	
37,993 490 80	6,580	38,793 »	23,192 »	15,601 »	»	6,616,241 27	»	2 716 80	59 66	
41,059,643 15	6,796	39,151 »	23,062 »	16,089 »	»	5,820,573 38	»	2,280 80	58 68	
33,079,217 19	6,917	41,544 »	25,816 »	15,728 »	»	7,380,198 31	»	3,311 60	61 83	
45,059,290 72	7,006	41,817 »	25,276 »	16 541 »	»	3,207,013 30	»	1,177 30	60 03	
41,779,135 29	7,015	39,605 »	25,045 »	14,560 »	»	9,280 405 38	»	3,237 60	62 79	
44,408,804 07	7,227	39,759 »	24,975 »	14,784 »	»	8,668,790 78	»	2,885 70	62 59	
48,154,513 80	7,177	39,682 »	24,017 »	15,664 »	»	6,861,596 44	»	2,232 10	60 26	
47,607 298 36	6 918	38,456 »	23,241 »	15 215 »	»	8,277,755 14	»	2,645 50	60 16	
45,401,808 25	7,069	39,816 »	24,478 »	13,338 »	»	7,261,112 21	»	2,453 »	61 17	
48 961,574 28	6,463	37,731 »	22,301 »	15,430 »	»	6,762,245 81	»	1,131 10	58 96	
51,113 183 51	7,160	36,683 »	20,709 »	15,974 »	»	4,729,537 87	»	1,478 »	56 92	
57,079 008 71	7,225	38,637 »	20,892 »	17,745 »	3,459,655 41	»	1,075 30	»	54 07	
61,067 855 89	7 895	40,734 »	21,808 »	18,926 »	6,900 270 14	»	2,138 40	»	53 54	
61,767,934 54	8,356	42,319 »	23 228 »	19,091 »	6,933,818 86	»	2,143 10	»	54 89	
55,997,911 37	7,424	39,232 »	21,789 »	17,443 »	1,160,382 19	»	361 45	»	55 54	
56,744,716 61	8,367	43,481 »	26,014 »	17,467 »	1,038,570 71	»	319 70	»	59 83	
58,113,249 64	8 210	42,684 »	25,909 »	17,775 »	1,899,833 41	»	581 18	»	59 31	
57,763,727 17	8,056	42,998 »	25,334 »	17,664 »	1,358,683 34	»	414 80	»	59 27	
63 461,114 54	8,703	44,404 »	25,049 »	19,355 »	6,170,227 78	»	1,881 90	»	56 40	
67,106 704 56	9 005	46,517 »	26,111 »	20,406 »	9,141,253 02	»	2 779 70	»	56 13	
60,657,301 90	8,468	44,220 »	25,683 »	18,537 »	3,921,723 65	»	1,198 50	»	58 08	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Dépense d'exploitations y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1895	3,298 8	1,382,064,216 70	453,698 »	30,106 323	76,937,198	154,695,002 42	91,446,189 25
1896	3,502 1	1,451,690,903 82	451,441 »	*31,908,887	*82,676 592	160,456,430 83	92,266,058 18
1897	3,991 6	1,747,910,637 19	471,240 »	*34,152 501	*91 359,843	180,105,783 73	103,730,792 60
1898	3,008 9	1,788,885,096 85	480,804 »	36 405,380	101,937 734	188 111 913 16	108,905,690 68
1899	4,039 6	1,834,813,969 60	487,147 »	39 902 457	114,858,223	204,612 736 73	121,680,486 30
Moyennes quinquennales.	3,767 2	1,611,072 904 83	469,266 »	34,495,110	93 557,968	177 596 373 37	103,605 843 40
1900	4,060 1	6,907,511,236 49	495,674 »	41 542,210	123,710,046	209,162,095 80	141,954,099 39
1901	4,058 3	1,961,104,488 18	510,645 »	40,715,545	124,454,401	207,846,788 77	141,394,509 86
1902	4,049 3	2,018,778,405 21	524,941 »	43,118,501	127,109,684	215 605,720 80	136,265,315 50
1903	4,052 0	2,076,038,289 59	538,857 »	45,108 846	132,604,692	225,194,506 47	135 394,667 78
1904	4 036 0	2,125,171,940 06	553,739 »	46,161,956	136,409,599	232,783,182 12	139,728,997 92
Moyennes quinquennales.	4,049 2	3,017,720,871 91	524,781 »	43,331,412	128,857,684	218,118,458 79	138,947,518 09
1905	4,046 5	2,200,490,372 93	571,575 »	49 001,209	145,471 624	248,136,102 83	155,338,914 33
1906	4,064 1	2,243,867,103 55	579,301 »	52,874 940	152,237 941	259 550 370 35	165,607,006 31
1907	4,239 2	2,395,664,033 44	588,057 »	53,602,755	161,184,533	269,736 668 26	184,580,760 74
1908	4,300 8	2,494,131,071 15	602,831 »	51,601,636	160,319,594	269,361,739 36	182,390,770 34
1909	4,319 4	2,545,457,255 18	613,170 »	54,782,253	161,913,242	281,740 488 69	189,963,749 02
Moyennes quinquennales.	4,194 0	2,375,921,967 25	590,987 »	52,352,559	156,225,387	265,705,073 90	175,576,242 15
1910	4,329 1	2,612,542,287 93	628,014 »	58,793,837	175,312,540	309,496,883 81	203,072,380 08
1911 (définitif) .	4,329 5	2,654,995,866 57	638,266 »	62,141,547	180,840,189	314,042,203 »	210,077,745 34
1912 (approxim.).	4,348 2	2,698,326,699 45	642 528 »	66 801,543	191,814,188	331,120,555 85	228,707,647 87
1913 (évaluation).	4,368 4	2,753,000,000 »	655,325 »	67,500 000	202,189,000	343,455,000 »	249,000,000 »
TOTAL GÉNÉRAL.	163,602 6	70,892,043,060 76	31 247,176 »	1,492,793,678	4,003,267,968	8,057 423,702 71	5,004,942,617 62
MOYENNES GÉNÉRALES.	2,070 8	897,367,633 67	395 533 »	18,896,123	50,674,278	101,992,705 09	63,353,704 02

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

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation.
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	POUR TOUT LE RÉSEAU.		PAR KILOM. EXPLOITÉ.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
63,248,813 17	9,125	46,894 »	27,721 »	19,173 »	8,204,531 98	»	2,487 10	»	59 20	
68,190,382 65	9,582	45,817 »	26,346 »	19,471 »	11,673,287 99	»	3,333 20	»	57 51	
76,374,991 13	10,219	45,121 »	25,987 »	19,134 »	9,721,159 90	»	2,435 40	»	60 87	
79,206,822 48	9,092	46,982 »	27,200 »	19,782 »	11,271,349 61	»	2,815 10	»	56 07	
82,932,250 43	9,878	50,652 »	30,122 »	20,530 »	12,961,847 17	»	3,208 70	»	60 47	
73,990,529 97	9,579	47,143 »	27,502 »	19,641 »	10,766,435 33	»	2,857 90	»	58 37	
67,207,996 41	10,234	51,516 »	34,963 »	16,553 »	»	4,980,415 13	»	1,226 70	67 86	
66,452,288 91	10,057	51,339 »	34,925 »	16,414 »	»	7,688,239 49	»	1,899 »	68 05	
79,310,405 30	10,648	53,245 »	33,652 »	19,593 »	2,970,988 98	»	733 70	»	63 23	
89,799,838 69	11,132	55,576 »	33,414 »	22,162 »	11,236,876 30	»	1,773 47	»	60 12	
93,054,184 28	11,438	57,677 »	34,621 »	23,056 »	12,098,571 25	»	2,997 66	»	60 03	
79,170,940 70	10,702	53,867 »	34,315 »	19,552 »	2,727,556 38	»	673 61	»	63 70	
92,797,178 50	12,109	61,321 »	38,388 »	22,933 »	9,452,429 37	»	2,336 95	»	62 60	
93,943,364 04	13,018	63,864 »	40,749 »	23,115 »	8,174,298 76	»	2,011 34	»	63 81	
85,155,907 52	13,099	64,915 »	44,909 »	20,006 »	»	6,965,941 84	»	1,448 01	69 18	
86,970,969 02	12,047	62,835 »	42,565 »	20,270 »	»	7,044,405 33	»	1,672 90	67 74	
91,776,739 67	12,660	65,191 »	43,977 »	21,214 »	»	5,243,155 06	»	1,247 50	67 46	
90,128,831 75	12,581	63,641 »	42,152 »	21,489 »	»	325,354 82	»	78 19	66 23	
106,424,503 73	13,581	71,492 »	46,908 »	24,584 »	6,165,802 49	»	1,424 27	»	65 61	
103,964,457 66	14,353	72,535 »	48,522 »	24,013 »	970,014 67	»	224 05	»	66 89	
102,412,907 98	15,363	76,151 »	52,598 »	23,553 »	»	3,203,753 03	»	736 80	69 07	
94,455,000 »	15,452	78,623 »	57,000 »	21,623 »	»	19,325,000 »	»	4,423 82	72 50	
3,052,481,085 09	»	»	»	»	200,426,794 81	191,801,288 77	»	»	»	
38,639,001 07	9,124	49,250 »	30,592 »	18,658 »	109,183 62	»	52 72	»	62 12	

ANNEXE V.

TABLEAU I.

Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer de l'État
depuis 1879 jusqu'à 1913.

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.			RECETTE NETTE. — PART DU TRÉSOR.	AUGMENTATION OU DIMINUTION de l'année précédente.
		DÉPENSES d'exploitation y compris les pensions.	PARTS des compagnies et loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7
1878	94,473,169 47	56,479,678 37	3,964,483 63	60,444,162 »	34,029,007 17	»
1879	99,913,197 86	58,853,554 71	4,120,424 41	62,973,970 12	36,939,218 74	+ 2,910,211 57
1880	113,909,951 12	68,850,660 49	5,302,802 39	74,153,462 79	39,756,488 53	+ 2,817,269 59
1881	113,646,535 14	71,867,399 85	5,588,390 83	77,455,790 68	36,190,744 46	— 3,565,743 87
1882	119,434,741 39	75,025,938 32	5,208,546 28	80,234,484 60	39,200,256 79	+ 3,009,512 33
1883	121,983,754 07	73,829,240 27	5,281,159 31	79,110,399 58	42,873,354 49	+ 3,673,097 70
1884	120,328,619 13	72,721,320 77	5,136,596 97	77,857,917 74	42,470,701 39	— 402,653 40
1885	119,725,487 78	70,763,913 50	4,918,789 44	75,682,711 94	44,042,775 84	+ 1,572,074 45
1886	117,381,464 66	66,268,281 15	4,822,182 90	71,090,464 05	46,291,000 61	+ 2,248,224 77
1887	124,280,452 12	67,201,443 41	5,052,934 73	72,253,978 14	53,026,473 98	+ 5,735,473 37
1888	131,439,288 55	70,371,432 66	5,127,824 43	75,499,257 09	55,940,031 46	+ 3,913,557 48
1889	136,920,084 34	75,152,149 80	5,383,706 14	80,535,855 94	56,384,228 40	+ 441,196 94
1890	141,251,819 07	84,510,102 46	5,573,915 53	90,084,017 99	51,167,801 08	— 5,216,427 32
1891	142,820,314 40	84,707,064 76	5,651,467 91	90,358,532 67	52,461,781 73	+ 1,290,980 65
1892	140,853,451 93	82,989,724 76	5,493,028 91	88,482,753 67	52,570,698 26	— 91,083 47
1893	145,587,864 23	82,127,732 69	5,787,056 27	87,913,908 96	57,674,055 27	+ 3,305,357 01
1894	152,975,875 98	85,869,171 42	5,797,197 30	91,666,368 72	61,309,507 26	+ 3,635,451 99
1895	154,695,002 42	91,446,189 25	5,800,913 98	97,247,103 23	57,447,899 19	— 3,861,608 07
1896	160,456,730 88	92,266,038 18	6,007,480 33	98,273,538 51	62,182,892 32	+ 4,734,993 13
1897	180,105,783 73	103,730,792 60	5,502,307 09	109,233,099 69	70,872,684 04	+ 8,689,791 72
1898	188,111,913 16	108,905,690 68	5,340,133 56	114,245,824 24	73,866,088 92	+ 2,993,404 88
1899	204,612,736 73	121,680,486 30	5,749,948 14	127,430,434 44	77,182,302 29	+ 3,316,213 37
1900	209,162,095 80	141,934,099 39	4,945,448 56	146,899,547 95	62,262,547 85	— 14,119,754 44
1901	207,846,788 77	141,394,509 86	4,815,166 56	146,209,676 42	61,637,112 35	— 625,435 50
1902	218,605,720 80	136,265,315 50	4,882,994 73	141,148,310 23	74,457,410 57	+ 12,820,298 22
1903	225,194,506 47	133,394,667 78	5,007,441 97	140,402,109 75	84,792,396 72	+ 10,334,986 15
1904	252,783,182 12	135,728,997 92	5,255,222 07	144,984,219 99	87,798,962 13	+ 3,006,565 41

TABLEAU I (suite).

**Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer de l'État
depuis 1879 jusqu'à 1913.**

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.			RECETTE NETTE. — PART DU TRÉSOR.	AUGMENTATION OU DIMINUTION de l'année précédente.
		DÉPENSES d'exploitation y compris les pensions.	PARTS des compagnies et loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7
1905	248,136,102 83	155,338,924 33	5,344 808 14	160,683,732 47	87,452,370 36	— 349,591 77
1906	259,550,370 35	165,607,006 31	5,629,142 96	171,236,149 27	88,314,221 08	+ 861,850 72
1907	269,736,668 26	184,580,760 74	5,742,625 65	190,323,386 39	79,413,284 87	— 8,900,939 21
1908	269,361,739 36	182,390,770 34	5 736 407 34	188,127,177 68	71,234,561 68	+ 1,821,279 81
1909	281,740,488 69	169,963,749 02	5 886,168 02	195,849 917 94	85,890 571 65	+ 4,659,009 97
1910	309,496,883 81	203 072,380 08	6,514,590 24	209,586,970 32	99,909,913 49	+ 14,019,341 84
1911	314,042,203 »	210,077 745 34	6 804 132 74	216 881,878 08	97,160 324 92	— 2,749,588 57
1912	331,120,555 85	228,707,647 87	7,039,102 72	235,746,750 59	95,373,805 26	— 1,786,519 66
1913 ⁽¹⁾	343,455,000 »	249,000,000 »	7,180,000 »	256,180,000 »	87,275,000 •	— 8,098 805 26
					87,275,000 •	+ 103 811,143 07
					— 34,029,007 17	— 50,565,150 24
					53,245,992 83	+ 53,245,992 83

(1) Chiffres approximatifs.

TABLEAU

Tableau présentant par année, d'une part, les capitaux engagés pour couvrir l'accroissement des charges de la Dette publique résultant des intérêts et

[illegible]

II

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

Montant par année des charges nouvelles supportées par le budget de la dette publique.	RECETTES NETTES DU CHEMIN DE FER.		EXCÉDENTS		Observations.
	Augmentation.	Diminution.	des recettes du chemin de fer.	des dépenses.	
2,114,543 68	2,910,211 57	»	798,667 89	»	(1) Conversion du 4 1/2 p. c.
203,709 51	2,817,269 59	»	2,613,560 08	»	
2,517,648 21	»	3,565,743 87	»	6,083,392 08	
2,387,897 73	3,009,512 33	»	621,614 60	»	
1,865,903 36	3,673,097 70	»	1,807,194 34	»	
1,013,505 60	»	402,653 10	»	1,416,158 70	(2) Conversion du 4 p. c.
56,564 92	1,572,074 45	»	1,515,509 53	»	
215,517 03	2,248,224 77	»	2,032,707 74	»	
— 2,453,669 91	5,735,473 37	»	8,189,143 28	»	
472,892 75	3,913,557 48	»	3,440,664 73	»	
410,648 22	444,196 94	»	33,548 72	»	(3) Conversion du 4 1/2 p. c.
678,820 83	»	5,216,427 32	»	5,895,248 15	
432,667 95	1,293,980 65	»	861,312 70	»	
450,116 60	»	91,083 47	»	541,200 07	
491,812 57	5,305,337 01	»	4,813,544 44	»	
664,426 75	3,633,451 99	»	2,969,025 24	»	(3) Conversion du 4 1/2 p. c.
— 2,924,887 03	»	3,861,608 07	»	936,721 04	
1,266,237 12	4,734,993 13	»	3,468,756 01	»	
10,385,919 81	8,689,791 72	»	»	1,696,128 09	
1,699,215 17	2,593,404 88	»	1,294,189 71	»	
1,625,715 81	3,316,213 37	»	1,690,497 56	»	(3) Conversion du 4 1/2 p. c.
3,022,507 86	»	14,919,754 44	»	17,942,262 30	
2,082,388 86	»	625,435 50	»	2,707,824 36	
2,161,069 75	12,820,298 22	»	10,659,228 47	»	
2,069,098 83	10,334,986 15	»	8,265,887 32	»	
2,144,870 46	3,006,565 41	»	861,694 95	»	(3) Conversion du 4 1/2 p. c.
2,299,550 11	»	346,591 77	»	2,646,141 88	
4,265,206 33	861,850 72	»	»	3,403,355 61	
2,116,851 39	»	8,900,939 21	»	11,017,790 60	
3,768,968 30	1,821,279 81	»	»	1,947,688 49	
2,982,759 70	4,656,009 97	»	1,673,250 27	»	(3) Conversion du 4 1/2 p. c.
2,610,384 29	14,019,341 84	»	11,408,957 55	»	
2,446,199 25	»	2,749,588 57	»	5,195,787 82	
2,387,250 04	»	1,786,519 66	»	4,173,769 70	
6,400,000 »	»	8,098,805 26	»	14,498,805 26	
64,332,311 83	103,811,143 07	50,565,150 24	69,015,955 13	80,102,274 15	
	53,245,992 83				
Excédent des charges nouvelles.			11,086,319 02		

(N° 161)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 10 MAART 1914.

Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen
voor het dienstjaar 1914 ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

I.

Onderzoek van de Begrooting.

Het ontwerp van Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen voor
het dienstjaar 1914 bedraagt fr. 246,484,749 »

Op de Begrooting voor 1913 is het in verhooging met 10,440,963 »

In de Inleidende Nota worden deze uitgaven toegelicht en gerechtvaardigd.

(1) Begrooting, n° 4, IX.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer HARMIGNIE, bestond uit de heeren DALLEMAGNE, ELBERS, DE BUE, JOUREZ, LEYNIERS, LE PAIGE.

Tabel van de onderverdeeling der Begrooting en van de verschillen.

HOOFDSTUKKEN.	BEGROOTING		VERSCHIL.	
	voor 1913.	voor 1914.	Meer.	Minder.
I. Hoofdbestuur	707,200 »	703,955 »	»	3,245 »
II. Spoorweg	225,662,997 »	235,293,258 »	9,630,261 »	»
III. Dienst der electriciteit . .	3,880,821 »	4,214,536 »	333,715 »	»
VI. Hulpelden	23,000 »	28,000 »	5,000 »	»
VII. Werkliedenkas.	4,292,041 »	4,804,000 »	511,959 »	»
VIII. Uitvoering der wet van 24 December 1903 (vergoeding van de schade voortvloeiende uit arbeidsongevallen).	1,320,725 »	1,284,000 »	»	36,725 »
GEHEEL BEDRAG VAN DE VERHOOGING		fr.	10,480,935 »	39,970 »
			10,440,965 »	

De verhooging van de gewone uitgaven bedraagt 10,440,965 frank, doch er zijn nog andere verhoogingen, welke door verminderingen vergoed werden en niet in de Begrooting voorkomen.

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

OPGAVE VAN DE KREDIETEN

OPGAVE DER KREDIETEN.	HOOFDSTUK I.		HOOFDSTUK II. SPOORWEGEN.				
	Hoofdbestuur.		1 ^{ste} sectie. — Gemeenschappelijke diensten.		2 ^e sectie. — Weg en werken.	3 ^e sectie. — Trekdienst en materieel.	
	Verhooging.	Vermindering.	Verhooging.	Vermindering.	Verhooging.	Verhooging.	
Jaarwedden	11,755 »	»	11,095 »	»	80,010 »	91,810 »	
Loon	»	»	18,968 »	»	471,910 »	4,105,398 ⁽¹⁾ »	
Materieel, enz.	»	15,000 »	»	»	»	»	
Drukwerk, enz.	»	»	30,320 »	»	»	»	
Hulpgelden	»	»	»	77,000 »	»	»	
Dwarsliggers, spoorstaven, enz.	»	»	»	»	179,592 »	»	
Premiën voor bezuiniging van brandstof, enz.	»	»	»	»	»	79,040 »	
Brandstof voor den trekdienst der treinen, enz.	»	»	»	»	»	1,038,219 »	
Onderhoud van het rollend materieel	»	»	»	»	»	583,590 »	
Regelmatigheidspremiën	»	»	»	»	»	»	
Bedrijfskosten	»	»	»	»	»	»	
Adverteerkosten	»	»	»	»	»	»	
Kantoorbehoeften, enz.	»	»	»	»	»	»	
Onderhoud en herstelling der electrische inrichtingen, enz.	»	»	»	»	»	»	
Hulpgelden aan gewezen beambten, enz.	»	»	»	»	»	»	
Werkliedenkas	»	»	»	»	»	»	
Ongevallen (uitvoering der wet van 24 December 1903)	»	»	»	»	»	»	

(1) Artikel 20. fr. 3,773,423 »

Artikel 23 (litt. b, c, d) 331,975 »

Te zamen fr. 4,103,398 »

			HOOFDSTUK III.	HOOFDSTUK VI.	HOOFDSTUK VII.	HOOFDSTUK VIII.	TOTALEN.	
4 ^e sectie. — Vervoer.	5 ^e sectie. — Heffing der en toezicht over de ontvangsten.		Diensten der electriciteit.	Hulpgelden.	Werklieden- kas.	Arbeids- ongevallen.	Verhooging.	Vermindering.
Verhooging	Verhooging.	Vermindering	Verhooging	Verhooging.	Verhooging.	Vermindering.		
974,186 »	»	314,130 »	61,160 »	»	»	»	915,886 »	»
1,559,433 »	8,152	»	209,131 »	»	»	»	6,372,992 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	15,000 »
»	»	»	»	»	»	»	30,320 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	77,000 »
»	»	»	»	»	»	»	179,592 »	»
»	»	»	»	»	»	»	79,040 »	»
»	»	»	»	»	»	»	1,038,219 »	»
»	»	»	»	»	»	»	583,590 »	»
36,668 »	»	»	»	»	»	»	36,668 »	»
743,000 »	»	»	»	»	»	»	743,000 »	»
10,000 »	»	»	»	»	»	»	10,000 »	»
»	»	»	24,000 »	»	»	»	24,000 »	»
»	»	»	39,424 »	»	»	»	39,424 »	»
»	»	»	»	5,000 »	»	»	5,000 »	»
»	»	»	»	»	511,959 »	»	511,959 »	»
»	»	»	»	»	»	36,725	»	36,725 »
							10,569,690 »	128,725 »
Algemeen soldo. . . . fr.							+ 10,440,965 »	

Balans van de winst- en verliesrekening.

*Opbrengst van den spoorweg volgens de Begrooting van 's Lands Middelen
voor het dienstjaar 1914.*

Bruto-opbrengst van den spoorweg	fr. 352,300,000	»
Opbrengst van het toebehooren van den spoorweg	900,000	»
TE ZAMEN.	fr. 353,200,000	»

*Begrooting van den spoorweg voor het dienst-
jaar 1914.*

EERSTE SECTIE — GEWONE UITGAVEN.

Hoofdbestuur	fr. 703,955	»
Spoorwegen	235,293,258	»
Dienst der electriciteit	4,214,536	»
Wachtgelden	95,000	»
Pensioenen (1 ^{ste} termijn)	45,000	»
Hulpgelden	28,000	»
Werkliedenkas	4,804,000	»
Uitvoering der verplichtingen van het Departement ingevolge de wet van 24 December 1903	1,284,000	»
Allerlei onvoorziene uitgaven	17,000	»
TE ZAMEN.	fr. 246,484,749	»

Pensioenen verleend aan gewezen ambtenaren en beambten van den spoorweg.	fr. 2,500,000	»

TE ZAMEN fr. 248,984,749 »

VERSCHIL IN ONTVANGST fr. 104,215,251 »

Uitkomsten van het Spoorwegbedrijf in 1913.

Volgens de bijlage I, tabel I, bladzijde 35, bedragen de vermoedelijke ontvangsten van den spoorweg voor 1913. . . fr. 335,575,000 »

In de tabel II, bladzijde 37, zijn vermeld de volgende cijfers van ontvangsten voor 1913 :

Staat en Concessiehoudende Maatschappijen . . .	fr. 342,755,000	»
Ontvangsten ten bate van de Schatkist.	<u>335,575,000</u>	»
VERSCHIL.	fr. <u>7,180,000</u>	»

Dit verschil is gelijk aan het aandeel der Maatschappijen en de huur der lijnen Spa tot aan de grens.

In de bijlage I van het tegenwoordig verslag, tabel II, bladzijde 37, en in de bijlage IV zijn vermeld :

Bruto-ontvangsten van het bedrijf	fr. 342,755,000	»
Verschillende uitgaven : verhuring van gronden, gebouwen, verkoop van gras, gevonden voorwerpen, enz., geïnd door het Departement van Financiën voor rekening van den Spoorweg krachtens de wet van 15 Mei 1846 op de comptabiliteit	<u>700,900</u>	»
Bruto-ontvangst van het bedrijf (verschillende ontvangsten bijbegrepen)	fr. 343,455,000	»
Bedrijfskosten met inbegrip van de pensioenen (bijlage IV, bladz. 52, en bijlage II, bladz. 38).	fr. <u>249,000,000</u>	»
Netto-ontvangsten van het bedrijf.	fr. 94,455,000	»
Trekt men af het aandeel der Maatschappijen en de huur der lijnen Spa tot aan de grens	fr. <u>7,180,000</u>	»
Dan blijft er als aandeel der Schatkist. fr.	87,275,000	»
De financieele lasten der kapitalen, zijnde de interesten en de delgingen (bijlage II, bladz. 38 en 39), bedragen.	<u>106,600,000</u>	»
De einduitkomst is dus een tekort van.	fr. 19,325,000	»
Volgens deze cijfers zou het bedrijfscoëfficiënt zijn . . .	<u>72 50</u>	

Inkomen van het opbrengst-kapitaal belegd in het net van den Belgischen Staat, volgens het verslag ingediend door den Minister van Spoorwegen voor 1911 en 1912.

Opbrengst-kapitaal belegd op het einde van 1911. fr.	2,654,995,866	57
Helft van de uitgave betrokken in het opbrengst-kapitaal in 1912.	43,330,832	88 : 2 =
	<u>21,665,416</u>	44
Het gemiddeld opbrengst-kapitaal dat het inkomen van 1912 aangeeft, is dus	fr. 2,676,661,283	01
Hetgeen het inkomen stelt tegen	3.53 t. h.	
In 1911 stond het inkomen tegen	3.69 t. h.	

Bedrijfscoëfficiënt.

Het bedrijfscoëfficiënt dat afgetrokken wordt van de bruto-ontvangsten en van de bedrijfsuitgaven, doet zich, voor 1912, aldus voor :

Bruto-ontvangsten van het bedrijf	fr.	330,566,391	02
Verschillende opbrengsten		723,800	71
TE ZAMEN	fr.	331,290,191	73
Bedrijfsuitgaven, met inbegrip van pensioenen.	fr.	229,672,818	»

Het coëfficiënt van 1912 is dus :

$$\frac{229,672,818 \times 100}{331,290,191 \text{ } 73} \text{ zijnde fr. } 69.33 \text{ t. h.}$$

Voor 1911 was het 66.89 t. h.

Uitkomsten van het spoorwegbedrijf berekend naar de gemiddelde cijfers van 1885 tot 1913 (bijlage II, blz. 38).

Bruto-ontvangsten van het bedrijf, met inbegrip van de ontvangsten van allerlei aard	fr.	205,463,802	62
Bedrijfsuitgaven, met inbegrip van pensioenen		129,330,406	96
Netto-ontvangsten van het bedrijf.		76,133,395	66
Aandeelen der Maatschappijen en huur van de lijnen van Spa tot de grens, af te trekken van de ontvangsten		5,613,508	53
Aandeel voor de Schatkist		70,519,887	13
Financieele lasten der kapitalen, interest en delging.		67,873,514	65
Blijft als gemiddelde winst van 1885 à 1913		2,646,372	48
Gemiddeld coëfficiënt.			62 95

Onderzoek in de Afdeelingen.

1^e AFDEELING. — De Begroting wordt aangenomen door elf stemmen tegen vier.

2^e AFDEELING. — De verschillende maatregelen door de 2^e afdeeling gevraagd zijn :

- De verhooging der dagloonen;
- De vermindering van de arbeidsuren;
- De vergroting der statiën;
- Eene betere inrichting van de rangeerstationen.

De volgende vragen worden gesteld :

Wanneer wordt het ontvanggebouw der statie Verviers opgetrokken?

Is de Regeering, ten einde hare Begrooting in evenwicht te brengen, vanzins de tarieven te verhoogen of de uitgaven te besnoeien?

Een lid verzet er zich tegen dat de internationale treinen zooveel vrijheid genieten voor het uur van vertrek en aankomst en verlangt dat deze treinen stoppen in de groote centrums.

Een ander lid vraagt dat de werken tot verbetering van de spoorbanen ijverig worden doorgezet, opdat de door den Staat aangekochte onroerende goederen niet waardeloos zouden blijven.

De Begrooting wordt verworpen met negen stemmen tegen acht en vier onthoudingen.

3^e AFDEELING. — Men vraagt :

Het aanleggen van ondergrondsche doorgangen ter statie Thienen;

Het afschaffen van den overweg te Sinte-Agatha-Berchem;

De verdubbeling der lijn van Brussel op Dendermonde;

Aangaande de klachten waartoe de vervoerdienst van goederen aanleiding geeft en de daaruit ontstane vertraging, bevestigen sommige leden dat er ongelooflijke nalatigheid en ontoereikend materieel moet in 't spel zijn, terwijl een ander lid oordeelt dat het kwaad te wijten is aan de bezuinigingspremiën. De misbruiken zouden enkel bestaan op de lijn van de Vesdre en op de lijn naar Gent; voor laatstgemelde dient rekening gehouden met de Tentoonstelling. Een lid dringt aan opdat men in elk geval de oorzaken van deze vertragingen zou opsporen.

Er wordt opgekomen tegen de hoedanigheid van het materieel der lijn van Doornik, vooral dit der treinen in de richting van Kales. De treinen die 's avonds te 10 u. 03 uit Brussel-Zuid naar deze laatste bestemming afrijdt, is de laatste die aansluit met den trein uit Luik en deze ondergaat steeds vertraging. De trein naar Kales kan toch niet afhangen van dien uit Luik en in geval van internationale overeenkomst dienen maatregelen te worden beraamd.

De Begrooting wordt eenparig goedgekeurd.

4^e AFDEELING. — Er wordt gewenscht dat de spoorwegrijtuigen beter zouden beantwoorden aan de vereischen der gezondheidsleer. Klachten rijzen op tegen de onzindelijkheid van de rijtuigen der buurtspoorwegen en in dit opzicht behooren de lastkohieren verplichtingen op te leggen aan de Maatschappijen. Een lid zegt dat dergelijke verplichtingen bestaan, maar slecht worden nageleefd, omdat het arbeidsloon ontoereikend is. De verwarming dient verbeterd te worden en er moet afgezien worden van het stoken met kolen.

De grondslagen en voorwaarden van taxes op de verbindingsspooren worden gehokeld; men acht ze onrechtvaardig, omdat er geen onderscheid wordt gemaakt wat betreft de waarde der goederen.

Een lid verlangt te kennen de rechtsbepalingen waarbij de tarieven werden gewijzigd en wat zij voor den Staat hebben opgebracht.

Tien leden keuren de Begrooting goed; tien stemmen ze af.

5^e AFDEELING. — De Begrooting wordt eenparig goedgekeurd min ééne stem.

6^e AFDEELING. — Een lid vraagt dat ieder ingesteld bestuursonderzoek kunne nagegaan worden en verlangt de werking van het hooger toezichtscomiteit te kennen.

Een ander lid vraagt dat men zou trachten als regel te stellen dat men op een behoorlijk uur uit alle streken des lands te Brussel kunne aankomen, bij voorbeeld vóór 10 uur, en op gepasten tijd van daar vertrekken om denzelfden dag huiswaarts te keeren.

De Begrooting wordt goedgekeurd met vijftien stemmen tegen drie.

Onderzoek in de Middenafdeeling.

1^e vraag.

Een lid maakt opmerkingen over de taxe voor de verbindingssporen.

Bij ministerieel besluit van 30 September 1912, werd de taxe toegepast op al de verbindingen, te beginnen van 1 Januari 1913; doch eene vermindering van 50 centiemmen wordt toegestaan aan de andere verbindingssporen voor zooveel zij niet van titularis veranderen.

Deze laatste bepaling bevoordeelt de naamlooze vennootschappen en benadeelt de oudste persoonlijke firma's, die nu en dan van naam veranderen. Dit lid vraagt of vermindering van de taxe of bepaling van eenzelfde tarief voor iedereen, in verhouding tot de waarde der goederen.

Dergelijke opmerkingen werden reeds gemaakt tijdens het onderzoek van de Begrooting voor 1913 en gaven aanleiding tot de volgende vraag, aan den Minister van Spoorwegen gesteld :

« De nijverheidsinrichtingen, die aansluiting met den spoorweg hebben door middel van bijzondere verbindingssporen, welke zij zelf aanleggen en onderhouden, zijn verontrust over eene nieuwe taxe, geheven voor elken wagen dien zij op de verbindingssporen ontvangen.

» De Middenafdeeling verlangt inlichtingen over de redenen van dezen maatregel en de rechtvaardiging ervan. »

Hierop gaf de Minister het volgend antwoord :

« Vóór 1880 bedroeg de verbindingstaxe 10 tot 30 centiemmen per ton. Deze taxe werd alsdan ingetrokken voor de verbindingen ter statie, doch zij bleef bestaan voor de private statien.

» Krachtens eene ministerieele beslissing van 30 October 1909 werden de nieuwe verbindingen en die, welke naar een anderen titularis of andere firma overgingen, belast met eene taxe van 1 tot 3 frank per wagen, volgens de belangrijkheid van de bijzondere verstrekkingen van het bestuur ten behoeve van den aangeslotene.

» Te dien einde werden de verbindingen ingedeeld in drie klassen, te weten :

» 1^e KLASSE : 1 frank per wagen voor de verbindingen met de sporen van de goederenstatie, m. a. w., daar waar de bijzondere verstrekkingen van minder belang zijn ;

» 2^e KLASSE : 2 frank per wagen voor de verbindingen met den overkant of buiten de sporen van de goederenstatie, waarbij het bestuur tamelijk belangrijke verstrekkingen behoeft te vervullen ;

» 3^e KLASSE : 3 frank per wagen voor de aansluitingen met de hoofdlijn of met een wijkspoor, derwijze dat de hoofdlijnen moeten gebezigd worden, ofwel nog met eene afhankelijkheid van de statie, kortom, wanneer het bestuur tot belangrijke bijzondere verstrekkingen ten behoeve van de verbinding is verplicht. Deze taxe wordt slechts eens geïnd voor het komen en gaan van den wagen, zelfs wanneer deze geladen aankomt en weder met eene nieuwe lading vertrekt. Zij wordt toegepast zonder onderscheid op alle wagens, welke hunne tonnemaat ook zij en welke de aard van de vervoerde goederen ook zij.

» In December 1911 werd een veranderlijke rooster ingevoerd, waarbij de taxe verminderd werd, naar gelang van de belangrijkheid van het jaarlijksch verkeer op de verbindingssporen, in de volgende verhouding :

	1 ^{ste} KLASSE.	2 ^e KLASSE.	3 ^e KLASSE.
	Fr. 1 » per wagen.	Fr. 2 » per wagen.	Fr. 3 » per wagen.
Voor de eerste 1,000 wagens.			
Voor de wagens boven 1,000 tot 3,000	0 50 id.	1 » id.	1 50 id.
Voor de wagens boven 3,000	0 25 id.	0 50 id.	0 75 id.

» De *Handelingen* der Kamer van 21 en 22 December 1911, bevatten volledige inlichtingen omtrent deze taxe.

» Ten einde al de aangeslotenen op gelijken voet te stellen, met inachtneming echter van de verworven toestanden, paste een ministerieel besluit van 30 September laatstleden (*Staatsblad*, 1 October) de taxe toe op al de verbindingen te beginnen met 1 Januari van dit jaar, doch eene vermindering van 50 t. h. wordt toegestaan aan de bestaande verbindingen, zoolang zij niet van titularis veranderen.

» Dit ministerieel besluit wijzigt tevens de regeling geldende voor de private statiën en vervangt de taxe van fr. 0.20 per ton door eene taxe per wagen met toepassing van bovenstaanden veranderlijken rooster. Het jaarlijksche minimum van 2,000 frank wordt behouden en het maximum van 5,000 frank ingetrokken; doch de vroeger bestaande private statiën genieten eene vermindering van 30 t. h. op de taxe boven de jaarlijksche som van 5,000 frank. »

Om rekening te houden met verworven toestanden, werd eene vermindering van 50 t. h. toegestaan aan de oude verbindingen.

Naamlooze vennootschappen zijn niet onveranderlijk. Zij kunnen worden vernieuwd, veranderd, met andere vennootschappen versmolten en in zulke gevallen verliezen zij het voordeel der vermindering van 50 t. h.

Zoo hebben sedert 30 October 1909, op welken datum het nieuw stelsel in werking trad, vijf en zeventig naamlooze vennootschappen veranderingen ondergaan, waardoor zij het voordeel van haar toestand als oude verbindingen verloren.

De heffing is niet in verhouding tot de waarde der goederen.

Zij is veeleer van toepassing per wagen dan per ton, omdat het Bestuur beweert dat zijne dienstverleening dezelfde is voor een wagen van 20 ton als voor een van 10 ton en voor een wagen zand, zoowel als voor een wagen kolen.

2^e vraag.

Algemeen wordt geklaagd over laattijdig aankomen van treinen, belemmering in de statiën, ontredde ring van al de vervoerdiensten.

Reeds verleden jaar deed dit zich voor omtrent hetzelfde tijdstip. De leden der middenafdeeling vragen waaraan die toestand is te wijten, wat hem veroorzaakt, door welke middelen men hem kan te keer gaan. Sommige leden denken dat eene van de redenen der ontredde ring is gelegen in de afschaffing van de regelmatigheidspremiën en de handhaving van de bezuinigingspremiën. Anderen beweren dat er gebrek is aan locomotieven en wagens. 't Schijnt dat onze wagens worden opgehouden door vreemde spoorwegen, die er gebruik van maken en de verhuringspremie betalen, eene straf, opgelegd voor dit ongerechtigd gebruik.

't Schijnt dat de Belgische Staat een rechtseisch heeft ingesteld tegen de Compagnie d'Orléans. Als besluit wordt gevraagd of het niet mogelijk ware een doelmatig en practisch toezicht te houden over 't gebruiken van onze wagens in den vreemde.

De oorsprong en de oorzaken van de moeilijkheden waarop het spoorwegbestuur heeft gestuit, werden in 't lang en breed uitgelegd door het Hoofd van het departement, in het antwoord dat hij den 3ⁿ Februari ter Kamer gaf na de interpellatie van de heeren Boël, Giroul en andere leden.

De zaak wordt overigens verder in 't bijzonder behandeld.

Op de andere vragen gaf het Departement van Spoorwegen de volgende antwoorden :

1° In den jongsten tijd werd niet bevonden dat onze spoorwagens op ongewone wijze werden opgehouden op vreemde lijnen.

Bij voorkomend geval zou worden toegepast de bepaling van de reglementen en overeenkomsten betreffende de ruiling, welke ons veroorlooft te eischen dat onze wagens dadelijk en ledig worden teruggezonden.

2° De Belgische Staat heeft geen rechtseisch ingesteld tegen de Compagnie d'Orleans wegens wederrechtelijk ophouden van wagens.

Het toezicht, door een lid der Middenafdeeling gevraagd, bestaat feitelijk.

Maandelijks leveren de besturen van het eigendomsbestuur, dat ze naziet, de rekeningen van de wagens welke op hare lijnen hebben gereden.

Deze rekeningen geven namelijk aanduiding van de datums en uren van levering, teruggave en desnoods doorgang op de lijnen van derde besturen, met opgave van de datums en uren van levering en teruggaaf.

3° Vraag.

Een lid dringt aan om de wijzigingen en verbeteringen te bekomen, welke zijn beloofd voor de statie Morlanwelz.

Ook vraagt hij duidelijke uitleggingen over het volslagen gebrek aan wagens ter statien Mariemont, La Hestre, Roux, enz.

De gansche nijverheid klaagt daarover. Voorzeker is in niet een land het spoorwegbestuur uitgerust als in het onze, doch even zeker is het, dat nergens zoozeer als in ons land wordt geleden door gebrek aan wagens. Waarin ligt de oorzaak van deze zoo schadelijke strijdigheid ?

Op deze vraag antwoordde het Departement van Spoorwegen :

« Het voorontwerp voor het ontvanggebouw der statie Morlanwelz moest worden herzien uit hoofde van het nieuw programma voor de aanwending van dit gebouw.

» Geeft het nieuw ontwerp niet aanleiding tot opmerkingen, dan kunnen de voorstellen voor de openbare aanbesteding spoedig worden opgemaakt.

» Het krediet, benoodigd voor de uitgave, is uitgetrokken op het ontwerp van programma voor dit jaar. »

4° Vraag.

Een lid vraagt om verdubbeling der lijn van Brussel op Dendermonde, welke thans maar een enkel spoor heeft.

Hetzelfde wordt gevraagd voor de lijn Herenthals-Turnhout (statie Weelde-Merxplas) en over 't algemeen voor al de Belgische lijnen met enkel spoor.

Op deze vraag antwoordt het Spoorwegbestuur.

« Het aanleggen van dubbele sporen wordt voor elke lijn geregeld volgens het verkeer en de bijzondere moeilijkheden van de exploitatie.

» Het verdubbelen van deze lijnen staat overigens op het programma der studiën .»

De leden der Middenafdeeling dringen aan op de verdubbeling der sporen Brussel-Dendermonde en Herenthals-Turnhout.

Zij zeggen dat er geene onteigeningen meer te doen, geene kunstwerken meer uit te voeren zijn. Men behoort nog enkel de spoorstaven te leggen.

5^e Vraag.

Er wordt gevraagd of het niet mogelijk ware de vijfdaagsche abonnementen zonder prijsverhooging te verlengen tot acht dagen.

De vijfdaagsche abonnementen zijn ingesteld na die voor vijftien dagen en vergeleken bij deze laatste, volgens het stelsel : $\frac{1}{3}$ van den duur voor $\frac{1}{2}$ van den prijs.

De prijzen zijn sedert 1 Januari 1913 eenigszins verhoogd, doch de verhouding bleef nagenoeg onveranderd.

Door het abonnement te beperken tot vijf dagen, beoogde men vooral het niet uit te strekken tot twee achtereenvolgende Zondagen, daar tijdens het reisseizoen de spoorweg op Zondag moet kunnen beschikken over al zijn vervoersvermogen. 't Is te duchten dat, worden nieuwe voordeelen verleend, de belemmering op Zondagen nog erger zou worden.

De abonnementsprijs voor vijf dagen (13 frank in de 3^e klasse) bedraagt niet meer dan de prijs van eene reis gaan en keeren voor 214 kilometers of vijf reizen heen en weer voor 42 kilometers, 't is te zeggen dat hij uiterst gering is. 't Schijnt dus onmogelijk deze reiskaarten langer geldig te maken zonder prijsverhooging.

6^e Vraag.

Wanneer wordt het ontvanggebouw ter statie Verviers opgetrokken?

Het voorstel tot openbare aanbesteding van de werken voor dit ontvanggebouw is ingediend.

Waarschijnlijk kan de aanbesteding geschieden in de aanstaande maand Mei; zijn de uitslagen der aanbesteding aannemelijk, dan kunnen de werken reeds in Juni aanvangen.

Vermits er 427 werkdagen zijn bepaald voor de uitvoering, moet het gebouw einde October 1915 voltrokken zijn, wel te verstaan indien de Winter van 1914-1915 ons niet verplicht de werken te schorsen.

II.

De ontreddeering der spoorwegen.

De Middenafdeeling bekommerde zich vooral om den gestoorden toestand van 's lands spoorwegnet. Deze toestand, waarover dagbladen en nijverheidsverenigingen, met name het Centraal Nijverheidscomiteit van België, de *Moniteur des intérêts matériels* en andere, min of meer gegronde beschrijvingen gaven en bijzonderheden mededeelden, gaf aanleiding tot vragen en interpellaties.

Eene eerste vraag werd den Minister van Spoorwegen gesteld door den onderteekenaar van dit verslag, en op Dinsdag 3 Februari stelden door de heeren Boël, Buisset en Giroul de vraag om uitlegging waarop de Minister antwoordde.

't Ware nutteloos en vervelend alles te herhalen wat daarover is gezegd en geschreven. 't Zal volstaan de voornaamste opmerkingen samen te vatten en aan te toonen welke middelen werden voorgesteld om te voorkomen dat later nog dergelijke crisissen ontstaan.

Verleden jaar ontstond dezelfde stoornis en werden dezelfde klachten aangegeven. In de laatste vier maanden van 1912 was de onregelmatige gang van de treinen het ergst.

Dit jaar 1914, ontstond de aanzienlijkste onregelmatigheid in de maand Januari en tot einde Februari; zij trof samen met de overstromingen en later met eene uitzonderlijk strenge luchtgesteldenis.

Onloochenbaar hebben deze omstandigheden een aanzienlijken invloed op de onregelmatigheden waarover wordt geklaagd.

De scheepvaart op de bevaarbare wegen der provincie Luik (Luiker Maas, vaart van Luik op Maastricht, Ourthevaart) werd eerst gestremd door het wassen van Maas en Ourthe, van 9 tot 13 Januari en nadien door de vorst van 17 Januari tot 2 Februari.

Tijdens den hooger waterstand kon er worden gevaren op de vaart van Luik naar Maastricht, doch de doorvaart langs de sluis te Luik was afgesloten.

Tijdens de stremming van de scheepvaart ten gevolge van de vorst, lagen 420 schepen metende 126,000 ton, waaronder 264 bevracht met 74,000 ton, eene maand lang vastgevrozen op bedoelde vaarten. 126,000 ton komt overeen met 12,600 wagens van 10 ton, en tegen 40 tot 50 wagens per trein, maakt dit 250 tot 300 treinen uit. Ondersteld dat slechts de helft daarvan per spoor werd vervoerd, maakt dit 750 treinen meer op het Luiker spoorwegnet. Men gelieve aan te merken dat er te Luik om de vier en twintig uren 750 treinen doorrijden, onverminderd het rijden van de locomotieven en de treinbewegingen in de statie.

Hier komt nog bij, dat de vaart op den Rijn van 17 tot 28 Januari en rond hetzelfde tijdstip op de Fransche Maas was gestremd. Dit verwekte schielijk een onvoorziene toevloed van vervoer op al onze spoorlijnen, inzonderheid op die van onze Duitsche, Fransche en Luxemburgsche grenzen, naar deze heen of naar onze nijverheidsstreken Luik en Charleroi, Antwerpen en Rotterdam over Luik en Verviers.

Anderdeels deden vorst en koude dezen handenarbeid fel lijden, verlamden zij de bewegingen, schonden zij de meest kiesche deelen onzer locomotieven, hinderden zij het opdoen van voorraad, het smeren en onderhouden, bemoeilijkten en vertraagden zij vooral het hanteeren van de seintoestellen en de spoorwissels, aan den grond vastgevroren, en eischten zij pijnlijke inspanning, voorbereiding en soms traagzame, lastige reiniging.

Eindelijk, wat betreft het personeel van machinisten en stokers, moet men wel aannemen dat bij 40 tot 45 graden onder vriespunt, het werk veel lastiger wordt en dat tal van machinisten dit ondervonden. In sommige rangeerposten ontbraken tot 30 t. h. machinisten en 20 t. h. stokers, wat tot dit gevolg leidde, dat in sommige van die posten een aanzienlijk getal locomotieven buiten gebruik bleven, omdat er geene werkvermogende machinisten aanwezig waren.

Men hoeft toch te bekennen dat dit niet de eenige oorzaken waren. Evenwel waren zij de steen des aanstoots waartegen kwam stooten eene inrichting die zich onmachtig bevond.

Wat zijn de oorzaken van die onmacht?

Wat zij de middelen om ze te verhelpen en te verhinderen dat zij voortduren?

Dat heeft iedereen getracht uit te maken en daartegen heeft eenieder de meest doortastende en uiteenlopende oplossingen voorgesteld.

Daarover vroegen de heeren Boël en medeleden op 3 Februari ter Kamer om uitlegging, werd onder nijveraars geschreven en gevreven, schreven de dagbladen, ontstond hartstochtelijk twistbeschrift, werden klachten geslaakt die ongelukkig vaak gegrond waren.

Na in algemeenen zin te hebben uitgeweid over de crisis en de noodlottige gevolgen, zoo voor nijveraars en handelaars als voor werklieden (vooral die welke werkmanstreinen benuttigen) en voor het gansche land, werd bitter geklaagd over :

1° Het bestuur over 't algemeen, de wijze van bedrijf en den dienst van het personeel ;

2° De ontoereikende uitrusting.

Wat betreft den trek- en materieeldienst, kunnen onze locomotieven en personenwagens meer nuttig werk leveren. Naar luid van ambtelijke stukken, leggen op zekere oogenblikken sommige locomotieven dagelijks een weg af van niet meer dan 40 ja 30 kilometer in vier en twintig uren, terwijl andere 130 tot 150 kilometer doorloopen. Andere locomotieven blijven

uren lang onder stoom in de loodsen, zonder gebruikt te worden. Ook sommige rijen wagens leggen niet genoeg weg af. Zij vertrekken 's morgens te laat en keeren 's namiddags te vroeg terug. Anderdeels worden de statiën belemmerd door te lang oponthoud van die treinen.

Herzieningsmaatregelen en aanwijzingen voor het vervoer zijn in werking getreden om beteren dienst te verwerven.

Er is gezegd dat ons materieel ontoereikend is.

Thans bezit de Belgische Staat 4,400 locomotieven voor 4,370 kilometer baan en 10,000 personen- en pakwagens.

De Nord Français telt nagenoeg 2,000 locomotieven en 5,000 personen- en pakwagens voor een net van omtrent 4,000 kilometer.

III.

Het Spoorwegpersoneel.

Betreffende het lager personeel is gesproken van bedekte werkstaking en van sabotage, doch kenmerkende teekens heeft men daarvan niet aangebracht.

Was er op sommige oogenblikken gebrek aan personeel, dan was dit grootendeels te wijten aan overmacht; er waren meer zieken dan gewoonlijk, uit hoofde van het slecht weder, het onregelmatig werk, het lang oponthoud in de statiën bij eene koude van 10 tot 15 graad, en, zoo in sommige groepen de tucht verslapt, wat lang geleden is, heeft het meeren-deel van het personeel het lofwaardig uitgehouden en veel goeden wil getoond.

Nadat de heer Boël in zijne interpellatie op 3 Februari hulde had gebracht aan het personeel, hekelde hij dezès werving en vooral de moeilijkheden, die de hoofdamténaren ondervinden om onbekwame bedienden weg te zenden.

Om bekwame beambten in staat te stellen bewijs te leveren van hunne verdienste en hun ondernemingsgeest uit te breiden, zou men voordeel moeten hechten aan de ambten bij den loopenden dienst op de lijnen, ten einde daarvoor jonge werkkrachten te kunnen aanwerven.

Voor zooveel het mogelijk is, zou men in de bureelen van het Hoofdbestuur en van de Dienstbestuurders slechts diegenen moeten aannemen, welke loopenden dienst hebben verricht.

Thans is het de dienst in de Hoofdbesturen die het meest wordt gezocht.

Welnu, het is de loopende dienst die de ambtenaren opleidt en hun ondernemingsgeest ontwikkelt, hunne bekwaamheid doet uitschijnen, hun de noodige praktijk verschaft om al het noodige nut uit hunne technische opleiding te kunnen trekken.

Onder de onverwijld genomen maatregelen om de tegenwoordige crisis te verhelpen, kunnen wij de volgende noemen :

DE SPOORWEGCRISIS (27 Februari 1914).

BELANGRIJKE MAATREGELEN.

Ten einde het vervoer van goederen zoo snel en regelmatig te verzekeren als wenschelijk is, zijn door het Bestuurscomiteit belangrijke maatregelen voorgeschreven; deze moeten te beginnen van heden worden nagekomen door de uitvoerende diensten. Ziehier de samenvatting van die maatregelen :

1^o *Dienst in statien en stelplaatsen.* — In alle aanzienlijke statien waar eene locomotiefloods bestaat, komen de statieoverste en het onmiddellijk hoofd der stelplaats op 't einde van elken dag bijeen om elkander hunne bevindingen mede te deelen en om alle maatregelen te nemen, welke de inrichting van den nachtdienst en den dienst van den volgenden dag vereischt. Verschillen zij van meening, dan worden de dienstbestuurders of hunne adjuncten aangezocht om dadelijk uitspraak te doen.

2^o *Vergaderingen van de dienstoversten.* — Zoolang de gang der treinen niet bevredigend is, vergaderen de dienstbestuurders wekelijks in stede van maandelijks. Op deze vergaderingen beramen zij de maatregelen van inrichting; daarenboven onderzoeken zij al de hun bekendgemaakte gevallen van onregelmatigheid, beslissen in gemeen overleg en beteugelen onmiddellijk, voor zoover hun gezag strekt, alle begane mislagen. Zij trachten insgelijks alle nutteloos geschrijf te vermijden en bestraffen dadelijk de begane mislagen.

3^o *Nuttig gebruik van locomotieven.* — Opdat de statieoversten en onderoversten met meer kennis van zaken hunne verplichtingen zouden nakomen, zullen de betrokken statien, die thans geen exemplaar van de afwisselingsorde der locomotieven en machinisten bezitten, dadelijk den betrokken dienstbestuurder van het district daarom vragen. De op dat oogenblik ingevoerde wijzigingen worden hun door het personeel van de stelplaatsen overgemaakt. Deze maatregelen worden genomen opdat al de bedienden, die bijdragen tot den gang der treinen, nauwkeurig de behoeften van den trekdienst zouden kennen. Deze afwisseling moet worden opgeteekend in het orderboek der statien en gevisceerd door gansch het betrokken personeel.

Er wordt herinnerd dat het bestuur van trekdienst en materieel onlangs de volgende onderrichtingen heeft gegeven :

• Is een trein in eene statie onderhalf uur of twee uren opgehouden en voorziet men niet wanneer hij kan doorrijden, dan stuurt de statieoverste de locomotief en het personeel terug. Dit bevel moet nochtans goed doorzocht worden toegepast, omdat het voor den trekdienst raadzaam kan zijn, de locomotief afgezonderd ter bestemming te sturen om opnieuw den trein

op te nemen, welken zij bij den terugkeer geregeld moet slepen. Te dien einde onderricht de statieoverste per telegram de stelplaats waartoe de locomotief behoort, over den tijd van het oponthoud en dezes waarschijnlijk duur; tevens vraagt hij naar welke stelplaats de locomotief moet worden gestuurd. »

4° *Onvoorziene moeilijkheden voor den dienst.* — Bevindt eene statie zich in de noodzakelijkheid treinen, welke zij niet regelmatig kan ontvangen, trapsgewijze te doen aankomen, dan moet zij daarvan onmiddellijk kennis geven aan de betrokken dienstbestuurders, met afschrift van dit bericht aan het bestuur van de exploitatie. Geschiedt deze trapsgewijze verzending slechts tijdelijk en heeft zij geen invloed op de wisselbeurt van locomotieven en personeel, dan worden de noodige maatregelen om daarin te voorzien ambtshalve genomen door de oversten van de betrokken statien. Laat integendeel de toestand van het verkeer op de baan voorzien dat deze trapsgewijze verzending zekeren tijd zal duren en van invloed kan zijn op het werk in andere statien of op den gang van den dienst op andere lijnen, dan neemt de dienstbestuurder dadelijk de noodige maatregelen om het verzenden van treinen naar de belemmerde sectie te verminderen volgens dezer ontvangstvermogen.

5° *Het aanwenden van de treinen.* — In den jongsten tijd is bevonden dat de bestemming van doorgaande goederentreinen wordt miskend door tal van statien.

Moeten, uit hoofde van overlast, wagens voor plaatsen, door een doorgaanden trein bediend, achtergelaten worden, dan moet men ze voorbehouden voor den doorgaanden trein van 's anderendaags : zij mogen in geen geval worden gestuurd naar eene rangeerstatie of eene tusschenliggende op den te volgen weg of buiten dezen weg.

6° *Vertraging in het vervoer.* — De beambten, belast met het bijhouden van de dagboeken van den verkeerdienst, moeten in de kolommen van dat boek aantekenen welke wagens ten achteren zijn. Al de statieoversten van de eerste en de tweede klasse doen zich dagelijks overhandigen eene nota van de wagens, die sedert vier en twintig uren of langer nog ter statie staan, en moeten persoonlijk de aanduidingen van de nota des dags vergelijken met die van den vorigen dag.

Brussel, den 27ⁿ :

Hooge ambtenaren zijn gisteren aangekomen te Athus, waar verscheidene locomotieven insgelijks zijn toegekomen ten einde de sedert weken belemmerde statie te ontlasten. Al de goederentreinen zijn naar verschillende richtingen gestuurd.

De heer Mazy, contrôleur van de exploitatiegroep Brussel-Noord, bevindt zich bestendig ter statie Schaarbeek, waar hij zorgt voor de ontlasting. Sedert verscheidene dagen staan de wagens uit Frankrijk en Duitschland op de banen in deze statie.

IV.

De tot stand te brengen of te verbeteren inrichtingen.

Verleden jaar beschreef het verslag over de Begrooting van Spoorwegen de werken en inrichtingen, noodig bevonden om te voorkomen dat deze geregeld ontstaande crisissen de nijverheid ontredderen en het reizend publiek misnoegen.

Eene van de voornaamste oorzaken der stoornis, die ontstaat op de aanzienlijkste van onze spoorbanen, is de belemmering der wegen en statien op het net in de omstreken van Luik.

Naar dit punt loopen samen :

De lijnen uit Duitschland over Verviers en Chénée.

De lijnen uit Luxemburg, eenerzijds, over Dreibrücken en Pepinster en, anderzijds, langs de Ourthelijn over Angleur tusschen Chénée en Luik.

De lijnen van den Nord-Belge die te Luik uitloopen over Kinkempois van de eene zijde, over Tilleur en Val-Benoît van de andere.

De lijnen van de hoogvlakte van Herve met enkel spoor, over Chénée en Angleur.

De lijnen van het net Luik-Limburg over Herstal en Vivegnis.

De lijn Luik-Maastricht.

Eindelijk, de groote lijn van Luik naar Brussel, Antwerpen en Nederland.

Al deze lijnen hebben druk verkeer dat in beide richtingen over Luik moet, zoo voor gaan als keeren, om vervolgens naar alle richtingen te worden verdeeld.

Daaruit volgt dat alle verstopping op dit zoo ingewikkeld net rond Luik, wordt gevoeld door gansch den spoorweg in het land.

Daarover zegde het verslag van verleden jaar :

« Die vertragingen op de lijnen rond Luik is grootendeels te wijten aan de inrichting van de statie dier stad en aan de talrijke sporen die elkander doorkruisen tusschen Chénée en Luik.

» Uit dien hoofde stroomt ter statie van Luik, die veel te klein is, een overgroot verkeer samen, dat bij de minste onregelmatigheid, bij het minste ongeval verstoord en versperd wordt.

» De statie van Luik wordt dadelijk ontoegankelijk en elke trein, die moet binnenkomen of vertrekken, moet op een wijkspoor wachten totdat de lijn ontruimd is. Sedert lang zocht het Spoorwegbestuur naar het middel om dien toestand te verhelpen. Dat middel is het splitsen van de sporen tusschen de Guilleminsstatie en die van Chénée, alsmede het aanleggen, tusschen Luik en de Val-Benoît-brug, van een uitgebreid net wijksporen.

» Op de brug Val-Benoît zouden vier sporen komen, het karrespoor zou

er verdwijnen; voor de voetgangers zou eene zijbrug voorbehouden worden, terwijl het vervoer per as naar Luik zou afgewend worden naar de brug van Fragnée door middel van een breeden rijweg onder de brug van Val-Benoît, langs den kant van Kinkempois. De hoog, die aldaar bestaat, zou moeten verbreed worden tot op 24 meter, zooals eenige jaren geleden (omtrent 1905) gedaan werd voor die van den linkeroever.

» De brug van Chénée zou ook vier sporen moeten hebben en niet meer dienen voor de voertuigen. Zij moet vervangen worden door eene brug ontworpen in de richting van de Ardennen-kaai.

» In beginsel is er beslist, al die werken uit te voeren en de plans zijn daartoe opgemaakt.

» Door het aanleggen van eene ontworpen lijn van Fexhe naar Kinkempois zou men veel zwaar en lastig vervoer kunnen afwenden van de helling van Luik.

» De onteigeningen voor dat werk zijn voltrokken en vereffend ⁽¹⁾. Het vertragen van dat werk is dus voor den Staat een zware financieele last.

» De uitgave voor de lijn van Fexhe naar Kinkempois is in het verslag van den spoorweg voor 1911 vermeld voor de som van fr. 1,240,498.69.

» Die werken zullen aangevuld worden door eene lijn ter verbinding van den spoorweg Luik-Maastricht met de statien Guillemins en Longdoz, alsmede door het aanleggen van eene nieuwe lijn naar Duitschland.

» De Minister van Spoorwegen zal bijzondere maatregelen treffen om de studie van het plan dezer nieuwe lijn te bespoedigen.

» Het te bestudeeren programma behelst het splitsen van de Vesdre-lijn van Verviers af tot Leuven en misschien tot Brussel.

» Het splitsen van die lijn zou beginnen met het splitsen van de lijn tusschen Chénée en Luik en de werken aan de bruggen van Val-Benoît en Chénée. »

Vraag.

» Hoever staat het met de studiën en de ontworpen of aangevangen werken tot verbetering van den toestand rond Luik, met name ter statie van de Guillemins en aan de bruggen van Val-Benoît en Chénée (aanlegging van vier banen op sommige vakken, rechtstreeksche verbindingen, enz.)?

Antwoord.

» De werken van het vierdubbel spoor tusschen Luik en Chénée, strek-

⁽¹⁾ Tegen alle verwachting in, konden deze onteigeningen niet alle geschieden in den loop van 1913. Nog enkele perceelen moeten aangekocht worden.

kend om een onafhankelijk verkeer te bekomen voor de treinen van de Ourthe naar Luik en omgekeerd, moeten bij gedeelten worden uitgevoerd.

1^o GEDEELTE. — *Baanvak Luik-Val-Benoît.*

» Deze werken hangen af van de verwezenlijking van het goedgekeurd plan voor de inrichting der statie Luik-Guillemins en namelijk :

- » 1^o Het aanleggen van nieuwe goederenkoeren op de Fragnée-kaai ;
- » 2^o Het bouwen van de hoogbrug over de straat van Val-Benoît ;
- » 3^o Het bevestigen van de Val-Benoîtbrug.

*
* *

» Ziehier hoever zijn gevorderd deze verschillende werken van het eerste gedeelte :

» 1^o Thans worden verricht de aardwerken tot het aanleggen van den bodem der nieuwe koeren op de Fragnée-kaai ; de onderneming moet in 't begin van 1914 voltrokken zijn ;

» 2^o Op 30 November laatstleden had eene aanbesteding plaats voor het bouwen van de hoogbrug over de Val-Benoîtstraat. Er zijn 250 dagen bepaald voor de voltrekking ;

» 3^o Een ontwerp tot bevestiging van de Val-Benoîtbrug is onderworpen aan het Bestuur van Bruggen en Wegen.

» Maatregelen zijn genomen om de werken zoo spoedig mogelijk aan te vangen.

2^o GEDEELTE. — *Baanvak Val-Benoît naar Aguesses.*

» Deze werken vergen de verlegging der baan van Luik op Chénée en de afnemings van de hoofdbanen ; het ontwerp ligt ter studie.

3^o GEDEELTE. — *Vak der vertakking Aguesses-Angleur.*

» Voor het aanleggen van dit baanvak moeten eerst de steunmuren worden voltrokken en eene hoogbrug van 16 meter gemaakt. Deze aangevangen werken zullen waarschijnlijk voltooid zijn tegen einde 1913 ; dan kunnen de treinen der Ourthelijn zelfstandig rijden naar en van Kinkempois.

4^o GEDEELTE. — *Vak Angleur-Chénée.*

» Deze werken zijn ondergeschikt :

- » 1^o Aan het wegnemen van de overstromingsbogen te Angleur, die

slechts kunnen verdwijnen na de werken tot rechtmaking van den loop der Ourthe; deze werken moeten worden verricht door het Bestuur van Bruggen en Wegen;

» 2° Aan het bouwen van de spoorwegbrug over de Ourthe, te Chénée.

» Deze laatste werken hangen zelve af van het bouwen door het Bestuur van Bruggen en Wegen, van eene baanbrug ter vervanging van de huidige brug te Chénée, waarover voetgangers en rijtuigen gaan.

» Waarschijnlijk kan deze baanbrug niet vóór 1914 in gebruik worden gesteld.

» De noodige maatregelen zullen genomen worden om het bouwen van de nieuwe spoorwegbrug te Chénée te kunnen aanvangen zoodra de baanbrug is gelegd.

» De ontworpen werken rond Luik bevatten verder:

» 1° Eene nieuwe lijn van Fexhe-le-Haut-Clocher op Kinkempois, opdat de treinen van en naar Kinkempois niet meer door de statie der Guillemins behoeven te rijden.

» Schier al de gronden zijn aangekocht, en einde dezes jaars of in 't begin van toekomend jaar worden de werken aangevangen;

» 2° Bij voorkomend geval, eene verbinding tusschen de lijnen Visé-Luik-Longdoz en Luik-Longdoz-Kinkempois opdat een zeker aantal van treinen in de Longdozstatie niet meer behoeven terug te stoomen.

» Kan men, voordat deze ontworpen groote werken voltrokken zijn, niet sommige ondergeschikte verbeteringen verwezenlijken, zooals wordt voorgesteld door beambten van den uitvoeringsdienst, bijvoorbeeld: verbinding van sommige banen binnen de statie, om de rangeerdiensten te verminderen, vervoer van ledige wagens te vermijden door betere benutting van de wagenrijen, rechtstreeksche verbinding der lijn van Verviers met de lijn van Namen (Nord-Belge), om te vermijden dat goederentreinen, komende van eene dezer lijnen en bestemd voor de andere, in de statie moeten achteruitrijden, verplaatsing van het tolhuis naar de nieuwe wijkplaats Fragnée, enz. De statie Luik-Guillemins heeft haar hoogste vermogen bereikt; onmogelijk er meer van te vergen, zoo men niet onverwijd bovengemelde maatregelen neemt. »

Hoe staat het met die werken in Maart 1914?

Baanvak Luik-Val-Benoît.

1° Aanleg van de nieuwe goederenkoeren ter Fragnée-kaai.

Aan deze koeren wordt dapper gewerkt. Men hoopt er in 1914 klaar mede te zijn. Er moeten dan magazijnen worden gebouwd, doch men zal er voorloopige optrekken, totdat de eigenlijke magazijnen voltrokken zijn.

Bij deze inrichting is eene erge dwaling begaan.

Zij is omringd van eene strook gronds langs de Fragnée-kaai en de rue de

Namur. Deze strook, welke de stad Luik zich heeft voorbehouden, moet perceelsgewijs worden verkocht om er woonhuizen op te bouwen. Dit zal voor gevolg hebben dat, zooals gewoonlijk in ons land, de thans bestaande gebouwen eerlang ontoereikend worden ; dan kan men ze niet meer verbreed, indien men de bebouwde gronden niet onteigent, welke gronden men thans tegen een redelijken prijs kan aankopen. De Staat behoort dus deze strook gronds aan te koopen, wil zij later daarvoor niet méér te moeten betalen.

2^o De hoogbrug boven de straat van Val-Benoît wordt ter plaatse opgesteld. Zij moet voltrokken zijn binnen twee honderd vijftig dagen, te beginnen van 30 November, dus einde Augustus of begin van September 1914.

Het bouwen van deze brug zal niet volstaan om het dubbel spoor te leggen tusschen den goederenkoer te Fragnée en de Guilleminsstatie en om de verstopping aan den ingang van deze statie te vermijden.

De hoogbrug over de rue Mandeville moet worden verbreed tot vier sporen ; zij volgt met twee sporen op die van Val-Benoît, welke vier sporen zal hebben. Vervolgens moet men overbrengen naar de *Côte d'or*, te Selessin, de werkplaatsen en loodsen voor locomotieven welke ontoereikend zijn en den ingang der Guilleminsstatie belemmeren. De gronden zijn aangekocht, de plans opgemaakt en men kan de werken aanvangen zoodra men wil. Dus moet men zoodra mogelijk de aanbesteding uitschrijven.

3^o Bevestiging der brug van Val-Benoît.

De aanbesteding geschiedde op 8 October 1913.

Ondernemer is de *Société belge de bétons et planchers tubulaires*, Zenne-laan, 115, Brussel.

De prijs der aanbesteding bedraagt 288,480 frank. Op 1 April worden de werken aangevangen.

Baanvak van Val-Benoît naar de vertakking Aguesses.

Dit werk kan eerst degelijk worden uitgevoerd wanneer de twee hoogbruggen tusschen de brug van Val-Benoît en de Guilleminsstatie zijn toegerust voor vier banen en wanneer de werkplaatsen en locomotiefloodsen zijn overgebracht naar de *Côte d'or*.

Baanvak van de vertakking Aguesses op Angleur op de pijlerbrug met 18 bogen.

Het bestuur denkt tegen einde 1914 in gebruik te stellen de vierdubbele baan tusschen de vertakking Aguesses-Angleur. Daar waren aanzienlijke werken te verrichten : een steunmuur langs de Ourthe en eene te bouwen hoogbrug, te verbreed tot vier banen. Al deze werken zullen einde 1914 voltrokken zijn. Deze vierdubbele baan zal dit voordeel opleveren, dat zij de betrekkingen tusschen de statien Angleur en Kinkempois voor de goederentreinen onmiddellijk onafhankelijk zal maken van de lijn Verviers-Luik.

Baanvak Angleur-Chénée.

Deze werken zijn ondergeschikt :

1^o) Aan het wegnemen van de overstreamingsbogen te Angleur.

Deze wegneming hangt vooral af van de herbouwing der bestaande brug met drie bogen, voor gemengd gebruik (spoorweg en publiek), over de Ourthe, ontoereikend om zonder gevaar al het water bij hoogen waterstand te verspelen en in andergeschikte mate van enkele verbeteringswerken aan de Ourthe stroomopwaarts de brug. Over de regeling van deze werken heeft tot hiertoe het Departement geene uitspraak gedaan.

De thans bestaande brug voor gemengd gebruik waarover thans de lijn der Vesder en de Staatsbaan loopt, wordt vervangen door eene ijzeren-spoorwegbrug, te maken door het Spoorwegbestuur en eene brug in gewapend beton, door het Bestuur van Bruggen en Wegen te leggen.

De werken moeten aanvangen met de spoorwegbrug, die wordt gelegd buiten de plaats van de thans bestaande brug voor gemengd gebruik.

De boogbrug in de nabijheid van de baanbrug op den linkeroever, loopt door het gedeelte der werkplaatsen van de Vieille-Montagne, daar waar de aanhoorigheden van de werkplaats moeten worden gesloopt.

Te dien opzichte heeft het Bestuur van Staatsspoorweg zich verstaan met de Vieille-Montagne.

De baanbrug en de boogbrug die er naar leidt zijn op 15 November 1911 aanbesteed.

De heeren gebroeders Ambresin, te Brussel, wier inschrijving 273,000 frank belooft, zijn aannemer verklaard en denken de werken onmiddellijk aan te vangen, om ze in 't begin van het werkseizoen 1913 te volvoeren.

't Was niet mogelijk de werken vóór dit jaar aan te vangen, omdat de Vieille-Montagne uitstel had gevraagd voor de verandering van hare werkplaatsen voordat de ondernemer kon beschikken over de gronden.

De onderhandelingen voor den aankoop van deze gronden werden aangeknoopt door het Spoorwegbestuur, dat eerst in 1912 tot eene overeenkomst geraakte.

Lijn Fexhe-le-Haut-Clocher op Kinkempois.

Sedert lang is deze lijn ontworpen. Zij moet 12 kilometer lengte hebben. De aanleggingskosten zijn geraamd op 8,500,000 frank, de duur der werken zal zes jaren bedragen. Nog vier en dertig perceelen moeten worden aangekocht; het aanzienlijkste hoort toe aan de maatschappij Vieille-Montagne. De eisch voor de onteigening is aanhangig voor het hof van beroep.

Het openen van de lijn Fexhe-Kinkempois en het aanleggen van het vierdubbel spoor tusschen Chénée en Luik, alsmede het aanbrengen van electrische drijfkraft op het hellend vlak, ziedaar het radicaal middel om

een eind te maken aan de ontreddeering die wij beleven. Met deze lijn zouden meestal de goederentreinen afgeleid worden van de statie Luik en vooral van het hellend vlak, waar zij belemmering veroorzaken.

Hellend vlak van Luik tot Ans. — Statie Ans.

Het hellend vlak Luik-Ans is eene van de groote bezwaren voor de exploitatie van de lijn Brussel-Luik.

Het hellend vlak van Ans heeft twee rooilijnen, ieder 1980 meter lang, met gemiddelde helling van 28 m/m per meter, die ten gevolge van verschillende omstandigheden, namelijk de inzakking van den kolenbodem, op zekere plaatsen 31, ja 33 m/m per meter bedraagt.

Beide hellingen zijn te Haut-Pré gescheiden door een gebogen vlak van 350 meter straal.

De treinen worden getrokken door locomotieven en in gewonen dienst bezigen zij 44 motoren over dag en 9 des nachts. Nagenoeg 75 treinen klimmen dagelijks de helling op.

Een middel om het hellend vlak te ontlasten ware, zoo 't schijnt, zwaardere en bijgevolg minder talrijke treinen te vormen; doch dit ware nog meer vergen van de reeds zoo zware krachtsinspanning van het materieel, door de moeilijk te regelen werking van drie, zelfs vier locomotieven aan een goederentrein, van twee of drie aan de reizigerstreinen.

Deze zwaardere treinen kan de statie der Guillemins overigens niet opnemen zonder zichzelf te belemmeren.

Het voorgesteld middel is de werking op het hellend vlak te verrichten door middel van electriciteit.

Deze gewichtige verandering wordt thans bestudeerd en de heer Lohest, algemeene bestuurder, heeft er verslag over uitgebracht.

Aan het uiteinde van het hellend vlak liggen twee statien, *Ans-Staat* waar de lijn Brussel-Luik doorloopt, en *Ans-Oost*, het uitgangspunt van de lijn met enkel spoor Ans-Flémalle, die talrijke kolenmijnen en nijverheidsbedrijven bedient; deze beide statien zijn twee belemmeringspunten en dit dient zoo spoedig mogelijk te worden verholpen.

De lijn Ans-Oost-Flémalle is 8 kilometer lang; al de kunstwerken zijn aangelegd voor twee banen, de gronden aangekocht. Het verdubbelen van deze lijn zou nagenoeg 500,000 frank kosten; de werken zouden twee jaren duren.

In afwachting worden in beide statien belangrijke werken verricht.

Te Ans-Oost moeten tegen October 1914 zes lange wijksporen van 600 meter klaar zijn. Doch het volledig programma voor de vergrooiting van deze statie bevat niet alleen de toevoeging van een bundel van zes sporen naar Loncin, maar ook de vierdubbele baan tot Bierset, om den bundel van zes sporen te verbinden met de statie Bierset.

Te Ans-Oost moet men tien wijksporen van 250 meter aanleggen; doch

voordat zij kunnen gebruikt worden, dient de boogbrug gebouwd om de groote baan te kunnen bedienen. 't Schijnt dat deze boogbrug eerst in 1915 klaar kan zijn. Deze werken zijn dringend noodig voor Ans-Staat en Ans-Oost en moeten door alle mogelijke middelen worden doorgedreven.

De kolenmijnen en nijverheidsbedrijven, bediend door de statie Ans-Oost en de lijn Ans-Flémalle, hebben inzonderheid geleden door de belemmering van de statie Ans-Oost en, ten gevolge van de onmogelijkheid de voor hunne verzendingen noodige ledige wagens te ontvangen en de door hen geladen wagens voort te verzenden, moesten sommige mijnen het werk stilleggen, bij gebrek aan wagens om te verzenden, en haar personeel ontslaan.

Verdubbeling van de lijn der Hoogvlakten van Herve.

Deze lijn met enkel spoor wordt sedert zekeren tijd bij vakken vervormd tot dubbelspoorlijn.

Een eerste gedeelte, tusschen Beyne en Micheroux, wordt in den loop van April 1914 met dubbel spoor gebruikt.

Het baanvak Chénée-Beyne ten laatste in den loop van den zomer, zoodra de reeds goed gevorderde boogbrug van Homvent is voltrokken.

Van Micheroux tot Battice kan het aanleggen van het dubbel spoor in den loop van den zomer worden aangevangen. Dan moet nog worden aangelegd de lijn van Battice op Bleyberg, welke zal dienen om de lijn der Vesder te ontlasten. De richting is bepaald en men koopt de noodige gronden aan.

*
* *

Tusschen de Duitse grens en Verviers, en tusschen Verviers en Luik, worden thans aanzienlijke uitwijkingswerken verricht in de statie Welkenraedt en in de statien Olne en Ensival.

De statie Olne tusschen Trooz en Nessonvaux wordt verbreed en voorzien van talrijke wijksporen. Voorzeker zal zij voltrokken zijn tegen einde 1914.

Ter statie Ensival worden de wijksporen verlengd en de goederenstatie geschikt gemaakt voor de uitbreiding van het vervoer.

De doelmatige inrichting van de statie Welkenraedt zal deze eene bruikbare lengte van 20,000 meter wijksporen geven, dus voor 2,500 wagens en er blijven 5 banen voor reizigerstreinen over, elke van 300 meter lengte.

De locomotievenloods kan 72 eenheden bevatten.

*
* *

De voornaamste punten van belemmering, behalve Luik, waren Aarlen, Namen en Schaarbeek-Leuven.

Aarlen is eene plaats van grooten doorvoer uit Duitschland en Elzas-Lotharingen naar Antwerpen en Rotterdam.

Op de lijn tusschen Aarlen en Namen ligt Jemelle, waar de belemmering zeer groot was.

De verbinding Noord-Zuid zooals de lijn Schaerbeek-Halle zullen het vervoer aanzienlijk verbeteren, door de ontlasting van de statie Schaerbeek.

Het eerste baanvak, van Schaerbeek tot Watermaal, wordt thans ijverig aangelegd, doch aan dit van Watermaal tot Halle is men nog niet begonnen.

Het gewichtige van de lijn Schaerbeek-Halle ligt hierin dat zij vertakt op de lijnen Brussel-Bergen-Doornik, enz.

De belemmering te Schaerbeek spruit voort uit het groot getal reizigers-treinen tusschen welke men moet doorlaten de goedérentreinen die vooral uit Luik, Luxemburg en Antwerpen komen.

De goederentreinen uit Luxemburg komen te Schaerbeek aan over Outignies, doch in den jongsten tijd werden vele van die treinen afgekeerd over Luik, waar zij de ontreddering nog deden toenemen.

*
* *

Het terugkomen tot een geregelden toestand en het handhaven daarvan wanneer men er toe geraakt is, zal afhangen van den ijver welken het Spoorwegbestuur zal besteden aan de uitvoering van de hierboven aangeduide en voorgestane werken.

Het verdubbelen van de Vesderlijn en het aanleggen van eene rechtstreeksche lijn van Aken over Welkenraedt en Leuven hebben aanleiding gegeven tot zeer jammerlijke betwistingen, met het oog op het belang van het spoorwegnet, en dit duurt bijna sedert tien jaren. Gedurende dien tijd kan men tot geene oplossing geraken.

Ware men nochtans begonnen met de uitvoering van een der ontwerpen tot verdubbeling der Vesderlijn, voorgesteld door baron Ancion, te beginnen met Luik-Chênée, niets ware in gevaar gebracht in het opzicht van de overeenkomst met den Duitschen Staat; de vier banen zouden er liggen en we zouden niet lijden door de vervoercrisis welke wij hebben ondervonden.

Het is dus volstrekt noodig dat er beslissingen worden genomen en dat men ze volhoudend en ijverig uitvoere.

Wat het aanleggen van dubbele sporen of de vergrooting van statien stremt of vertraagt, is de trage aankoop van de gronden en de eischen tot onteigening. De onderhandelingen duren lang, doch de rechtsgedingen eindigen niet. Dit is het geval met de lijn Fexhe-Kinkempois, welker aanlegging eene voorwaarde *sine qua non* is voor de ontlasting van het hellend vlak te Luik en bijgevolg van gansch het net rond Luik.

Het aanleggen van die lijn wordt vertraagd door de onderhandelingen en de onteigeningsprocessen.

V.

Tramwegen en Buurtspoorwegen.

De Middenafdeeling van 1914 herinnert en bevestigt den wensch, door die van 1913 uitgedrukt om het bestuur van Tramwegen en dit van Buurtspoorwegen te vereenigen in hetzelfde Departement, bij voorkeur dit van Spoorwegen.

De Afdeeling herinnert insgelijk de vroeger door de voorgaande Afdeelingen uitgebrachte wenschen voor éénmaking van de vervoerprijzen op Staatsspoorwegen en Buurtspoorwegen.

VI.

Zelfstandig beheer van Staatsspoorwegen.

De Commissie, door de Ministers van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen en van Financiën ingesteld om het zelfstandig beheer van de Spoorwegen te bestudeeren, heeft bij de Regeering een voorontwerp ingediend.

Ziehier de hoofdtrekken en de meest belangrijke punten van dit voorontwerp :

De Commissie stelt voor, dat een moreel wezen, de *Nationale Regie van Staatsspoorwegen* de plaats inneme van den Minister van Spoorwegen, met het oog op het behoud, de exploitatie en de uitbreiding van Staatsspoorwegen.

De *Nationale Regie* zou niet eene naamlooze vennootschap zijn, daar het bestaan van deze vooraf laat onderstellen de medewerking van ettelijke aandeelhouders, ofschoon de Staat alleen belang heeft bij de zaak.

De wet zou eene instelling van bijzonderen aard tot stand brengen en haar rechtspersoonlijkheid verschaffen, met het oog op de haar te begeven verschillende mandaten. Nochtans zou de nationale regie niets in eigendom bezitten. Zij zou aankopen, bezitten en vervreemden namens den Staat en voor zijne rekening.

Feitelijk zou zij de zaakvoerder van de Staatsspoorwegen zijn. De duur van haar bestaan zou afhangen van den wetgever.

De nationale regie zou worden bestuurd door een *Raad van beheer* en onder het toezicht staan van een *College van Commissarissen*.

De *Raad van beheer* zou eene groote vrijheid van werking hebben, wat de Commissie noodzakelijk acht om het beheer van 's lands spoorweg te voeren als eene nijverheidsonderneming. Men zou niet de benaming zelfstandig stelsel — wat de Commissie beoogt — kunnen toekennen aan een stelsel waarbij de exploitatie onder het bestuur van den Minister blijft, be-

houdens bij de wet betere begrootingsvormen te bepalen, evenmin als aan een gemengd stelsel, dat zekere macht van beheer zou geven aan de nationale Regie en er den Minister andere laten.

Het toezicht zou worden opgedragen aan een College van Commissarissen, gedeeltelijk door de Kamer der Volksvertegenwoordigers en door den Senaat verkozen.

Deze nieuwigheid wordt eensdeels gebillijkt door het aanzienlijk kapitaal dat aan de nationale Regie wordt toevertrouwd en, anderdeels, door het verlangen om een ernstig tegenwicht te hebben ten opzichte van de uitgebreide macht van den Raad van Beheer.

Ziehier hoe de wijze van beheer, door de Commissie voorgesteld, strookt met de *eischen van het Belgisch openbaar recht*.

De uitoefening van de uitvoerende macht, aan den Koning toegekend door de Grondwet, wordt door den Koning overgemaakt aan verantwoordelijke Ministers. De wetgever heeft niettemin het recht, in gemeen overleg met den Koning, af te scheiden van de opdracht aan den Minister gegeven, het beheer van sommige diensten en, binnen de palen bij de wet te omschrijven, dit beheer toe te vertrouwen aan bijzondere ambtenaren.

Dit is gebeurd met het Bestuur van de Buurtspoorwegen.

De Commissie stelt voor, het bestuur van den Staatsspoorweg toe te vertrouwen aan eene bijzondere instelling.

De verantwoordelijkheid van de Ministers van Spoorwegen en van Financiën zou niet worden afgeschaft.

De tusschenkomst van den Minister van Financiën in alle verrichtingen waarbij de geldmiddelen der Schatkist of Staatskrediet zijn betrokken, wordt luide bevestigd en gehandhaafd.

De verantwoordelijkheid van den Minister van Spoorwegen zal voorzeker verminderd zijn met alles wat het ontwerp opneemt onder de bevoegdheden van de nationale Regie; doch zijne taak zal vooral wezen eene taak van toezicht; hij blijft verantwoordelijk voor het stipt naleven van de wet. De benoeming van de beheerders zal hem veroorloven bevoegde mannen te kiezen. Zijne goedkeuring zal noodig zijn om de Begrootingen te kunnen voordragen aan het Parlement en daardoor zal hij in staat wezen van hoogerhand ons vervoerbedrijf te besturen.

De betrekkingen tusschen de nationale Regie en de Ministers van Spoorwegen en van Financiën worden geregeld als volgt :

De Ministers van Spoorwegen en van Financiën stellen den Koning voor, de benoeming en desnoods de afzetting van den Beheerraad.

De Beheerraad moet het organiek reglement doen goedkeuren bij koninklijk besluit.

De Algemeene Raad komt bijeen wanneer de Minister van Spoorwegen het aanvraagt.

De Ministers onderwerpen aan den Beheerraad elk voorstel dat zij nuttig achten.

De Minister van Spoorwegen komt tusschenbeide in de vraagstukken van algemeenen aard betreffende het personeel.

De Beheerraad moet aan de Ministers van Spoorwegen en van Financiën de ontwerpen van begrootingen en de jaarrekeningen voorleggen.

Bedoelde Ministers zijn blijkbaar gemachtigd, binnen den omvang van de wet, den Beheerraad der nationale Regie te handhaven.

Harerzijds blijven de *Wetgevende Kamers*, door het aannemen, verwerpen of wijzigen van de begrootingen en rekeningen, hare opperste werking uitoefenen en kunnen zij door eene nieuwe wet een einde maken aan het bestaan van de nationale Regie.

Naar gelang van de gevallen, zal de Minister, die zich geraakt acht door de stemming van eene der beide Kamers, de gedragslijn aannemen, welke strookt met de grondwettelijke verantwoordelijkheid waarmede hij is bekleed.

Het gevolg van verwerping of wijziging door de wetgevende Kamers, van eene begrooting of van eene rekening, zal natuurlijk zijn, dat de Regie wordt verplicht deze stukken te wijzigen volgens de uitgebrachte stemmingsen.

De tweede afdeeling van het voorontwerp regelt de *financiële inrichting*.

De *begrootingseenheid* wordt verwezenlijkt door in hetzelfde kader samen te voegen alles wat de financiën van onzen spoorweg betreft, zoodat de begrooting van 's Lands schuld niet langer zal bezwaard schijnen met de sommen die gediend hebben tot het aanleggen van het spoorwegnet.

De instelling van een *reservefonds* wordt voorzien om tijdelijk het vastgesteld tekort te bestrijden en zodoende zijne gevolgen voor den toestand van de Schatkist te weren.

De instelling van een *bedrijfsfonds* en de opening van eene *rekening van te delgen uitgaven*, geregeld naar het voorbeeld van de Zwitsersche spoorwegen, maken de vernieuwing van materieel en instellingen zooveel mogelijk onafhankelijk van de uitslagen des bedrijfs.

De uitgedrukte eenparige wensch, die zou op te nemen zijn in het organiek reglement betreffende de bijzonderheden van de ontworpen inrichting, bestaat in 't vervangen van de bestaande reglementen voor aankopen en aanbestedingen door ruimere teksten, welke de nationale Regie vrij laten gebruik te maken van de gunstige gelegenheden welke de omstandigheden kunnen opleveren.

VII.

Klachten van het personeel.

Verschillende klachten en protestatiën zijn tot de leden der Kamer en den verslaggever der Middenafdeeling gericht.

De hoofdwachters en wachters klagen over te zwaar werk. Zij vragen dat hun arbeid worde geregeld in den zin van de vermindering tot een duur van tien uren op vier en twintig.

Zij beklagen zich omdat zij het door het reglement bepaalde verlof niet krijgen.

Uit een eerste onderzoek blijkt, dat de uitbreiding van deze voordeelen tot gansch het spoorwegpersoneel een nieuwen begrootingslast van 1,200,000 frank zou veroorzaken.

De *werkmeesters, ambachtstleden, voormannen* in de spoorwegwerkhuizen, de toezichters, pikeurs, machinisten-onderrichters en beambten bij den ontvangdienst vragen om de voordeelen van het principalaat als einde der loopbaan te genieten.

De voormannen, ambachtstleden, daarmee gelijkgestelde graden en de locomotieven-schouwers verlangen dat het maximum van hunne wedde worde gebracht tot op 250 frank, opdat zij zich zouden bevinden op denzelfden voet als andere beambten, van welke velen onder hunne bevelen staan.

De voormannen en locomotieven-schouwers vragen dat het maximum van hunne wedde worde gebracht tot op 200 à 240 frank, opdat zij op denzelfden voet zouden staan als de machinisten, zooals het geval was in 1909, op welken datum de maximumwedde van de machinisten werd verhoogd. Bedoelde beambten staan als bevoegdheid hooger dan de machinisten.

De *ordeklerken* zouden bevredigd zijn, konden zij een loonstandaard verwerven die uitgaat van 1,200 frank gedurende het proefjaar, om tot 1,450 frank te geraken na twee jaren, en achtereenvolgende verhoogingen van 250 frank te bekomen om de drie jaren, zoodat hunne wedde op 't einde der loopbaan 3,500 frank zou bedragen, na zes jaren maximumwedde, dertig jaren dienst en 50 jaar leeftijd. Het kader zou aldus verschillend blijven van dit der klerken die driejarige verhoogingen van 300 frank genieten en tot de hoogere graden kunnen geraken.

Zij achten het ook wenschelijk dat de toestand geregeld worde van de ordeklerken, in dienst getreden met een minimum verre beneden dit van heden, en die ondanks talrijke dienstjaren eene nauwelijks hoogere jaarwedde trekken dan de jongere ordeklerken, bij den aanvang bevorderd tot 1,200 frank.

De *ordeklerken bij materieel en trekdienst* vragen om deelachtig te zijn in de winsten krachtens het stelsel « Rowan », evenzeer als de ambtenaar, de voorman, de werkmeester of de meesterknecht die evenals zij slechts middellijk bijdragen tot de werken van dit stelsel.

De *sectiehoofden* doen uitschijnen:

1° Dat zij thans niet beter worden bezoldigd dan *vijs en dertig jaar* geleden;

2° Dat zij minder trekken dan de scheikundigen en bouwmeesters, evenals de sectiehoofden aangeworven onder de houders van het ingenieursdiploma;

3° Dat zij zelfs minder bezoldigd worden dan de conducteurs van bruggen en wegen, die slechts twee studie-jaren ter hoogeschool uitdoen;

4° Dat zij de *eenige* ambtenaren van den spoorweg zijn die *drie jaren* moeten wachten op hunne verhooging van jaarwedde.

PENSIOENEN.

I. — *Desiderata van Beambten en Ambtenaren :*

- 1° Erkenning van hun recht op pensioen door de wet ;
- 2° Verlaging tot 60 jaar van den leeftijd van het normaal pensioen ;
- 3° Bepaling van den leeftijd van 17 jaar als uitgangspunt voor de berekening van de dienstjaren of al de dienstjaren zelfs vóór den leeftijd van 21 jaar medetellen (wijziging in artikel 6 der wet van 21 Juli 1844) ;
- 4° De diploma's van hogere studiën in aanmerking nemen voor de berekening van de dienstjaren ;
- 5° Voor de berekening van het pensioen $\frac{1}{30}$ per dienstjaar nemen en $\frac{1}{45}$ voor elk jaar werkelijken dienst (wijziging in art. 8) ;
- 6° Onderscheidenlijk brengen op $\frac{1}{3}$ en op $\frac{1}{2}$ van de jaarwedde vermeerderd met $\frac{1}{50}$ voor elk jaar dienst boven vijf, het pensioen verleend ten gevolge van verwondingen of ongevallen in de ambtsoefening (wijziging in art. 9) ;
- 7° Tot op 9,000 frank brengen het maximum van alle pensioen over 't algemeen, en tot op 6,250 frank dit van de rekenplichtigen (wijziging in art. 13) ;
- 8° Tot op 600 frank brengen alle pensioen dat niet deze som bereikt, zonder dat het $\frac{1}{8}$ van de jaarwedde mag te boven gaan (wijziging in art. 14) ;
- 9° Terugwerkende kracht van de bovenvermelde nieuwe bepalingen betreffende de bestaande pensioenen (nieuw art. 14^{bis}) ;
- 10° Toekenning van eene vergoeding gelijkstaande met eene maand pensioen aan weduwen en verwanten van gepensioneerden.

II. — *Het arbeiderspersoneel vraagt :*

- 1° Dat het pensioen van het personeel worde berekend tegen $\frac{1}{30}$ of 2 % per dienstjaar, voor gansch het personeel, de machinisten het voordeel van vijf jaren meer genietend. 't Is te zeggen dat zij na twee en dertig jaren en half recht zouden hebben op een pensioen van 75 % van 't loon zooals bij de « Compagnie Nord-Belge » ;
- 2° Dat de weduwen een pensioen zouden trekken naar verhouding van de gedane storting en de dienstjaren, zoodat zij, evenals de weduwen van ambtenaren, 50 % zouden kunnen bereiken in stede van 33 % ;
- 3° Dat de weeskinderen worden behandeld op denzelfden voet als de kinderen van ambtenaren en beambten, 't is te zeggen dat ze verzekerd zijn van een pensioen van 2 % tot den leeftijd van 18 jaar in stede van 16.

De Verslaggever,
J. DALLEMAGNE.

De Voorzitter,
HARMIGNIE.