

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1929-1930	N° 297		Zittingsjaar 1929-1930
PROJET DE LOI N° 250	SÉANCE du 12 juin 1930	VERGADERING van 12 Juni 1930	WETSONTWERP N° 250

PROJET DE LOI

autorisant la Société Nationale des Chemins de fer belges
à contracter un emprunt de 600,000,000 de francs.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (1),
PAR M. PETIT.

MADAME, MESSIEURS,

I. — Préambule.

La loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale des Chemins de fer belges, ainsi que les statuts de cette Société faisant l'objet de l'Arrêté Royal du 7 août 1926, indiquent quels sont les prérogatives de l'Etat, et subordonnent certains actes de gestion de la Société à des autorisations, soit du Parlement, soit du Gouvernement.

Il n'est pas sans utilité de rappeler à l'occasion de l'étude du présent projet de loi, les textes légaux qu'on ne pourrait perdre de vue, sans méconnaître le souci avec lequel les Chambres ont voulu, au milieu des événements graves de 1926, sauvegarder l'intérêt général en constituant la Société Nationale des Chemins de fer belges (2).

C'est donc à tort que l'on croirait prétendre, que l'Etat Belge, resté propriétaire du Railway National, ait abdiqué une partie quelconque de sa souveraineté.

En vertu de l'article 18 de la Loi du 23 juillet 1926, la Société Nationale des Chemins de fer belges, ne peut contracter aucun emprunt sans l'autorisation expresse du Parlement.

La dite Société sollicite cette autorisation pour un premier emprunt de 600,000,000 de francs.

II. — Considération générale.

La demande (3) de la Société date du 16 novembre 1929. Elle indique que l'emprunt est destiné à couvrir une partie des dépenses relatives à des travaux de premier établissement.

(1) La Commission était composée de MM. Anseele, président, Gelders, Neujean, Petit, Van de Vyvere, Van Isacker, Wyndy.

(2) Voir annexes I et Ibis.

(3) Voir annexe II.

WETSONTWERP

houdende machtiging voor de Nationale Maatschappij van
Belgische Spoorwegen tot het aangaan van een leening van
600,000,000 frank.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1),
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER PETIT.

MEYROUW, MIJNE HEEREN,

I. — Inleiding.

De wet van 23 Juli 1926, waarbij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen wordt opgericht, en de statuten van deze Maatschappij, neergelegd in het Koninklijk Besluit van 7 Augustus 1926, duiden de rechten van den Staat aan, en bepalen dat sommige bestuurshandelingen van de Maatschappij afhankelijk zijn van eene machtiging hetzij van het Parlement, hetzij van de Regeering.

Het heeft zijn nut, bij de studie van dit wetsontwerp, te verwijzen naar de wetteksten; verliest men die uit het oog, dan zou men ook kunnen vergeten dat de Kamers, in de ernstige oogenblikken van 1926, er om bekommerd waren het algemeene belang te vrijwaren door de oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (2).

Het zou dus verkeerd zijn te beweren dat het Rijk, eigenaar gebleven van het Nationaal Spoorwegnet, eenig deel van zijne soevereiniteit heeft afgestaan.

Krachtens artikel 18 van de wet van 23 Juli 1926, kan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, geene leening sluiten zonder uitdrukkelijke machtiging van het Parlement.

De Maatschappij vraagt deze machtiging voor eene eerste leening van 600,000,000 frank.

II. — Algemeene beschouwing.

De aanvraag (3) van de Maatschappij dagteekent van 16 November 1929. Daarin staat dat de leening dienen moet om een deel der kosten te dekken voor werken van eerste inrichting.

(1) De Commissie bestond uit de heeren Anseele, voorzitter, Gelders, Neujean, Petit, Van de Vyvere, Van Isacker, Wyndy.

(2) Zie bijlage I en Ibis.

(3) Zie bijlage II.

La Commission spéciale -- comme le Conseil d'Administration de la S. N. C. B., -- estime que des dépenses de ce genre, doivent, d'une manière générale, être couvertes par l'emprunt, avec cette réserve cependant, que les charges financières à en résulter soient compensées par des accroissements de rendement (diminution de dépenses ou augmentations de recettes ordinaires), de telle manière qu'elles n'exposent pas notre trafic ferroviaire aux aléas d'une hausse disproportionnée des tarifs et ne compromettent pas la situation du personnel.

III. — Importance totale du programme arrêté ou déjà en cours, des travaux de premier établissement sur laquelle se base la demande d'emprunt.

Le programme des Travaux de premier établissement fait l'objet de deux tableaux établis par la Société Nationale des Chemins de fer belges, les 12 décembre 1928 et 8 novembre 1929. — Ils peuvent être subdivisés en deux chapitres bien distincts.

	En millions de francs.
A. Régime « Etat » : Travaux en cours, lors de la constitution de la S. N. C. B., ou qui en sont le complément obligé ...	1,028 (1)
B. Régime « Société Nationale » : 1. Travaux commencés depuis le 1-9-26 : 217 millions.	
2. Travaux à entamer en 1929 : 662 millions (632+30 imprévus).	
3. Travaux à entamer en 1930 : 210 millions ...	1,089 (2)
	2,117

IV. — Importance des dépenses de premier établissement déjà engagées par la S. N. C. B. depuis sa fondation jusqu'au 31 décembre 1929.

Le rapport du Conseil d'Administration soumis à l'Assemblée générale des actionnaires énumère dans son annexe IV, les dépenses déjà engagées à valoir sur le programme général résumé au paragraphe précédent, savoir :

Exercice 1926-1927	fr. 95,420,479.70
Exercice 1928	120,330,607.80
Exercice 1929	376,961,019.70
	fr. 592,712,107.20

La moyenne pour les exercices passés peut donc être fixée à 200 millions environ.

Il est utile de faire constater ici que pour la période

(2) Voir annexes IIIbis, ter, quater.

(2) Voir annexe IIIbis, ter, quater.

De Bijzondere Commissie, evenals de Beheerraad van de N. M. B. S., oordeelt dat dergelijke uitgaven, over het algemeen, moeten gedekt worden door leeningen, met dit voorbehoud nochtans dat de daaruit voortvloeiende financiële lasten vergoed worden door eene hoogere rendeling (vermindering van uitgaven en verhooging van de gewone ontvangsten) zoodat zij ons spoorwégverkeer niet blootstellen aan de wisselvalligheden van eene onevenredige tarievenverhoging en den toestand van het personeel niet in gevaar brengen.

III. — Geheele omvang van het vastgesteld of reeds in uitvoering zijnde programma der werken van eerste inrichting, waarop de leeningaanvraag steunt.

Het programma van de werken van eerste inrichting is uiteengezet in twee tabellen, opgemaakt door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, op 12 December 1928 en op 8 November 1929. Zij kunnen in afzonderlijke hoofdstukken onderverdeeld worden.

	Millioenen franken.
A. Staatsregime : Werken onder hand bij de oprichting van de N. M. B. S. of die er verplicht bij behooren	1,028 (1)
B. Regime « Nationale Maatschappij » : 1. Werken begonnen sedert 1-9-1926 : 217 miljoen.	
2. Werken aan te vangen in 1929 : 662 miljoen (632 + 30 onvoorzien).	
3. Werken aan te vangen in 1930 : 210 miljoen	1,089 (2)
	2,117

IV. — Uitgaven van eerste inrichting reeds gedaan door de N. M. B. S. sedert haar oprichting, tot op 31 December 1929.

Het verslag van den Beheerraad aan de Algemeene Vergadering der aandeelhouders, somt in bijlage IV de gedane uitgaven op, welke op het hooger saamgevat algemeen programma te gelden zijn, namelijk :

Dienstjaar 1926-1927.	fr. 95,420,479.70
Dienstjaar 1928	120,330,607.80
Dienstjaar 1929	376,961,019.70
	fr. 592,712,107.20

Het gemiddeld cijfer voor de voorbije jaren kan dus geschat worden op ongeveer 200 miljoen.

Het heeft zijn nut er hier op te wijzen dat, voor het tijd-

(1) Zie bijlage III.

(2) Zie bijlage IIIbis, ter, quater.

de 1905 à 1913, la dépense moyenne annuelle pour travaux de premier établissement s'est élevée à 37 millions de francs-or, soit 260 millions au cours actuel de la monnaie.

Ainsi donc, pour la période envisagée (1-9-26 au 31-12-29), malgré la forte augmentation du prix des travaux, augmentation supérieure à celle de l'index du prix de gros, malgré l'accroissement du trafic, et le gros effort déployé pour améliorer les installations intéressant la sécurité, les dépenses de premier établissement sont restées inférieures dans leur total, à celles d'avant-guerre.

Le Parlement dispose, dès lors, d'une base sérieuse d'appréciation pour statuer sur la demande d'autorisation qui lui est soumise (emprunt de 600 millions : 592 millions de dépenses engagées au 31-12-29) (1).

En fait, sa décision n'aura d'autre effet que de régulariser une situation déjà créée.

V. — Les Chambres doivent-elles délibérer sur le Programme des travaux de premier établissement ?

La Commission spéciale a tenu à attirer l'attention particulière sur ce point :

Il va de soi que pour les travaux prévus et arrêtés sous le régime « Etat », après délibérations antérieures du Parlement, et dont la Société a estimé devoir poursuivre l'exécution en complétant par des suppléments reconnus nécessaires, le vote de principe inclus dans l'approbation des Budgets des Chemins de fer acquis avant le 1^{er} septembre 1926, semble pouvoir être considéré comme suffisant.

Mais la situation ne paraît pas la même pour le Programme des Travaux d'Etablissement décidé par la S. N. C. B. et à couvrir par l'emprunt.

En effet, si l'article 18 de la Loi du 23 juillet 1926 a prévu l'autorisation du Parlement pour des emprunts à contracter par la dite Société, *il ne serait pas concevable que les Chambres législatives se prononcent sans un examen sérieux, en temps utile, des Programmes des Travaux, sur la base desquels les emprunts sont sollicités.*

Il en résulte qu'il ne suffit pas que lesdits Programmes soient déposés sur le bureau des Chambres.

Il importe, au contraire, qu'ils soient imprimés et distribués et soumis, le cas échéant, à une délibération, si des observations sont soulevées par l'un ou l'autre membre, — notamment à l'occasion de la discussion du Budget du Département des Transports qui exerce son contrôle sur la S. N. C. B.

Sans nuire à l'autonomie de cette dernière, la procédure préconisée éviterait de placer les Chambres devant le fait accompli, lorsque, comme aujourd'hui, elles sont sollicitées de se prononcer sur une demande d'emprunt.

(1) Pour mémoire, les dépenses effectuées du 1^{er} janvier 1930 au 31 mai 1930 atteignent 147 millions et la Société fait prévoir qu'elles vont s'accroître.

perk 1905-1913 de gemiddelde jaalijksche uitgave voor werken van eerste inrichting 37 miljoen goudfrank bedroeg, hetzij 260 miljoen met den tegenwoordigen geldkoers.

Dus voor de beschouwde periode (die van 1 September 1926, tot 31 December 1929), ondanks de sterke stijging der prijzen voor de werken, stijging die deze van het index van den groothandelsprijs overtreft, ondanks den aangroei van het verkeer, en de geweldige krachtsinspanning tot verbetering van de veiligheidsinstallaties, zijn de uitgaven van eerste inrichting over het geheel minder dan vóór den oorlog.

Het Parlement kan aldus steunen op ernstige gegevens om uitspraak te doen over de aanvraag die hem wordt voorgelegd (leening van 600 miljoen : 592 miljoen van betaalbaar gestelde uitgaven op 31 December 1929) (1).

Hare beslissing zal feitelijk niet anders doen dan een reeds bestaanden toestand regelen.

V. — Moeten de Kamers beraadslagen over het programma der werken van eerste oprichting ?

De Bijzondere Commissie heeft er aan gehouden daarop inzonderheid de aandacht te vestigen:

Het spreekt van zelf dat voor de werken voorzien en vastgesteld onder het regime van den Staat, na voorafgaande beraadslaging van het Parlement, en waarvan de Maatschappij geacht heeft de uitvoering te moeten voortzetten met als noodig geachte aanvullende sommen, de beginselstemming bevat in de goedkeuring van de Begroting van Spoorwegen vóór 1 September 1926, als voldoende moet worden beschouwd.

De toestand schijnt echter niet dezelfde te zijn, wanneer het gaat over het Programma der Werken van Oprichting, vastgesteld door de N.M.B.S. en te bestrijden door de giften der leening.

Inderdaad, voorziet artikel 18 der wet van 23 Juli 1926 de machtiging, vanwege het Parlement, voor leeningen door bedoelde Maatschappij aan te gaan, *dan zou het toch niet begrijpelijk zijn dat de Wetgevende Kamers, zonder ernstig onderzoek, te gelegener tijd gedaan, over de Programma's der Werken, uitspraak doen over den grondslag waarop de leeningen worden gevraagd.*

Daaruit volgt dat het niet voldoende is dat bedoelde programma's op het Bureau der Kamer worden neergelegd.

Het is daarentegen noodig dat zij worden gedrukt en rondgedeeld en, desgevallend, aan eene beraadslaging worden onderworpen, indien opmerkingen worden aangevoerd door een of ander lid — namelijk bij de behandeling van de Begroting van het Departement van Verkeerswezen dat controle houdt over de N.M.B.S.

Zonder eenigerwijls de zelfstandigheid van deze Maatschappij te schaden, zou de voorgestelde procedure vermijden dat de Kamers voor een volklongen feit worden gesteld, zooals thans het geval is, wanneer zij worden

(1) De van af 1 Januari 1930 tot 31 Mei 1930 gedane uitgaven bereiken de som van 147 miljoen en de Maatschappij laat voorzien dat zij nog hooger zullen stijgen.

Au surplus, en vertu des commentaires au présent projet de loi, l'Etat doit assumer en cas de reprise de l'exploitation des chemins de fer, la charge restant à courir des emprunts contractés au cours de l'existence de la Société. Raison de plus pour le Parlement de ne se prononcer qu'en parfaite connaissance de cause.

VI. — De emprunts tuturs pour dépense de premier établissement.

Comme on l'a vu précédemment, le total des dépenses (en millions), prévues à ce jour sont de... fr. 2,117
le total des dépenses effectuées et payées
par l'Etat est 195
par la Société 592 ... 787

Reste complémentaire, à couvrir dans l'avenir
par l'emprunt ... fr. 1,330

Il s'ensuit que la continuation et la mise à fruit, à partir du 1^{er} janvier 1930, des travaux prévus, occasionneront des dépenses en concurrence de 1,330 millions environ.

La Société Nationale compte les échelonner sur quatre exercices (1930-31-32-33). Il faut donc prévoir, pendant quatre ans, de nouvelles demandes d'autorisation d'emprunt, à concurrence de 325 millions, en moyenne par an.

VII. — De la nature des travaux.

La Commission a cru utile de joindre dans une annexe (1) au présent rapport, la liste des travaux inscrits au programme.

La Société considère que ces travaux de premier établissement sont indispensables pour maintenir le Railway à la hauteur des nécessités du trafic.

En ce qui concerne, notamment, l'équipement des wagons marchandises au frein continu, dont le coût s'élève à 420 millions de francs, elle s'exprime comme suit :

« L'application du frein continu au matériel à marchandises a été décidée en vue d'obtenir plus de sécurité et de régularité dans le trafic, d'accroître la vitesse et la charge des trains.

« L'exécution du travail réalisera un progrès considérable dans l'exploitation du trafic des marchandises; le maintien du freinage à main constituerait un obstacle au développement naturel de l'exploitation dans nos installations actuelles.

« La plupart des réseaux d'Europe appliquent ou se disposent à appliquer le frein continu à leur matériel, en conformité du vœu exprimé par l'Union Internationale des Chemins de fer. »

La Commission spéciale pense que cette réforme constitue un progrès et permettra à notre Railway où le trafic est particulièrement serré, un rendement plus

(1) Voir annexes n°s III, IIIbis, IIIter, IIIquater.

verzocht uitspraak te doen over eene leeningsaanvraag. Bovendien moet, luidens het commentaar dat dit wetsontwerp begeleidt, de Staat, in geval van overname van het bedrijf der Spoorwegen, den last op zich nemen voortvloeiende uit de leeningen tijdens het bestaan der Maatschappij aangegaan. Eene reden te meer opdat het Parlement slechts met kennis van zaken uitspraak zou doen.

VI. — Toekomstige leeningen voor bekostiging van eerste inrichting.

In miljoenen berekend, bedraagt het totaal der tot nog toe voorzien uitgaven ... fr. 2,117
Gedane en betaalde uitgaven :

door den Staat ... 195
door de Maatschappij. 592 ... 787

Blijft in de toekomst door de leening te dekken. 1,330
Daaruit volgt dat de voortzetting der voorzien werken, te rekenen van 1 Januari 1920, voor ongeveer 1,330 miljoen uitgaven zullen eischen.

De Nationale Maatschappij is voornemens die uitgaven over vier dienstjaren te verdeelen (1930-1931-1932-1933). Men moet dus, tijdens vier jaar, nieuwe aanvragen tot leening voorzien, te belooften van gemiddeld 325 miljoen per jaar.

VII. — Aard der werken.

De Commissie heeft het nuttig geacht in een bijlage van dit verslag (1) de lijst te voegen der op het programma ingeschreven werken.

De Maatschappij meent dat deze werken van eerste inrichting onontbeerlijk zijn om het spoornet op de hoogte te houden van de verkeersvereischen.

Wat namelijk de toerusting betreft der goederenwagens met doorlopende rem, waarvan de kosten 420 miljoen belooften, zegt de Maatschappij wat volgt :

« De toepassing van de doorlopende rem op het goederenmaterieel werd beslist om meer veiligheid en meer regelmatigheid in het vervoer te bekomen, alsmede om de snelheid en het draagvermogen der treinen te verhoogen.

« De uitvoering van het werk zal een aanzienlijken vooruitgang medebrengen voor de exploitatie van het goederenverkeer; het behoud van de handrem zou de natuurlijke ontwikkeling der exploitatie van onze tegenwoordige instellingen verhinderen.

« Overeenkomstig den wensch uitgedrukt door het Internationaal Verbond der Spoorwegen, wordt de doorlopende rem op het materieel van meestal de spoorwegnetten van Europa reeds toegepast of denkt men van het te doen. »

De Bijzondere Commissie is van oordeel dat deze hervorming een vooruitgang is en ons spoorwegnet, waarop het verkeer zeer druk is, toelaten zal degelijker werk te

(1) Zie bijlagen III, IIIbis, IIIter en IIIquater.

important et l'armera davantage dans sa lutte contre la concurrence étrangère ou intérieure (voies d'eau ou automobiles).

La société prévoit également la suppression d'un certain nombre de passages à niveau et l'établissement d'un système de signalisation routière, à l'approche des passages à niveau restants; ces travaux sont rendus indispensables par l'accroissement du trafic automobile.

Il en résultera un supplément nécessaire de sécurité correspondant à des dépenses dont la totalité ne semble pas cependant devoir être laissée uniquement à charge de la S. N. C. B.

Pour le surplus, la Commission est d'avis que pour ce qui concerne les autres travaux, ils paraissent avoir été envisagés sous l'angle du perfectionnement progressif du réseau. *Il serait désirable, cependant, que les rapports déposés par la Société fussent complétés par des indications suffisantes sur la rentabilité desdits travaux en vertu de sa déclaration selon laquelle les dépenses correspondantes seront compensées par des augmentations de recettes ou de diminution des frais d'exploitation.*

VIII. — Les charges financières de la S. N. C. B.

L'exécution des travaux dont s'agit, aura pour conséquence d'augmenter d'environ 120 millions de francs, les charges résultant du capital investi.

De telle sorte qu'elles atteindront annuellement les chiffres suivants :

Capital investi.	Charges (en millions).
10 millions d'actions ordinaires de 100 francs ...	200
20 millions d'actions privilégiées de 500 francs ...	200
Part du personnel ...	25
Emprunts sollicités ou annoncés ...	120
	545
Si l'on y ajoute:	
1° Le Fonds de réserve, 75 millions (1).	
2° Le Fonds de renouvellement, 300 millions (2).	
Ensemble ...	375
On obtient au total général ...	920

Ces chiffres soulignent avec quelle attention le Parlement se doit d'examiner la situation financière de la Société. Il s'indique de ne pas trop tarder à proposer telle mesure que de conseil pour permettre à l'outil essentiel de notre activité économique, de fournir son plein rendement.

Cette recommandation semble d'autant plus fondée, que la Société, dès le début de son fonctionnement,

(1) Couverture éventuelle des malis d'exploitation.

(2) Entretien des installations, du matériel, etc.

verrichten, en hem steunen zal in zijn strijd tegen de buitenlandse en binnenlandsche (waterwegen en autovervoer) mededinging.

De Maatschappij voorziet insgelijks de afschaffing van en zeker getal overwegen en de oprichting van een seingevingstelsel op de wegen, in de nabijheid van de overblijvende overwegen; deze werken zijn noodzakelijk geworden wegens de toename van het automobielenverkeer.

Het zal leiden tot een noodzakelijke versterking van de veiligheid in verhouding van de uitgaven die nochtans niet heeltemaal, meenen wij, ten laste van de N.M.B.S. moeten gelaten worden.

Bovendien oordeelt de Commissie dat, wat betreft de andere werken, deze moeten overwogen worden met het oog op eene progressieve verbetering van het net. *Het zou nochtans wenschelijk zijn dat de verslagen door de Maatschappij ingediend werden aangevuld door voldoende aanwijzingen over het renderingsvermogen van deze werken, in verband met hare verklaring volgens dewelke de overeenkomende uitgaven zullen vergoed worden door verhoogingen van ontvangsten of vermindering van exploitatiekosten.*

VIII. — De financiële lasten van de N. M. B. S.

De uitvoering van de werken waarvan sprake, zal voor gevolg hebben met ongeveer 120 miljoen frank de lasten, voortvloeiend uit het aangewend kapitaal, te verhoogen.

Zoodat die uitgaven jaarlijks zullen beloopeu :

Aangewend kapitaal.	Lasten (in miljoenen).
10 miljoen gewone aandelen van 100 frank . . .	200
200 miljoen bevoorrechte aandelen van 500 frank	
Andeel van het personeel . . .	25
Aangevraagde of aangekondigde leeningen . . .	120
	545
Indien men er bijvoegt :	
1° Het Reservefonds, 75 miljoen (1).	
2° Het Vernieuwingsfonds, 300 miljoen, (2).	
Te zamen . . .	375
Bekomt men het algemeen totaal . . .	920

Deze cijfers volstaan om aan te toonen met welke aandacht het Parlement den financiëleen toestand van de Maatschappij moet onderzoeken. Het is klaar, dat er niet te lang mag gewacht worden met het voorstellen van een voor de hand liggenden maatregel om het voornaamste werktuig van onze economische bedrijvigheid in staat te stellen zijn vol rendement te geven.

Deze aanbeveling schijnt des te gegrond, daar de Maatschappij, sedert het begin van haar werking, toen er geen

(1) Eventuele dekking van de uitvoer-tekorten.

(2) Onderhoud van de inrichtingen, van het materieel, enz.

s'est trouvée, alors qu'il n'existait aucun fond de renouvellement, en face d'un matériel en grande partie très vieux et fatigué.

Elle a dû au surplus continuer à assurer le service des Assurances Sociales et Pensions, sans l'aide d'un fond *ad hoc*.

Il ne servirait à rien de passer cette situation sous silence. Elle fut exposée déjà avec beaucoup de compétence par M. le Sénateur Renier, en séance du 7 mars 1929; et on se souvient que la conclusion fut approuvée par M. le Ministre des Transports lui-même.

La Commission spéciale a cru devoir y revenir. Perspective d'augmentations successives des tarifs et mesures désavantageuses envers le personnel, telles seraient les conséquences regrettables, si la Société Nationale, durant un certain temps du moins, n'est pas aidée financièrement par l'Etat, dans ses efforts de restauration du matériel et des installations qui lui ont été confiés dans des conditions anormales.

IX. — Il faut augmenter le volume des transports ferroviaires en stabilisant les tarifs le plus bas possible.

La Commission spéciale a cru utile de faire procéder à une comparaison concrète des tarifs de grosses marchandises pratiqués en Belgique, comparativement à ceux des réseaux les plus en relation :

1° En 1913;

2° En 1929 avant la dernière augmentation tarifaire;

3° En 1930 après la dernière augmentation tarifaire.

Les annexes IV, V, VI au présent rapport permettent d'évaluer, pour certaines grosses marchandises, les multiplicateurs employés par les différents réseaux, savoir :

Nature des transports	Pays	Multiplicateurs appliqués aux tarifs de 1913				
		Distances en km.				
		50	100	150	200	250
Minerai de fer (train de 960 t.):	Belgique ...	6.—	5.30	5.50	5.40	5.70
	France... ..	6.—	5.—	6.90	5.—	5.—
	Allemagne.	13.90	13.40	13.30	13.30	13.30
Charbons par 20 tonnes	Belgique ...	6.60	6.60	6.70	6.80	6.90
	France... ..	10.90	9.60	9.10	9.30	9.90
	Allemagne.	12.90	12.70	12.90	12.90	12.90
Produits métal- lurgiques (ex- portation) :	Belgique ...	6.—	6.—	5.80	5.40	5.90
	France... ..	7.90	7.50	7.20	7.—	7.30
	Allemagne.	16.50	16.40	8.10	8.20	8.10

Deux conclusions se dégagent du tableau ci-dessus :

a) La France, où sont notés les efforts les plus sensibles de concurrence, a multiplié ses tarifs de 1913 par un coefficient légèrement plus élevé, *sauf pour les transports de charbon par trains de 960 tonnes* où elle nous serre de très près.

vernieuwingsfonds bestond, met materieel zat dat *oud en versleten was*.

Zij heeft, bovendien, den dienst moeten in-standhouden van de Sociale Verzekeringen en Pensioenen, zonder te beschikken over een fonds *ad hoc*.

Wat zou het helpen dezen toestand te verzwijgen? Deze werd reeds met veel bevoegdheid uiteengezet door den heer Senator Renier, in de vergadering van 7 Maart 1929; en men zal zich herinneren, dat de Minister van Verkeerswezen zelf met het besluit ingestemd heeft.

De Bijzondere Commissie heeft gemeend er nog eens te moeten op terugkomen. Het vooruitzicht van achtereenvolgende tariefverhoogingen en schadelijke maatregelen voor het personeel, ziedaar voor welke betreurenswaardige gevolgen men zou komen te staan, indien de Nationale Maatschappij, ten miste gedurende zekeren tijd, niet geldelijk door den Staat gesteund wordt in haar pogingen om het materieel en de inrichtingen, welke haar in abnormale voorwaarden toevertrouwd werden, weer in orde te brengen.

IX. — De omvang van het spoorwegvervoer moet vermeerderd worden door de tarieven zoo laag mogelijk te stellen.

De Bijzondere Commissie heeft het nuttig geoordeeld een concrete vergelijking te laten maken tusschen de tarieven voor goederenvervoer, in België, vergeleken, bij deze op de spoorwegnetten uit de naburige landen :

1° In 1913;

2° In 1929, vóór de jongste tariefverhoging;

3° In 1930, na de jongste tariefverhoging.

Aan de hand van de bijlagen IV, V, VI van dit verslag, kan men voor sommige goederen de vermenigvuldigers opmaken, welke door de verschillende spoornetten gebruikt worden, te weten :

Aard van het vervoer.	Land.	Vermenigvuldigers toegepast op de tarieven van 1913.				
		Afstand in kilometers				
		50	100	150	200	250
IJzererts (trein van 960 t.):	België... ..	6.—	5.30	5.50	5.40	5.70
	Frankrijk... ..	6.—	5.—	6.90	5.—	5.—
	Duitschland.	13.90	13.40	13.30	13.30	13.30
Steenkool per 20 ton):	België... ..	6.60	6.60	6.70	6.80	6.90
	Frankrijk... ..	10.90	9.60	9.10	9.30	9.90
	Duitschland.	12.90	12.70	12.90	12.90	12.90
Metaalproducten (uitvoer) :	België... ..	6.—	6.—	5.80	5.40	5.90
	Frankrijk... ..	7.90	7.50	7.20	7.—	7.30
	Duitschland.	16.50	16.50	8.10	8.20	8.10

Uit deze tabel zijn twee gevolgtrekkingen te maken :

a) Frankrijk, waar de concurrentie zich het meest doet gevoelen, heeft zijn tarieven vermenigvuldigd met een coëfficiënt, welke lichtelijk hooger is, *behalve voor het vervoer van steenkool met treinen van 960 ton*, waar het ons van zeer dichtbij volgt.

b) L'Allemagne, dont les chemins de fer ont à supporter une charge financière importante, en exécution du plan des réparations, a dû multiplier ses tarifs de 1913, par un coefficient supérieur. L'annexe VII donne une comparaison des charges du capital par tonne-kilomètre en 1928. La Belgique passera de 0,05 par tonne-kilomètre, à 0,065, sauf augmentation proportionnelle du tonnage dès la conclusion des divers emprunts en vue.

La Société Nationale et le Gouvernement sont attentifs à ces deux ordres de faits et l'augmentation du volume du trafic devra être le souci de tous les instants.

X. — La chute du trafic de grosses marchandises au début de 1930.

L'annexe VIII reproduit les chiffres mensuels du trafic, en 1929, et ceux du 1^{er} trimestre 1930.

Ceux-ci accusent une chute de 5 p. c. environ sur la moyenne de 1929; d'autre part, malgré la hausse des tarifs en 1929, les recettes du trafic de février 1930, furent déficitaires, ce qui rendit nécessaire une augmentation de 5 p. c. et de 10 p. c., selon le cas, à partir du 1^{er} mars 1930.

XI. — Les conséquences sur la situation du personnel.

La S. N. C. B., comme on l'a vu précédemment, doit assurer dans la situation actuelle (avant tout nouvel emprunt), le paiement des charges statutaires, en l'occurrence 425 millions par an, soit 35,4 millions, moyenne mensuelle.

Or, janvier et février 1930, n'ont accusé qu'un excédent de 5,2 millions entre les recettes de trafic et les dépenses d'exploitation.

Indépendamment de l'augmentation des tarifs appliqués au 1^{er} mars 1930, elle donna à l'Administration des ordres plus sévères de compression de dépenses.

Et l'on relève que de février à avril 1930, 1,300 hommes (1) du cadre provisoire ont été licenciés. Il faut craindre que les mesures ne s'amplifient, augmentant le sentiment d'insécurité à un moment où se manifestent des signes de crise économique.

Que l'on se place du point de vue financier, économique ou social, le problème des transports par fer n'apparaît soluble que par l'adoption d'une politique tendant à l'augmentation du volume des transports en stabilisant les tarifs le plus bas possible.

Pour atteindre ce but, la Société doit être aidée financièrement pour vaincre les difficultés nées de la transition du régime « Etat » au régime « Société ».

Entretemps, le Conseil Supérieur des Transports pourra s'attacher à examiner les difficultés nées de la concurrence de la navigation intérieure et du trafic automobile et à proposer les réformes reconnues indispensables.

(1) Voir annexe IX.

b) Duitschland, waarvan de spoorwegen een zwaren geldelijken last te dragen hebben, ten gevolge van het herstel, heeft de tarieven van 1913 met een hooger coefficient moeten verhoogen. Bijlage VII geeft eene vergelijking der lasten van het kapitaal per ton-kilometer in 1928. België zal gaan van 0.05 per ton-kilometer tot 0.065, behoudens evenredige verhooging van de tonnemaat, van zoodra de verschillende leeningen afgesloten zijn.

De Nationale Maatschappij en de Regeering hebben hunne aandacht gevestigd op deze twee feiten en de verkeersvermeerdering zal geen enkel oogenblik uit het oog mogen worden verloren.

X. — De daling in het vervoer van zware goederen, begin 1930.

Bijlage VIII vermeldt de maandcijfers van het vervoer in 1929, en die van het eerste kwartaal 1930.

Deze laatste geven eene daling aan van 5 t. h. ongeveer, op het gemiddelt cijfer van 1929; anderzijds, hadden, ondanks de tarievenverhooging van 1929, de ontvangsten van het vervoer, in Februari 1930, een tekort, hetgeen eene verhooging van 5 en van 10 t. h. noodzakelijk maakte te rekenen van 1 Maart 1930.

XI. — De weerslag op den toestand van het personeel.

Zooals wij hooger hebben gezien, moet de N.M.B.S. den tegenwoordigen toestand (vóór elke nieuwe leening) regelen, namelijk de betaling der statutaire lasten, in onderhavig geval 425 miljoen per jaar, hetzij gemiddeld 35.4 miljoen per jaar,

Nu, Januari en Februari 1930 hadden slechts een overschot van 5.2 miljoen van de vervoerontvangsten op de exploitatie-kosten.

Buiten de tarieven-verhooging toegepast op 1 Maart 1930, geeft de Maatschappij ook strenge bevelen om de uitgaven in te krimpen.

Men stelt vast dat van af Februari tot April 1930, 1,300 manschappen (1) van het voorloopige kader werden afgedankt. Het is te vreezen dat deze maatregel nog worde verruimd, waardoor het gevoelen van onveiligheid nog wordt vermeerderd op het oogenblik dat eene economische crisis dreigt.

Dat men zich plaatse op financieel, economisch of sociaal standpunt, het vervoervraagstuk per spoor schijnt alleen oplosbaar door middel van eene politiek tot verhooging van het vervoervolumen met stabiliseering, zoo laag mogelijk, van de tarieven.

Om dit doel te bereiken, moet de Maatschappij geldelijk worden gesteund, daar het gaat om moeilijkheden te boven te komen, die voortgesproten zijn uit den overgang van het regime « Staat » tot het regime « Maatschappij ».

Intusschen, kan de Hooge Raad van het Vervoer een onderzoek instellen naar de moeilijkheden die voortgesproten zijn uit de mededinging van de binnenscheepvaart en van het autovervoer; deze Raad kan dan eveneens de noodzakelijk erkende hervormingen voorstellen.

(1) Bijlage IX.

XII. — Considérations spéciales.

Dans son exposé des motifs, le Gouvernement admet que dans la limite des emprunts autorisés par la loi et non encore émis, la Société Nationale des Chemins de fer peut utiliser provisoirement, son encaisse pour couvrir ses dépenses de premier établissement. Il envisage les modalités des emprunts et les conséquences pour l'Etat en cas de reprise du réseau :

« 1° La Société Nationale ne peut, conformément à l'article 18 de la loi organique et à l'article 24 de ses statuts, procéder à des extensions du réseau comportant la création de lignes nouvelles sans y avoir été préalablement autorisée par une loi;

« 2° La Société Nationale communique chaque année au Parlement, à l'intervention du Ministère des Transports, le programme des nouveaux travaux de premier établissement qu'elle veut commencer l'année suivante (lignes nouvelles exceptées), c'est-à-dire, des travaux qui n'ont pas encore figuré sur l'un des programmes communiqués antérieurement aux Chambres législatives. Ainsi qu'il a été fait pour les programmes déjà déposés sur le bureau des Chambres, les travaux comportant une dépense inférieure à un million de francs figurent sous un poste global. Au surplus, chaque programme peut comprendre une certaine somme (pour 1930, cette somme s'élève à 40 millions de francs) pour travaux imprévus, à la condition que le relevé des travaux exécutés dans la limite de cette somme soit joint au programme de l'année suivante;

« 3° La Société Nationale peut utiliser pour l'exécution des travaux prévus sub. 1 et 2 les disponibilités de son encaisse d'exploitation, qu'elle reconstitue au moyen d'emprunts dont elle demande l'autorisation au Parlement;

« 4° La Société Nationale peut également utiliser les disponibilités du Fonds de renouvellement pour l'exécution des travaux prévus sub. 1 et 2, dans la limite des emprunts que la loi a autorisés et qui n'ont pas encore été conclus; elle reconstitue le Fonds de renouvellement en réalisant en temps opportun les emprunts autorisés par le Parlement;

« 5° L'époque et les modalités des emprunts sont déterminés de commun accord entre le Ministre des Finances et la Société Nationale, afin d'éviter que l'Etat et la Société se fassent concurrence sur le marché des capitaux;

« 6° La durée de la concession de la Société Nationale étant de 75 ans, il est juste de répartir sur le même terme de 75 ans la charge d'amortissement des emprunts que la Société contractera pour les extensions du réseau, quelles que soient la date des émissions et la période fixée pour le remboursement aux souscripteurs. En effet, cette période variera probablement d'un emprunt à l'autre, selon l'état du marché financier, afin d'obtenir les conditions les plus favorables possibles, ce dont le Ministre des Finances et la Société seront juges.

XII. — Bijzondere beschouwingen.

In haar memorie van toelichting, geeft de Regeering toe, dat de Nationale Maatschappij van Spoorwegen, binnen de perken van de leeningen toegestaan bij de wet en nog niet uitgegeven, voorloopig gebruik maken mag van haar Kasvoorraad om haar aanlegkosten te dekken. Zij geeft de modaliteiten der leeningen en wijst op de gevolgen voor den Staat ingeval van overname van het net :

« 1° Overeenkomstig artikel 18 van de wet tot oprichting van de Nationale Maatschappij en artikel 24 van hare statuten, mag zij geen uitbreidingen van het net door aanleg van nieuwe lijnen ondernemen, zonder daartoe vooraf bij een wet gemachtigd te zijn;

2° Elk jaar geeft de Nationale Maatschappij, door tussenkomst van den Minister van Verkeerswezen, aan het Parlement mededeeling van het programma van de nieuwe werken van eersten aanleg (nieuwe lijnen uitgezonderd) welke zij het daaropvolgend jaar wenscht ter hand te nemen, d. i., van de werken die nog niet voorkwamen op een der vroeger aan de Wetgevende Kamers medegedeelde programma's. Zooals geschiedde voor de reeds bij de Kamers ingediende programma's, worden de werken, welke een uitgave vergen van minder dan 1 miljoen frank, in een gezamenlijken post opgenomen. Overigens kan op elk programma een bepaalde som (voor 1920, 40 miljoen frank) voor onvoorziene werken worden uitgetrokken, op voorwaarde dat de lijst der binnen de mogelijkheden van dit bedrag uitgevoerde werken, bij het programma van het daaropvolgend jaar worde gevoegd;

3° Voor de uitvoering van de onder 1° en 2° voorziene werken, mag de Nationale Maatschappij de beschikbare gelden van haar exploitatie-incasso gebruiken, welk incasso zij opnieuw samenstelt door middel van leeningen, voor het aangaan waarvan zij het Parlement om machtiging verzoekt;

4° De Nationale Maatschappij mag insgelijks, voor de uitvoering van de onder 1° en 2° voorziene werken, de beschikbare gelden van het Vernieuwingsfonds gebruiken tot het bedrag van de bij de wet toegelaten leeningen, die nog niet aangaan werden, het Vernieuwingsfonds wordt opnieuw aangevuld door tijdige plaatsing van de door het Parlement toegelaten leeningen;

5° De Minister van Financiën en de Nationale Maatschappij bepalen in gemeen overleg het tijdstip en de modaliteiten van de leeningen, om concurrerend optreden van den Staat en de Maatschappij op de kapitalenmarkt te voorkomen;

6° Wilt de vergunningsduur voor de Nationale Maatschappij gesteld is op 75 jaar, is het billijk de lasten van de aflossing der leeningen, welke de Maatschappij voor de uitbreiding van het net zal aangaan, over denzelfden termijn van 75 jaar te verdeelen, om het even op welken datum de uitgifte geschiedt en welk tijdperk voor de terugbetaling aan de inschrijvers wordt bepaald. Inderdaad is het waarschijnlijk dat dit tijdperk, volgens den toestand op de financieele markt, van leening tot leening zal verschillen, zulks met het oog op het bekomen van zoo gunstige mogelijke voorwaarden, over welk punt de Minister van Financiën en de Maatschappij zullen oordeelen.

» En cas de reprise du réseau par l'Etat, celui-ci prendra à sa charge le service de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux restant à amortir.

» Le Gouvernement pense que cette procédure, à laquelle la Société nationale se rallie, concilie les intérêts généraux dont il a la garde, avec l'autonomie dont la loi organique a doté la Société Nationale pour permettre l'exploitation du réseau suivant les méthodes industrielles. »

La Commission a estimé également qu'il pouvait y avoir un intérêt réel, lorsque la situation de la Trésorerie le permet, à utiliser les disponibilités dont s'agit avec 3° et 4° ci-dessus.

Sous réserve de ce qui est dit au chapitre V du présent rapport, elle s'est pour le surplus ralliée à l'opinion du Gouvernement, approuvée elle-même par le Conseil d'Administration de la Société et par l'Assemblée générale statutaire du 23 mai dernier.

XIII. — Conclusion.

Sous le bénéfice des considérations qui précèdent, la Commission Spéciale propose au Parlement, l'adoption du projet de loi tel qu'il est présenté.

Fait en séance du 3 juin 1930.

Le Rapporteur,

E. PETIT.

Le Président,

E. ANSEELE.

In geval van naasting van het net door den Staat, zal deze de uitbetaling van den interest en de aflossing van de nog te delgen kapitalen op zich nemen.

De Regeering oordeelt dat deze procedure, waarmede de Nationale Maatschappij instemt, de behartiging van de algemeene belangen welke haar zijn toevertrouwd, overeenbrengt met de zelfstandigheid, welke aan de Nationale Maatschappij bij de oprichtingswet werd toegekend ten behoeve van de exploitatie van het net volgens industrieele methodes ».

De Commissie was eveneens van meening, dat er een werkelijk belang bij was, wanneer de toestand van de Schatkist het toeliet, de beschikbare gelden onder het 3° en 4° bedoeld te gebruiken.

Onder voorbehoud van hetgeen werd gezegd in hoofdstuk V van dit verslag, heeft zij zich, bovendien, met de meening der Regeering vereenigd, welke op haar beurt bijgetreden werd door den Beheerraad van de Maatschappij en door de Algemeene Statutaire vergadering op 23 Mei j. l.

XIII. — Besluit.

Aan de hand van deze beschouwingen, stelt de Bijzondere Commissie aan het Parlement voor het wetsontwerp goed te keuren zooals het ingediend werd.

Gedaan ter vergadering van 3 Juni 1930.

De Verslaggever,

E. PETIT.

De Voorzitter,

E. ANSEELE.

ANNEXE I.

**Extraits de la loi
créant la Société Nationale des Chemins de fer belges.**

ART. 1^{er}. —

Les statuts de cette Société ne seront établis et ne pourront être modifiés par le Gouvernement qu'en conformité des dispositions de la présente loi, qui sont essentielles.

Dès la constitution de la Société, un exemplaire de ses statuts sera déposé sur le bureau des Chambres législatives.

ART. 3. —

Ces actions seront attribuées à l'Etat en rémunération de son apport.

Les actions ordinaires seront nominatives et inaliénables

ART. 4. — L'apport de l'Etat consistera en la jouissance et le droit d'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat.

ART. 5. — Les organes de la Société seront l'Assemblée générale des actionnaires et le Conseil d'administration.

ART. 6. — L'assemblée générale sera composée de tous les titulaires ou porteurs d'actions ordinaires et privilégiées. Chaque action ordinaire donnera droit à une voix; chaque groupe de dix actions privilégiées donnera droit à une voix.

ART. 7. — Le Conseil d'administration sera composé de vingt et un membres, de nationalité belge, nommés pour six ans, de la manière suivante :

1° Dix membres seront nommés par le Roi et choisis à raison de leur compétence particulière. A la fin de leur mandat, en cas de démission ou de révocation, le Gouvernement nommera le titulaire sur présentation du Conseil. En cas de conflit, la Chambre des Représentants procédera à la nomination à la majorité des trois quarts;

2° Cinq membres seront nommés par le Roi, sur une liste double de candidats présentés, à chaque vacance, par le Conseil d'administration du Fonds d'amortissement de la Dette publique;

3° Trois membres seront nommés par le Roi, sur une liste double des candidats présentés, à chaque vacance :

- a) ...
- b) ...
- c) ...

Le Ministre ayant les chemins de fer de l'Etat dans ses attributions, assiste, avec voix délibérative, lorsqu'il le juge convenable, aux réunions du Conseil d'administration; dans ce cas, il préside la réunion. Il peut se faire représenter aux réunions par un commissaire du Gouvernement. Celui-ci n'a pas voix délibérative.

BIJLAGE I.

**Uittreksel uit de wet tot oprichting
van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.**

ART. 1. —

De statuten van die maatschappij worden door de Regeering opgemaakt en kunnen door haar slechts worden gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van deze wet, die essentieel zijn.

Zoodra de maatschappij opgericht is, wordt een exemplaar van haar statuten bij de Wetgevende Kamers ter tafel gelegd.

ART. 3. —

Die aandelen worden aan den Staat toegekend ter vergoeding van zijn inbreng.

De gewone aandelen zijn op naam en onvervreemdbaar;

ART. 4. — De inbreng van den Staat bestaat in het genot en het recht tot exploitatie van het Staatsspoorwegennet.

ART. 5. — De organen van de maatschappij zijn de algemeene vergadering van aandeelhouders en de raad van beheer.

ART. 6. — De algemeene vergadering bestaat uit al de titularissen of houders van aandelen, gewone of preferente. Ieder gewoon aandeel geeft recht op één stem; elke groep van tien preferente aandelen geeft recht op één stem.

ART. 7. — De raad van beheer bestaat uit een-en-twintig leden, van Belgische nationaliteit, voor zes jaar te benoemen op de volgende wijze :

1° Tien leden worden benoemd door den Koning en gekozen op grond van hun bijzondere bevoegdheid. Bij het verstrijken van hun mandaat, bij ontslagneming of bij afzetting, benoemt de Regeering het lid op voordracht van den raad. Is er meningsverschil, dan benoemt de Kamer der Volksvertegenwoordigers bij meerderheid van drie vierde;

2° Vijf leden worden benoemd door den Koning op een lijst van twee kandidaten, bij elke vacature voorgedragen door den raad van beheer van het Fonds tot delging van de Staatsschuld;

3° Drie leden worden benoemd door den Koning op een lijst van twee kandidaten, bij elke vacature voorgedragen :

- a) ...
- b) ...
- c) ...

De Minister tot wiens bevoegdheid de Staatsspoorwegen behooren, woont, wanneer hij het wenschelijk acht, de vergaderingen van den raad van beheer bij en is stemgerechtigd; in dat geval zit hij de vergadering voor. Hij mag zich op de vergaderingen door een Commissaris van de Regeering doen vertegenwoordigen. Deze is niet stemgerechtigd.

ART. 8. — La surveillance de la Société sera confiée à un collège de six commissaires, dont trois par la Chambre des Représentants et trois par le Sénat, et révocables à tout moment par l'assemblée qui les aura nommés.

ART. 9. — Les actions privilégiées auront droit :

1° A un dividende fixe déterminé par le Gouvernement.

ART. 11. —

La date et toutes les conditions de l'émission seront arrêtées par le Ministre des Finances, le Fonds d'amortissement entendu.

Le Fonds d'amortissement mettra à la disposition de la Société Nationale des Chemins de fer 10 p. c. du produit du placement des actions privilégiées, en vue de constituer le fonds de roulement de la Société.

Tout dividende afférent aux actions non placées appartiendra à l'Etat.

ART. 12. — L'Etat aura à partir de la vingt et unième année, et moyennant préavis d'un an, la faculté de reprendre le fonds de roulement de la Société.

ART. 13. —

Il sera créé une commission paritaire.

Cette commission sera présidée par un jurisconsulte désigné par le Roi sans voix délibérative.

La Commission établira le statut du personnel.

Dans celui-ci elle prévoira l'existence d'une commission paritaire nationale composée de vingt membres nommés comme ci-dessus et présidée par le Ministre des Chemins de fer, président du Conseil d'administration, ou par son délégué.

Elle aura les pouvoirs suivants :

1° Examiner toutes les questions relatives au contrat du travail...; questions qui lui seront transmises par le Ministre des Chemins de fer...

2° Donner son avis sur toutes les questions d'ordre général que le Ministre des Chemins de fer...

ART. 16. — Les tarifs seront réglés par le Conseil d'administration. Néanmoins, le Gouvernement aura toujours le droit d'en exiger l'abaissement ou d'en interdire le relèvement.

ART. 17. — Le Gouvernement règle la police et assure la sécurité des chemins de fer, conformément aux dispositions légales en vigueur.

ART. 18. — Seront soumises à l'approbation du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions les délibérations du Conseil d'administration sur les objets suivants :

1° Les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers, si la valeur dépasse un million de francs;

ART. 8. — Met het toezicht over de maatschappij is belast een college van zes commissarissen, onder dewelke drie door de Kamer der Volksvertegenwoordigers en drie door den Senaat, en die steeds door de vergadering, die ze benoemd heeft, kunnen afgezet worden.

ART. 9. — De preferente aandeelen geven recht :

1° Op een vast dividend, door de Regeering bij elke uitgifte te bepalen.

ART. 11. —

De datum en al de voorwaarden van de uitgifte worden door den Minister van Financiën bepaald, het Delgingsfonds gehoord.

Het Delgingsfonds stelt 10 t. h. der opbrengst van de geplaatste preferente aandeelen ter beschikking van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen om het bedrijfskapitaal van de Maatschappij te vormen.

Het dividend voor de niet geplaatste aandeelen behoort aan den Staat.

ART. 12. — De Staat is gerechtigd om, met ingang van het een en twingste jaar, en mits kennisgeving één jaar te voren, de in de maatschappij ingebrachte rechten terug te nemen.

ART. 13. —

Er wordt eene paritaire commissie opgericht.

Bedoelde commissie wordt voorgezeten door een niet stemgerechtigd rechtsgeleerde, door den Koning aan te wijzen.

De commissie maakt de statuten van het personeel op.

In die statuten wordt de oprichting voorzien van een nationale paritaire commissie, bestaande uit twintig leden zooals hienboven is voorzien te benoemen, en voorgezeten door den Minister van Spoorwegen, voorzitter van den Raad van beheer of door diens gemachtigde.

Zij is bevoegd om :

1° Al de kwesties te onderzoeken betreffende de arbeids-overeenkomstkwesties die haar worden overgemaakt door den Minister van Spoorwegen.

2° Haar advies uit te brengen over al de kwesties van algemeenen aard, die de Minister van Spoorwegen...

ART. 16. — De tarieven worden vastgesteld door den raad van beheer. De Regeering heeft echter steeds het recht om een verlaging van de tarieven te eischen of de verhooging er van te verbieden.

ART. 17. — De Regeering regelt de politie en zorgt voor de veiligheid op de spoorwegen overeenkomstig de van kracht zijnde wetsbepalingen.

ART. 18. — Aan de goedkeuring van den Minister, tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behooren, worden voorgelegd de besluiten van den raad van beheer betreffende :

1° Het vervreemden, aankopen en ruilen van onroerende goederen of rechten, indien de waarde een miljoen frank overschrijdt;

2° Les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans ou dont l'import atteint 1,000,000 de francs et les marchés de gré à gré dont l'import atteint 500,000 francs.

Aucune extension du réseau ne pourra être entreprise et aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société Nationale des chemins de fer belges, si elle n'y est autorisée par une loi.

ART. 19. — Le bilan et le compte de profits et pertes seront, chaque année, communiqués aux Chambres, après avoir été soumis à l'approbation de l'Assemblée générale.

ANNEXE Ibis.

Extraits des Statuts.

ART. 3. — Sont applicables à la Société Nationale des Chemins de fer belges, les dispositions du cahier des charges de 1866, en vigueur pour les concessions de chemins de fer en Belgique en tant qu'elles ne sont pas contraires à la loi du 23 juillet 1926 et aux présents statuts.

ART. 4. — La Société a pour objet d'administrer et d'exploiter, suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale,...

Elle pourra également, d'accord avec l'Etat, administrer et exploiter toutes autres lignes de chemins de fer construites ou à construire en Belgique, demander toutes concessions de nouvelles lignes de chemins de fer, construire et exploiter ces lignes.

ART. 10. — La Société ne peut transférer à des tiers, en tout ni en partie, son droit d'exploiter le réseau.

ART. 18. — La Société ne peut emprunter que si une loi l'y autorise. Toutefois, le fonds d'amortissement de la Dette publique, agissant pour compte de l'Etat, mettra à la disposition de la Société Nationale des Chemins de fer belges 10 p. c. du produit du placement des actions privilégiées, en vue de constituer le fonds de roulement de la Société et de lui procurer les ressources nécessaires au développement du réseau. L'Etat et la Société arrêteront de commun accord les conditions d'intérêt et d'amortissement de ces avoirs.

ART. 19. — La Société est administrée par un Conseil d'administration composé de vingt et un membres, ...

Le Roi nomme un premier et un second vice-président.

2° De contracten van aanbesteding, gesloten voor een duur van meer dan tien jaar of waarvan het bedrag ten minste 1,000,000 frank belooft en de koopovereenkomsten uit de hand, waarvan het bedrag ten minste 500,000 frank belooft.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen kan geen uitbreiding van het net ondernemen en geen leening aangaan, indien zij daartoe niet bij een wet wordt gemachtigd.

ART. 19. — De balans en de winst- en verliesrekening worden ieder jaar aan de Kamers medegedeeld, na vooraf aan de goedkeuring van de algemeene vergadering te zijn onderworpen.

BIJLAGE Ibis.

Uittreksels van de statuten.

ART. 3. — De beschikkingen van het lastkollier van 1866, welke van kracht zijn voor de spoorwegvergunningen in België, zijn van toepassing op de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, in zoverre zij niet strijdig zijn met de wet van 23 Juli 1926 en met deze statuten.

ART. 4. — De Maatschappij heeft voor doel, volgens de industriele methodes, maar onder vrijwaring van de belangen der nationale economie, te beheeren en te exploiteeren.

Zij zal eveneens, in overleg met den Staat, alle andere in België aangelegde of aan te leggen spoorlijnen mogen beheeren en exploiteeren, alle vergunningen van nieuwe spoorlijnen mogen aanvragen deze lijnen mogen aanleggen en exploiteeren.

ART. 10. — De maatschappij mag haar recht om het net te exploiteeren, noch geheel noch gedeeltelijk aan derden overdragen.

ART. 18. — De maatschappij mag geene leeningen aangaan tenzij eene wet haar daartoe machtigt. Echter zal het Fonds tot Delging van de openbare Schuld, handelend voor rekening van den Staat, 10 t. h. van de opbrengst der plaatsing van de preferente aandelen ter beschikking van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen stellen, om het bedrijfskapitaal der maatschappij te vormen en haar de noodige middelen voor de uitbreiding van het net te verschaffen. De Staat en de maatschappij zullen in gemeen overleg de voorwaarden van interest en van aflossing dezer activa vaststellen.

ART. 19. — De maatschappij wordt beheerd door een Raad van beheer bestaande uit 21 leden.

De Koning benoemt een eersten en een tweeden onder-voorzitter.

ART. 21. — Le Conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'exige l'intérêt de la Société, et au moins une fois par mois.

Il doit être convoqué sur la demande du Ministre ou de cinq administrateurs.

ART. 22. —

En cas de partage, la voix de celui qui préside le Conseil est prépondérante, ...

ART. 24. — Le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus...

A sa demande, l'Etat vend, cède ou transfère tous biens immobiliers compris parmi ceux dont la Société a la jouissance et qui ne sont pas nécessaires à la bonne marche de l'exploitation; l'affectation du prix à en provenir fera l'objet d'un accord entre l'Etat et la Société.

A sa demande, l'Etat vend, cède ou transfère tous biens immobiliers, met à la disposition de celle-ci tous biens immobiliers jugés nécessaires à la bonne marche de l'exploitation ou à l'exécution des travaux d'extension. La mise en possession de ces biens aura lieu, le cas échéant, comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'Etat, mais à la diligence et aux frais exclusifs de la Société.

Le Conseil détermine, sous l'approbation du Ministre des Finances, le placement des fonds disponibles et dispose des fonds que la Société possède en dépôt ou en compte courant.

ART. 29. — L'assemblée générale des actionnaires se compose des propriétaires d'au moins dix actions privilégiées ou de jouissance et du titulaire des actions ordinaires.

Les actionnaires ont droit à une voix par action ordinaire et à une voix par dix actions privilégiées ou de jouissance sans limitation.

ART. 30. — L'Assemblée générale peut valablement délibérer quel que soit le nombre d'actions présentes ou représentées. Elle ne peut délibérer que sur les objets portés à son ordre du jour. Les résolutions sont prises à la majorité des voix.

ART. 34. — L'Assemblée est présidée par le Ministre ou par un des vice-présidents du Conseil d'administration, à leur défaut par un administrateur désigné par ses collègues.

Le bureau de l'Assemblée est composé des membres présents du Conseil d'administration.

Le Ministre des Chemins de fer peut désigner un délégué qui assiste à l'Assemblée générale sans voix délibérative.

ART. 36. — Aucune modification ne peut être apportée aux statuts de la Société que conformément aux dispositions de la loi du 23 juillet 1926.

ARRT. 21. — De Raad van beheer vergadert zoo dikwijls als het belang der maatschappij het vergt en ten minste eenmaal per maand.

Hij moet samengeroepen worden op verzoek van den Minister of van vijf beheerders.

ART. 22. —

Bij staking van stemmen, is de stem van degene die den Raad voorziet, beslissend.

ARRT. 24. — De Raad van Beheer beschikt over de meest uitgebreide macht...

Op zijne aanvraag, verkoopt de Staat, of doet hij afstand of overdracht van alle onroerende goederen begrepen onder deze waarvan de maatschappij het genot heeft en die niet noodig zijn voor den goeden gang der exploitatie; de bestemming van den daarvan voortkomende prijs zal het voorwerp van een akkoord tusschen den Staat en de maatschappij uitmaken.

Op zijne aanvraag, koopt de Staat op kosten en gevaar van de maatschappij, en stelt hij te harer beschikking alle onroerende goederen die noodig worden geacht voor den goeden gang der exploitatie of voor de uitvoering van de uitbreidingswerken. De inbezitstelling van deze goederen geschiedt, in voorkomend geval, zooals voor de werken die van openbaar nut verklaard worden, in naam van den Staat, maar door de zorgen en uitsluitend op kosten van de maatschappij.

De Raad bepaalt, mits goedkeuring van den Minister van Financiën, de belegging der beschikbare gelden en beschikt over de gelden die de maatschappij in bewaring of op loopende rekening bezit.

ART. 29. — De algemeene vergadering der aandeelhouders bestaat uit de bezitters van ten minste tien preferente of genotsaandeelen en uit den titularis der gewone aandeelen.

De aandeelhouders hebben recht op eene stem per gewoon aandeel en op eene stem per tien preferente of genotsaandeelen zonder beperking.

ART. 30. — De algemeene vergadering kan geldige besluiten nemen, welk ook het aantal aanwezige of vertegenwoordigde aandeelen zij. Zij mag slechts besluiten nemen over de op de dagorde gebrachte onderwerpen. De besluiten worden bij meerderheid van stemmen genomen.

ART. 34. — De vergadering wordt voorgezeten door den Minister of door een der ondervoorzitters van den Raad van beheer, en bij dezer ontstentenis, door een door zijne collega's aangeduiden beheerder.

Het bureel der vergadering bestaat uit de aanwezige leden van den Raad van beheer.

De Minister van Spoorwegen kan een afgevaardigde aanduiden, die de algemeene vergadering bijwoont zonder stemgerechtigd te zijn.

ART. 36. — Aan de statuten der maatschappij mag geene wijziging worden toegebracht, dan overeenkomstig de beschikkingen der wet van 23 Juli 1926.

ART. 37. —

Le bilan et le compte de profits et pertes seront, chaque année, communiqués aux Chambres, à l'intervention du Ministre, après avoir été soumis à l'approbation de l'Assemblée générale.

ART. 38. — Des prélèvements destinés à alimenter le fonds de renouvellement des installations et du matériel et la réserve d'amortissement seront portés chaque année au compte de l'exploitation. Ils seront calculés de façon à représenter l'amortissement industriel normal des voies, du matériel, de l'outillage, des bâtiments et ouvrages d'art, suivant des formules arrêtées de commun accord entre le Ministre et le Conseil d'administration.

ART. 40. Tout dividende afférent aux actions privilégiées non placées appartiendra à l'Etat.

ANNEXE II.

16 novembre 1929.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous faire savoir qu'en séance du 15 courant, le Conseil d'administration de notre société a décidé de solliciter du Parlement, conformément à l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926, l'autorisation de contracter un emprunt de six cent millions de francs destiné à couvrir une partie des dépenses relatives aux travaux de premier établissement dont les programmes ont été communiqués aux Chambres.

Ci-joint copie du rapport justificatif qui a été soumis à cette occasion, au Conseil d'Administration.

Nous vous prions de bien vouloir faire le nécessaire pour que l'autorisation législative nous soit donnée le plus tôt possible.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

S.....

Société Nationale des Chemins de fer belges.

NOTE.

**Conclusion d'un emprunt.
destiné à couvrir les dépenses de premier établissement.**

Le programme général des travaux de premier établissement communiqué au Parlement, en 1929, comporte une dépense totale de 1907 millions à laquelle s'ajoutent 210 millions de travaux nouveaux à commencer en 1930, soit au total 2,117 millions, comprenant 420 millions pour l'application du frein continu au matériel à marchandises.

ART. 37. —

De balans en de winst- en verliesrekening zullen elk jaar aan de Kamers, door tussenkomst van den Minister, worden medegedeeld, na vooraf aan de goedkeuring van de algemeene vergadering te zijn onderworpen.

ART. 38. — De afhoudingen bestemd om het fonds tot hernieuwing van de inrichtingen en van het materieel en de aflossingsreserve te stijven zullen, elk jaar, op de exploitatierekening gebracht worden. Zij zullen derwijze berekend worden, dat zij de normale industriele aflossing van de wegen, het materieel, de werktuigen, de gebouwen en kunstwerken vertegenwoordigen, volgens de in gemeen overleg tusschen den Minister en den Raad van beheer vastgestelde formules.

ART. 40. — Elk aan de niet geplaatste preferente aandelen toekomend dividend zal aan den Staat vervallen.

BIJLAGE II.

16 November 1929.

Mijnheer de Minister,

Wij hebben de eer U mede te deelen, dat de Beheerraad onzer Maatschappij, in zijn vergadering van 15 dezer, besloten heeft, overeenkomstig artikel 18 van de wet van 23 Juli 1926, aan het Parlement de machtiging te vragen om een leening van zes honderd miljoen frank aan te gaan, ten einde een gedeelte te dekken van de kosten van de nieuwe werken waarvan het programma aan de Kamer medegedeeld werd.

Hierbij ingesloten afschrift van het verslag, dat bij deze gelegenheid aan den Beheerraad voorgelegd werd.

Wij verzoeken U het noodige te willen doen, opdat de wetgevende machtiging ons zoo gauw mogelijk gegeven worde.

Gelieve, Mijnheer de Minister, de verzekering van onze bijzondere hoogachting te aanvaarden.

S....

Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

NOTA.

**Leening bestemd
om de eerste kosten van nieuwe werken te dekken.**

Volgens het algemeen programma van de nieuwe werken, hetwelk in 1929 aan het Parlement medegedeeld werd, wordt de algemeene uitgave op 1,907 miljoen geraamd, waarbij 210 miljoen bijkomen voor werken in 1930 aan te vangen, hetzij samen 2,117 miljoen, waarvan 420 miljoen zullen dienen voor het aanbrengen van de doorlopende rem aan de goederentreinen.

Au 31 décembre 1929, les dépenses effectuées atteindront 520 millions et à fin 1930, 1,045 millions dont 175 millions pour le frein.

Nos dépenses de capital sont réduites au strict minimum; notre dernier rapport à l'Assemblée générale le faisait remarquer en ces termes :

« Des travaux de premier établissement ne devraient être entrepris que s'ils sont de nature à procurer soit par accroissements du trafic, soit par des réductions des frais d'exploitation, des ressources nouvelles qui couvrent les charges d'intérêt et d'amortissement supplémentaires correspondant aux capitaux nouveaux à investir. Sinon, on aboutit forcément à devoir augmenter les tarifs pour couvrir ces nouvelles charges. »

Malgré cette volonté de rester dans une limite modérée, on doit prévoir que 350 à 400 millions seront consacrés chaque année à des immobilisations nouvelles. Cette dépense qui représente environ 1,5 p. c. des sommes investies dans le réseau, apparaît dans les circonstances actuelles, comme strictement indispensable pour maintenir le réseau à la hauteur des nécessités du trafic.

..

Jusqu'ici, il a été fait face aux dépenses de premier établissement au moyen de nos disponibilités et d'un prêt de 80 millions du Fonds d'amortissement de la Dette publique, à valoir sur les 10 p. c. du produit du placement des actions privilégiées, conformément à l'article 18 des statuts.

Le solde de ces 10 p. c., soit 420 millions, servira à faire face aux dépenses du frein.

Les autres dépenses d'établissement devront être couvertes par l'emprunt. Chaque année, un emprunt de 350 à 400 millions sera nécessaire. La première fois, en 1930, le montant de l'emprunt devra atteindre 600 millions dont 250 millions serviront à reconstituer le fonds de roulement, actuellement investi dans nos immobilisations, de façon à pouvoir faire face à toute éventualité.

En vertu de l'article 18 de la loi, créant la Société Nationale, nos emprunts doivent être approuvés par la loi.

Nous prions Monsieur le Ministre des Transports, de faire le nécessaire auprès du Parlement pour qu'il nous soit donné l'autorisation d'emprunter 600 millions de francs. Nous ne devons d'ailleurs pas recourir immédiatement à une émission de ce montant, si les accords que nous négocions avec le Gouvernement sont ratifiés par le Conseil des Ministres. Nous pourrions, en vertu de ces accords, utiliser provisoirement les disponibilités du Fonds de renouvellement, dans la limite des emprunts, autorisés par le Parlement et non encore émis. Ces disponibilités s'élèvent actuellement à 625 millions.

Dans ces conditions, il y a tout lieu de croire que nous n'émettrions en 1930 que 300 à 400 millions, suivant la situation du marché.

La date et les modalités d'émission seraient arrêtées d'accord avec le Ministre des Finances.

Op 31 December 1929, beliepen de uitgaven 520 miljoen en einde 1930, zal er 1,045 miljoen uitgegeven zijn, waarvan 175 miljoen voor de rem.

Onze uitgaven in kapitaal worden tot het striete minimum verminderd. In ons jongste verslag aan de Algemeene Vergadering werd zulks als volgt aangestipt:

« Nieuwe werken zouden slechts mogen ondernomen worden, indien zij hetzij door het verkeer te doen toenemen, hetzij door de exploitatiekosten te verminderen, nieuwe hulpbronnen zouden verschaffen om den last van den interest en van de aanvullende afschrijving te dekken, welke uit de nieuwe aan te wenden kapitalen voortvloeit. Zooniet moet men, noodgedwongen, de tarieven verhoogen om deze nieuwe lasten te dekken. »

Ondanks dit voornemen binnen gematigde perken te blijven, moet men voorzien, dat jaarlijks 350 tot 400 miljoen door nieuwe immobilisaties zullen vastgezet worden. Deze uitgave, welke neerkomt op 15 t. h. van de sommen aangewend in het net, wordt in de huidige omstandigheden volkomen onmisbaar geacht om het net in overeenstemming te brengen met de behoeften van het verkeer.

..

Tot nog toe, werden de oprichtingskosten gedekt door middel van onze beschikbare gelden en van een leening van 80 miljoen van het Deldingsfonds van de Openbare Schuld, te gelden op de 10 t. h. van de opbrengst der belegging van de bevoorrechte aandelen, overeenkomstig artikel 18 der statuten.

Met het saldo van deze 10 t. h., hetzij 420 miljoen, zal het nieuw remstelsel bekostigd worden.

De overige aanlegkosten zullen door de leening moeten gedekt worden. Elk jaar zal een leening van 350 tot 400 miljoen noodig blijken. De eerste maal, in 1930, zal het bedrag van de leening 600 miljoen moeten beloozen, waarvan 250 miljoen zullen moeten dienen om opnieuw het bedrijfskapitaal te vormen, hetwelk thans voor onze immobilisaties is aangewend, ten einde aan alle eventualiteit het hoofd te kunnen bieden.

Krachtens artikel 18 van de wet, waarbij de Nationale Maatschappij in 't leven geroepen werd, moeten onze leeningen bij de wet goedgekeurd worden.

Wij zullen den heer Minister van Verkeerswezen verzoeken, bij het Parlement aan te dringen opdat ons machtiging zou gegeven worden 600 miljoen te leenen. Trouwens, wij zullen niet terstond onze toevlucht moeten nemen tot een uitgifte van dit bedrag, indien de akkoorden waarover wij met de Regeering onderhandelen door den Ministerraad bekrachtigd worden. Krachtens deze akkoorden, zouden wij voorloopig gebruik kunnen maken van de beschikbare gelden van het Vernieuwingsfonds, binnen de perken der leeningen, door het Parlement toegestaan en nog niet uitgegeven. Deze beschikbare gelden beloozen thans 625 miljoen.

In deze voorwaarden mag men aannemen dat, in 1930, slechts 300 tot 400 miljoen zal uitgegeven worden, volgens den toestand van de markt.

De datum en de modaliteiten van uitgifte zouden vast geregeld worden na overleg met den Minister van Financiën.

ANNEXE III.

Travaux en cours lors de la constitution de la Société
ou qui en sont le complément obligé.

« Régime Etat. »

) Voies et Travaux.

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail
<i>Service spécial d'études et de construction de lignes nouvelles.</i>		
Anvers-Nord:		
	Aménagement de la gare comportant 6 faisceaux, une remise aux locomotives réduite et des lignes de raccordement aux bassins.	120,430
Ligne d'Anvers vers la Hollande:		
	Relèvement et mise à quadruple voie entre Zurenborg et Austruweel	22,710
Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois:		
	Etablissement d'une nouvelle ligne y compris l'aménagement d'un faisceau de 34 voies à Voroux-Goreux et l'aménagement d'une première phase de la gare de Kinkempois, comportant un faisceau de 12 voies	128,510
Luttre à Namur:		
	Mise à quadruple voie de 2 sections de la ligne de Luttre à Namur entre Luttre et Courcelles-Motte et Courcelles-Motte à Monceau	36,270
Schaerbeek-Hal:		
	Etablissement de la nouvelle ligne de Schaerbeek à Hal avec raccordement aux lignes existantes y compris l'aménagement d'un faisceau de 11 voies à Hal	78,630
	Travaux divers d'un coût inférieur à 1 million de francs par travail exécutés dans les stations suivantes: Malines Atelier central, Mortsel, Ottignies, Ronet, Schaerbeek, Weerde à Malines.	
	Montant global: 1,583 mille.	1,583
Total: 944,310		
	A ajouter 10 p. c. pour imprévus sur le montant restant à dépenser, soit 55,999 mille.	55,999
Totaux: 1,000,309		

BIJLAGE III

Onder handen zijnde werken bij de oprichting
van de Maatschappij op die er noodzakelijk bijbehooren.

Stelsel van den Staat

a) Lijnen en Werken.

Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
<i>Bijzondere dienst van studie en van aanleg van nieuwe lijnen.</i>		
Antwerpen-Noord:		
	Inrichting van de statie omvattend 6 sporenbundels, eene kleine lokomotievenloods en verbindingssporen met de dokken.	120,430
Lijn Antwerpen naar Holland:		
	Verhooging en inleg van 4 lijnen tusschen Zurenborg en Austruweel	22,710
Fexhe-le-Haut-Clocher naar Kinkempois:		
	Aanleg van eene nieuwe lijn met inrichting van een bundel van 34 sporen te Voroux-Goreux en inrichting van een eerste deel van de statie van Kinkempois met een bundel van 12 sporen	128,510
Luttre naar Namen:		
	Aanleg op vier sporen van 2 baanvakken van Luttre naar Namen tusschen Luttre en Courcelles-Motte en Courcelles-Motte naar Monceau	36,270
Schaarbeek-Halle:		
	Aanleg van de nieuwe lijn Schaerbeek-Halle met verbinding met de bestaande lijnen, inbegrepen de inrichtingen van een bundel van 11 sporen te Halle	78,630
	Verschillende werken van minder dan 1 miljoen frank per werk, uitgevoerd in de staties te Mechelen-Centraal Werkhuis, Mortsel, Ottignies, Ronet, Sschaerbeek, Weerde bij Mechelen.	
	Geheel bedrag: 1,583 duizend	1,583
Te zamen: 944,310		
	Bij te voegen 10 t. h. voor onvoorziene uitgaven op het nog uit te geven bedrag, hetzij 55,999 duizend	55,999
Te zamen: 1,000,309		

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
b) Relevé des travaux.			b) Opgave der Werken.		
I. — Partie mécanique.			I. — Mechanisch gedeelte.		
	Installation de stockage, mélange et déchargement des charbons (Bressoux, 1924) ...	2,795		Inrichting voor opslag, mengeling en lossing van kolen (Bressoux, 1924) ...	2,795
	Une installation de stockage, mélange et déchargement des charbons à Haine-Saint-Pierre ...	2,739		Inrichting voor opslag, mengeling en lossing van kolen te Haine-Saint-Pierre ...	2,739
	Installation de stockage, mélange et déchargement des charbons à Meirelbeke ...	2,235		Inrichting voor opslag, mengeling en lossing van kolen te Meirelbeke ...	2,235
	6 Ponts-roulants, installations diverses d'appareils à air comprimé à l'oxygène et à l'acétylène de sablage des chaudières, etc... pour l'équipement de la nouvelle chaudronnerie de Salzinnes ...	1,841		6 rolbruggen, verschillende instellingen van toestellen met druklucht, met zuurstof en acetyleen voor het sableeren van stoomketels, enz... voor de uitrusting van de nieuwe ketelmakerij te Salzinnes ...	1,841
	Poste global pour installation dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs pour travail (équipements de foyers, machines-outils et appareils divers, grue à portique) ...	3,946		Globale post voor instellingen waarvan de kosten minder zijn dan 1,000,000 frank per werk (uitrustingen van haarden, werktuigmachines en verschillende toestellen, portaalkraan). ...	3,946
II. — Partie électrique.			II. — Electrisch gedeelte.		
	Poste global pour installations dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs (pomperies électriques, équipement d'une usine de production de l'énergie électrique) ...	973		Globale post voor instellingen waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank bedragen (electrische pompen, uitrusting van een werkhuis voor het voortbrengen van electrische drijfkraft) ...	973
	Total:	14,530		Te zamen:	14,530
	A ajouter 10 p. c. pour imprévus sur le montant restant à dépenser, soit 86 mille francs.	86		Bij te voegen 10 t. h. voor onvoorziene uitgaven op het nog uit te geven bedrag, hetzij 86 duizend frank ...	86
	Totaux:	14,616		Te zamen:	14,616
Services Généraux. — Travaux en cours.			Algemeene Diensten. — Onder handen zijnde werken.		
	Equipement de l'atelier d'imprimerie ...	1,453		Uitrusting van het drukkerijwerkhuis ...	1,453
	A ajouter 10 p. c. pour imprévus sur le montant restant à dépenser, (soit sur 675 + 87 = 762) = 76 mille ...	76		Bij te voegen 10 t. h. voor onvoorziene uitgaven op het nog uit te geven bedrag, (hetzij op 675 + 87 + 762) = 76 duizend ...	76
	Total:	1,529		Te zamen:	1,529
Capitulation des dépenses pour des travaux en cours lors de la constitution de la Société ou qui en sont le complément obligé. (En milliers de francs.)			Overzicht van de uitgaven voor de onder-handen werken bij de oprichting van de Maatschappij of die er noodzakelijk bij behooren. (In duizendtallen.)		
Désignation des services	Evaluation du coût des travaux		Aanduiding van de diensten	Raming der kosten	
Service V. ...	1,000,309		Dienst V. ...	1,000,309	
Service M. ...	14,616		Dienst M. ...	14,616	
Service E. ...	—		Dienst E. ...	—	
Services généraux ...	1,529		Algemeene Diensten ...	1,529	
Frais d'administration ...	11,200		Bestuurskosten ...	11,200	
Total:	1,027,054		Te zamen:	1,027,054	

ANNEXE IIIbis.

Travaux commencés depuis le 1^{er} septembre 1926.

« Régime Société Nationale. »

a) Service de la Voie.

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail
<i>Groupe d'Anvers.</i>		

Anvers-Bassins, Entrepôt:

Travaux d'extension de voies au Sud du goulet de raccordement, le long du 3^e bassin, au Sud du bassin du canal, au bassin Guillaume, entre les darses 2 et 3, remblais entre le bassin America et le Chenal de jonction, établissement de liaisons téléphoniques entre les postes de gardes-excentriques 21,940

Anvers-quais:

Construction de 2 bâtiments pour le service de l'Exploitation et travaux pour la mise en service de nouveaux quais. 3,820

Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail et exécutés dans les stations suivantes : Anvers-Dam, Anvers-Kiel, Anvers-Sud, Austruweel, Beerlaer, Boom, Borgerhout, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Nord-Ouest, Bruxelles-Tour et Taxis, Bruxelles à Anvers, Esschen, Dieghem, Duffel à Lierre, Haecht, Haren, Tilleul, Heyst-op-den-Berg, Hoboken, Hoboken-Hemixem, Hoboken-Mortsel, Laeken, Lierre, Louvain, Malines, Malines-Neckerspoel, Muysen, Opwijk, Puers-Saint-Amand, Saventhem, Tirlemont, Waerloos, Weelde-État.

Montant global : 2,220 mille francs 2,220

Groupe de Charleroi.

Châtelineau:

Rétablissement de la signalisation d'avant-guerre; rehaussement du fût supportant le réservoir de 100 mètres cubes; construction des ponts « du gouffre » 1,430

Monceau-formation:

Travaux de terrassements; établissement d'une voie nouvelle et d'un raccord entre l'extrémité de la 28^e voie et la voie de circulation des machines 3,240

Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail et exécutés dans les stations suivantes : Aisémont, Beaumont, Charleroi-Sud, Charleroi à Vireux, Chassart, Chassart à Rêves, Florennes-Centre, Frasnes-lez-Gosselies, Hauchies, Lambusart, La Sambre, Ligny-Sud, Le Vieux Campi-

BIJLAGE IIIbis.

Werken aangevangen sedert 1 September 1926.

Stelsel van de Nationale Maatschappij.

a) Dienst van de Baan.

Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
<i>Groep Antwerpen.</i>		

Antwerpen:

Uitbreidingswerken van de sporen ten Zuiden van het verbindingskanaal, langs het 3^e dok ten Zuiden van het kanaaldok, bij het Willemdok, tusschen de dokken 2 en 3, dammen tusschen het Amerikadok en de verbindingsgeul, aanleg van telefonische verbindingen tusschen de posten der excentriebewakers 21,940

Antwerpen-kaaien:

Constructie van 2 gebouwen voor den exploitatiedienst en werken voor het in-gebruikstellen van nieuwe kaaien 3,820

Allerlei werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk beloopt en welke in de volgende staties uitgevoerd worden: Antwerpen-Dam, Antwerpen-Kiel, Antwerpen-Zuid, Austruweel, Beerlaer, Boom, Borgerhout, Brussel Noord, Brussel Noord-West, Brussel-Turn en Taxis, Brussel naar Antwerpen, Esschen, Dieghem, Duffel naar Lier, Haecht, Haren, Tilleul, Heyst-op-den-Berg, Hoboken, Hoboken-Hemixem, Hoboken-Mortsel, Laken, Lier, Leuven, Mechelen, Mechelen-Neckerspoel, Muysen, Opwijk, Puurs-Sint-Amands, Saventhem, Thienen, Waarloos, Weelde-Staat.

Algemeen totaal: 2,220 duizend frank 2,220

Groep Charleroi.

Châtelineau:

Herstel van het seinstelsel van vóór den oorlog; ophooging van de schacht waarop de waterbak van 100 kubiek meter berust; bouw van de bruggen « du gouffre » 1,430

Monceau-vormingsstatie:

Aardewerken; aanleg van een nieuw spoor en van een verbindingsspoor tusschen het uiteinde van het 28^e spoor en het bijzonder spoor voor de lokomotieven 3,240

Allerlei werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk beloopt en in de volgende staties uitgevoerd worden: Aisémont, Beaumont, Charleroi-Zuid, Charleroi naar Vireux, Chassart, Chassart naar Rêves, Florennes-Centrum, Frasnes-lez-Gosselies, Hauchies, Lambusart, La Sambre, Ligny-Sud, Le Vieux

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
	naire, Lodelinsart à Tamines, Mariembourg, Monceau, Montignies formation, Oret, Piéton, Nèves et Commine, Vervies à Treignes, Waterloo, Berzée, Bruxelles-Midi à Châtelineau, Doisch, Fosses, Obaix-Buzet, Tamines. Montant global : 2,900 mille francs	2,900		Campinaire, Lodelinsart naar Tamines, Mariembourg, Monceau, Montignies-vormingsstatie, Oret, Piéton, Nèves, Commine, Vervies naar Treignes, Waterloo, Berzée Brussel-Zuid naar Châtelineau, Doisch, Fosses, Obaix-Buzet, Tamines. Algemeen totaal: 2,900 duizend frank	2,900
<i>Groupe de Gand.</i>			<i>Groep Gent.</i>		
Gand-St-Pierre:	Aménagement par suite de la suppression de la gare de Gand-Sud	7,100	Sint-Pieters-Gent:	Inrichting ten gevolge van de afschaffing van de statie van Gent-Zuid	7,100
Ostende Quai:	Construction d'un hall au-dessus de la sortie des voyageurs et du quai d'embarquement. Construction d'un local en dur et établissement d'un raccordement dans les voies de l'atelier	4,180	Oostende-kaai:	Bouw van een hall boven den uitgang der reizigers en van de aanlegkaai. Bouw van een lokaal in harde materialen en aanleg van een verbindingspoor tusschen de sporen der werkplaats	4,180
Sottegem:	Construction d'une nouvelle cabine Saxby en remplacement d'une cabine en bois (plus-value d'établissement). Agrandissement des batiments du service de la voie et prolongement de la longueur utile des voies 10 et 11. Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail et exécutés dans les stations suivantes : Anvers-Waes, Audenaerde, Baelegem-village, Bruges, Courtrai, Courtrai à Thourout, Denderleeuw, Denderleeuw à Courtrai, Erpe-Meire, Gand-Est, Gand à Mouscron, Gentbrugge atelier central, Godewaersvelde, groupe de Gand, Harelbeke, Heyst-sur-Mer, Knocke-sur-Mer, Ledeberg, Mariakerke, Meirelbeke, Ostende-Maritime, Ostende-Ville, Termonde, Vive-St-Eloi, Ypres, Zeebrugge, Blankenberghe, Bruges-Maritime, Bruxelles à Gand, Cuernie, Ste-Catherine, Gand, Muide, Gand à Adinkerke et Selzaete, Adinkerke à Poperinghe, Roulers. Montant : 4,330 mille francs	4,330	Sottegem:	Bouw van een nieuw Saxby seinhuis ter vervanging van een houten seinhuis (meerwaarde van inrichting). Vergrooiting van de dienstgebouwen van de baan en verlenging van de lengte van sporen 10 en 11. Allerlei werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk bedragen en welke uitgevoerd worden in de volgende staties : Antwerpen-Waas, Oudenaerde, Baelegem-Dorp, Brugge, Kortrijk, Kortrijk naar Thourout, Denderleeuw, Denderleeuw naar Kortrijk, Erpe-Meire, Gent-Oost, Gent naar Moesroen, Gentbrugge Centrale werkplaats Godewaersvelde, groep Gent, Harelbeke, Heyst-aan-Zee, Knocke-aan-Zee, Ledeberg, Mariakerke, Meirelbeke, Oostende-Zeehaven, Oostende-Stad, Dendermonde, Sint-Elooi's-Vijve, Ieper, Zeebrugge, Blankenberghe, Brugge-Zeehaven, Brussel naar Gent, Sint-Catharina-Kuurne, Gent, Muide, Gent naar Adinkerke en Selzaete, Adinkerke naar Poperinghe, Roeselaere. Bedrag: 4,330 duizend frank	4,330
<i>Groupe de Hasselt.</i>			<i>Groep Hasselt.</i>		
St-Trond:	Aménagement de la station Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail et exécutés dans les stations suivantes : Baelen-Wezel, Bilsen, Bockrijck, Bourg-Léopold, Diest, Hamont, Eygen-Bilsen, Hasselt-Maeseyck, Helchteren, Herenthals-Hamont, Looz, Moll, Neerpelt, Oostham, Schuelen, Tessenderloo, Tongres. Montant global : 1,790 mille francs	1,790	Sint-Truiden:	Inrichting van de statie Allerlei werken waarvan de kosten minder beloopt dan 1,000,000 frank per werk en in de volgende staties uitgevoerd worden : Baelen-Wezel, Bilsen, Bockrijck, Leopoldsburg, Diest, Hamont, Eygenbilsen, Hasselt-Maeseyck, Helchteren, Herenthals-Hamont, Borgloon, Moll, Neerpelt, Oostham, Schuelen, Tessenderloo, Tongeren. Algemeen totaal : 1,790 duizend frank	1,790

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
<i>Groupe de Liège.</i>			<i>Groep Luik.</i>		
Ans-Ans-Est-Liers:			Ans-Ans-Oost-Liers:		
	Alimentation par les eaux de la Meuse	3,320		(Aanvoer van Maaswater)	3,320
Gouvy:			Gouvy:		
	Travaux de voies et installations pour le service du matériel et pour la construction de la nouvelle remise, travaux de signalisation et extension des installations hydrauliques.	1,800		Werken aan de sporen en installaties voor den dienst van het materieel en voor den bouw van de nieuwe stelplaats, seinwerken en uitbreiding van de hydraulische inrichtingen	1,800
Liège-Guillemins:			Luik-Guillemins:		
	Construction d'un bâtiment à l'usage du service des Postes et Télégraphes et aménagement du bâtiment des recettes, placement de pompes électriques dans les couloirs sous-voies, établissement d'une nouvelle chaufferie et de deux bassins de décantation à la remise aux locomotives. Aménagement de la gare latérale	5,950		Constructie van een gebouw voor den dienst van Posterijen en Telegrafen en inrichting van het ontvangstgebouw, plaatsing van elektrische pompen in de gangen onder de sporen, aanleg van een nieuwe stookplaats en van twee waterzuiveringsbakken bij de stelplaats der locomotieven. Inrichting van de zijstatie	5,950
	Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail et exécutés dans les stations suivantes : Ans, Avernas, Braives, Chênée, Cornillon à Liège, Glons Haut à Montzen, Herbesthal, Herstal, Hockai, Francorchamps, Kinkenpois, Aguesses, Liège-Longdoz à Visé, Liège-Vivegnis, Losheimergraben, Pepinster, Raeren, Lengeber, Sourbrodt, Stavelot, Vielsalm à Born, Visé-Bas, Visé à Montzen, Warsage.			Allerlei werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk beloopt en welke in de volgende staties uitgevoerd worden : Ans, Avernas, Braives, Chênée, Cornillon naar Luik, Glons-Haut naar Montzen, Herbesthal, Herstal, Hockai, Francorchamps, Kinkenpois, Aguesses, Luik-Longdoz naar Visé, Luik-Vivegnis, Losheimergraben, Pepinster, Raeren, Lengeber, Sourbrodt, Stavelot, Vielsalm naar Born, Visé-Bas, Visé naar Montzen, Warsage.	
	Montant global : 2,300 mille francs	2,300		Algemeen totaal : 2,300 duizend frank	2,300
<i>Groupe de Mons.</i>			<i>Groep Bergen.</i>		
Cuesmes:			Cuesmes:		
	Création de voies de garage, de triage et voies pour transbordeur, transformation de la chaudronnerie en atelier de levage	1,190		Aanleg van zij- en wisselsporen en van sporen voor transbordeur, onvorming van de ketelmakerij in hijschwerkplaats	1,190
Renaix:			Ronse:		
	Aménagement du faisceau central vers Leuze. Signalisation des voies dépendant des cabines II et III. Etablissement de Slots à la cabine II et complément de signalisation du poste III	3,540		Veranderingen van de centrale sporen naar Leuze. Voorziening met signalen van de sporen bediend door de seinhuizen II en III. Instelling van « Slots » aan het seinhuis II en bijgevoegd seinstelsel aan de post III	3,540
St-Ghislain:			St-Ghislain:		
	Etablissement d'un faisceau de garage pour voitures	1,350		Aanleg van verscheidene zijsporen voor rijtuigen	1,350
Warquignies:			Warquignies:		
	Aménagement réduit, établissement de la 3 ^e voie du pont à peser à l'entrée de la dépendance, établissement de clôtures autour des nouvelles installations	1,220		Veranderingen op kleine schaal, aanleg van het 3 ^e spoor op de waagbrug bij den ingang van het bijgebouw, plaatsen van afsluitingen rond de nieuwe installaties	1,220
	Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail et exécutés dans les stations suivantes : Alloin, Amongies, Ath, Bracquegnies, Boussu-Bois, Bruxelles (petite-île), Clabecq, Cuesmes à Quiévrain, Dour, Ecaussines-Carrières, Forest.			Allerlei werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank bedragen en welke in de volgende staties uitgevoerd worden : Alloin, Amougies, Ath, Bracquegnies, Boussu-Bois, Brussel (klein eiland), Clabecq, Cuesmes naar Quiévrain, Dour, Ecaussines-Carrières, Vorst.	

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
	Midi, Foreux-Lobbes, Frasnes-lez-Buissenal, groupe de Mons, Hennuyères, Houdeng, Jemappes, La Croyère, La Louvière, Morlanwelz, Nimy, Quaregnon-Central, Quiévrain, Rognon, Templeuve, Tournai, Ville-Pommereul, Masnuy-St-Pierre, Blaton, Lessines, Braine-le-Comte, Ellezelles, Herseaux et Peruwelz. Montant global : 2,460 mille francs	2,460		Zuid, Foreux-Lobbes, Frasnes-lez-Buissenal, Groep Bergen, Hennuyères, Houdeng, Jemappes, La Croyère, La Louvière, Morlanwelz, Nimy, Quaregnon-Central, Quiévrain, Rognon, Templeuve, Doornik, Ville-Pommereul, Masnuy-Saint-Pierre, Blaton, Lessen, 's Gravenbrakel, Ellezelles, Herseeuw en Peruwelz. Algemeen totaal: 2,460 duizend frank	2,460
	<i>Groupe de Namur.</i>			<i>Groep Namen.</i>	
	Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail et exécutés dans les stations suivantes : Arlon, Florenville (gare privée des Epioux), Jemelle, Libramont à Bertrix, Marloie à Jemelle, Offagne, Sterpenich, Vignée, Virton-Saint-Mard, Warnant, Bruxelles-Namur, Bruxelles-Sterpenich et Gembloix-Libramont. Montant global: 1,900 mille francs.	1,900		Allerlei werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk beloopt en welke in de volgende staties uitgevoerd worden : Florenville (particuliere statie « des Epioux »), Jemelle, Libramont naar Bertrix, Marloie naar Jemelle, Offagne, Sterpenich, Vignée, Virton-Saint-Mard, Warnant, Brussel-Namen, Brussel-Sterpenich en Gembloers-Libramont. Algemeen totaal: 1,900 duizend frank	1,900
	<i>Service des signaux.</i>			<i>Seindienst.</i>	
Courtrai:	Etablissement de cabines électriques	3,480	Kortrijk:	Bouw van elektrische seinhuizen	3,480
Mons:	Etablissement de 2 cabines électriques	2,720	Bergen:	Bouw van 2 elektrische seinhuizen	2,720
	Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail et exécutés dans les stations suivantes : Athus, Bruges, Bruxelles-Nord à Anvers, Charleroi-Sud, Liège-Guillemins, Marchienne-au-Pont, Ressau-Termonde à Malines via Denderleeuw, Charleroi-Sud à Châtelaineau et Schaerbeek. Montant global: 5,510 mille francs	5,510		Allerlei werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk beloopt en welke in de volgende staties uitgevoerd worden : Athus, Brugge, Brussel-Noord naar Antwerpen, Charleroi-Zuid, Luik-Guillemins, Marchienne-au-Pont, Spoorwegwet Dendermonde naar Mechelen via Denderleeuw, Charleroi-Zuid naar Châtelaineau en Schaerbeek. Algemeen totaal: 5,510 duizend frank	5,510
	<i>Service spécial d'aménagement des grandes gares.</i>			<i>Bijzondere dienst voor veranderingen in de groote staties.</i>	
Braine-le-Comte:	Dédoublement de la voie au droit du tunnel de Braine-le-Comte	9,560	's Gravenbrakel:	Splitsing van het spoor aan den rechterkant van de tunnel te 's Gravenbrakel	9,560
Gouvy:	Démolition et reconstruction de la remise aux locomotives (plus-value d'établissement).	1,410	Gouvy:	Afbraak en wederopbouw van de locomotievenstelplaats (meerwaarde van inrichting).	1,410
Marloie:	Aménagement de la station	5,780	Marloie:	Veranderingen aan de statie	5,780
	Travaux dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs. Montant global: 780 mille francs	780		Werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank bedragen. Algemeen totaal: 780 duizend frank	780
	<i>Service spécial d'études et de construction de lignes nouvelles.</i>			<i>Bijzondere dienst van studie en van aanleg van nieuwe lijnen.</i>	
Anvers:	Complément des installations ferroviaires;		Antwerpen:	Uitbreiding van de spoorweginstallaties ;	

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
	raccordement entre Anvers-Nord et Austruweel, Anvers-Nord et la ligne de la Hollande.	31,250		verbinding tusschen Antwerpen-Noord en Austruweel. Antwerpen-Noord en de lijn naar Nederland.	31,240
Nismes à Treignes:	Mise à double voie	20,930	Nismes naar Treignes:	Aanleg van een tweede spoor	20,930
Ottignies:	Construction d'un bâtiment à usages divers et d'un bâtiment annexe à la remise	2,260	Ottignies:	Constructie van een gebouw voor alle gebruik en van een bijgebouw van de stelplaats	2,260
Ronet:	Construction d'un bâtiment à usages divers et d'une lampisterie; aménagement de locaux; construction d'un hangar, de fosses à cendrées et de fosses pour appareils de levage; fondations pour grues hydrauliques.	4,630	Ronet:	Constructie van een gebouw voor alle gebruik en van een lampenhok; inrichting van lokalen; aanbouw van een loods, van aschkuilen en kuilen voor hijschtoestellen; fundeeringen voor waterkranen	4,630
	<i>Outillage et Matériel.</i>			<i>Werktuigen en Materieel.</i>	
Réseau:	Acquisition d'outillage pour le service de la voie	6,110	Net:	Aankoop van werktuigen voor den dienst van het spoor	6,110
	Total:	174,670		Te zamen:	174,670
	A ajouter 10 p. c. pour imprévus sur le montant restant à dépenser, soit 15,302 francs.	15,302		Bij te voegen 10 t. h. voor onvoorziene uitgaven op het nog uit te geven bedrag, hetzij 15,302 frank	15,302
	Total:	189,972		Te zamen:	189,972
	<i>b) Service du Matériel.</i>			<i>b) Dienst van het Materieel.</i>	
	<i>I. — Partie mécanique.</i>			<i>I. — Mechanisch gedeelte.</i>	
	5 installations de lavage de machines	1,730		5 waschinstellingen voor machines	1,730
	2 transbordeurs de 45 tonnes; un transbordeur de 25 tonnes; 30 jeux de verins Kuttruff; 2 grues automobiles; 3 tracteurs Fordson-Malines	1,553		2 transbordeurs van 45 ton; een transbordeur van 25 ton; 30 stellen vijzels Kuttruff; 2 auto-kranen; 3 tractors Fordson-Mechelen	1,553
	Machines-outils et appareils divers pour tous les ateliers du réseau	1,819		Machine-werktuigen en verschillende toestellen voor al de werkhuizen van het net	1,819
	Fournitures et travaux de faible importance dt 1-9-26 au 30-6-28	1,000		Leveringen en werken van minder belang van 1-9-26 tot 30-6-28	1,000
	Poste global pour installations dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail (monte-charges pompes à moteurs, appareils dépoussiéreurs, foyers à vent soufflé). 1,929 mille	1,929		Gehcele post voor instellingen waarvan de kosten minder dan 1 miljoen frank per werk bedragen (vrachtliften, motorpompen, stof-toestellen, haarden met blaasbalg). 1,929 duizend frank	1,929
	<i>II. — Partie électrique.</i>			<i>II. — Electrisch gedeelte.</i>	
Latour:	Equipement électrique des nouvelles installations	1,017	Latour:	Electrische uitrusting van de nieuwe inrichtingen	1,017
	Nombreux travaux d'installation d'éclairage électrique de moindre importance dans les stations et ateliers du 1-9-27 au 30-6-28	2,500		Talrijke werken van electrische verlichting van gering belang in de staties en werkhuizen van 1-9-27 tot 30-6-28	2,500
	Poste global pour installations dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutées à Bascoup, Bertrix, Denderleeuw,			Globale post voor inrichtingen van minder dan 1 miljoen frank per stuk, uitgevoerd te Bascoup, Bertrix, Denderleeuw, Gent-Zee-	

Désignation des stations.	Libellé des travaux.	Evaluation du coût du travail.	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
	Gand-Maritime, Gentbrugge, Schaerbeek, Schaerbeek-Josaphat, Verviers-Central, Won- delghem, Stockem, Ronet, Salzannes et An- vers-Nord.			haven, Gentbrugge, Schaarbeek, Schaarbeek- Josaphat, Verviers-Central, Wondelghem, Stockem, Ronet, Salzannes en Antwerpen- Noord.	
	Montant global: 5,672 mille	5,672		Globaal bedrag: 5,672 duizend frank	5,672
	Total:	18,130			
	A ajouter 10 p. c. pour imprévus sur le mon- tant restant à dépenser, soit 990 mille francs.	990		Bij te voegen 10 t. h. voor onvoorziene uit- gaven op het nog uit te geven bedrag, hetzij 990 duizend frank	990
	Total:	19,120			

Te zamen : 18,130

Te zamen : 19,120

c) Service de l'Exploitation.

Matériel commandé après le 1-9-1926.

	Evaluation du coût du travail et des fournitures.
Acquisition d'engins de pesage de levage, de transport de petit ou- tillage des stations, de petit matériel (stations et trains) de mo- bilier, de machines comptables et à statistiques	3,545
A ajouter 10 p. c. pour imprévus sur le montant restant à dépenser (soit sur 1,200 mil. + 72 mil. = 1,920 mil.) = 192 mille	192
Total:	3,737

Récapitulation des dépenses pour les travaux commencés
après la constitution de la Société.
(En milliers de francs.)

Désignation des services.	Evaluation du coût des travaux.
Service V.	189,972
Service M.	19,120
Service E.	3,737
Frais d'administration	4,000
Total:	216,829

c) Dienst van de Exploitatie

Besteld materieel na 1-9-1926.

	Raming van kosten van het werk en de leveringen.
Aankoop van weeg-, hijsch- en ver- voertuigen, van kleine werktuigen voor de staties, van klein materieel (staties en treinen), van meubelen, tel- en statistiekmachines	3,545
Bij te voegen 10 t. h. voor onvoor- ziene uitgaven op het nog uit te geven bedrag (hetzij op 1,200 dui- zend + 72 duizend = 1,920 duizend) = 192 duizend frank	192
Te zamen :	3,737

Overzicht van de uitgaven voor de werken
na de oprichting van de Maatschappij.
(In duizendtallen.)

Aanduiding van de diensten.	Raming van de kosten der werken.
Dienst V.	189,972
Dienst M.	19,120
Dienst E.	3,737
Bestuurskosten	4,000
Te zamen :	216,829

ANNEXE IIIter.

Travaux à entamer en 1929.

« Régime Société Nationale. »

a) Service de la Voie.

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail
<i>Groupe d'Anvers.</i>		
Anvers-Central et Triangle de Berchem :		
Construction d'une nouvelle cabine et extension des voies		1,560
Anvers-Zurenborg :		
Installation de cours aux marchandises ...		6,000
Boom :		
Agrandissement de la gare et travaux de signalisation (cabines I et II)		2,200
Borgerhout :		
Aménagement d'une gare internationale ...		3,370
Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Anvers-Dam, Anvers-Stuyvenberg, Berchem-Groenenhoek, Bouchout, Bruxelles-T.-T., Cortenberg, Haren-Tilleul, Heyst-op-den-Berg, Lierre, Lierre-Emblehem, Louvain-A.-C., Malines-Neckerspoel, Muysen, Schaerbeek - Voyageurs, Schaerbeek-Sud, Termonde à Malines, Waerloos, Weert-Saint-Georges, Boom, Hoboken, Bruxelles, Anvers à Esschen, Anvers-Kiel, Anvers-Sud, Austruweel, Londerzeel-Ouest, Malines, Turnhout.		
Montant global : 3,680 mille		3,680

Groupe de Charleroi.

Charleroi (Ville-Haute) :

Suppression du passage à niveau de la porte de Waterloo et déplacement de la ligne vers Gilly	13,000
Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Braine-l'Alleud, Charleroi-(Sud)-Quai, Charleroi, Montignies, Piéton, Godarville, Gouy-lez-Piéton, Le Campinaire, Lobbes à Chimay (ligne), Luttre à Trazegnies (ligne), Manage à Luttre (ligne), Marchienne-Est, Marcinelle, Pavillons, Senzeilles, Thuillies, Walcourt à Florennes (ligne), Charleroi-Sud, Châtelaineau à Givet, Ermeton-sur-Biert, Falisolle, Aisémont, Denée, Falaën, Ligny-Sud, Sombreffe, Le Vieux-Campinaire, Falemprise, Cerfontaine,	

BIJLAGE IIIter.

Werken in 1929 aan te vangen.

« Regime Nationale Maatschappij. »

a) Dienst van het spoor.

Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
<i>Groep Antwerpen.</i>		
Antwerpen-Centraal en Driehoek van Berchem :		
Bouwen van eene nieuwe kabien en uitbreiding der sporen		1,560
Antwerpen-Zurenborg :		
Aanlegplaatsen voor goederen		6,000
Boom :		
Vergrooting der statie en signalisatiewerken kabienen I en II)		2,200
Borgerhout :		
Aanleggen van eene internationale statie ...		3,370
Verschillende werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk bedragen, werken uitgevoerd in de volgende staties : Antwerpen - Dam, Antwerpen - Stuyvenberg, Berchem - Groenenhoek, Bouchout, Brussel T.-T., Cortenberg, Haren-Tilleul, Heyst-op-den-Berg, Lier, Lier-Emblehem, Leuven A.-C., Mechelen-Neckerspoel, Muysen, Schaerbeek-Reizigers, Schaerbeek-Zuid, Dendermonde op Mechelen, Waerloos, St-Joris-Weert, Boom, Hoboken, Brussel, Antwerpen op Esschen, Antwerpen-Kiel, Antwerpen-Zuid, Austruweel, Londerzeel-West, Mechelen, Turnhout.		
Globaal bedrag : 3,680 duizend frank		3,680

Groep Charleroi.

Charleroi (Boven-stad) :

Afschaffing van den overweg aan de poort van Waterloo en verplaatsing der lijn naar Gilly	13,000
Verschillende werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk bedragen, werken in de volgende staties uitgevoerd : Eigen Brakel, Charleroi - (Zuid) - Kaaien, Charleroi, Montignies, Piéton, Godarville, Gouy-lez-Piéton, Le Campinaire, Lobbes à Chimay (lijn), Luttre naar Trazegnies (lijn), Manage naar Luttre (lijn), Marchienne-Oost, Marcinelle, Pavillons, Senzeilles, Thuillies, Walcourt naar Florennes (lijn), Charleroi-Zuid, Châtelaineau naar Givet, Ermeton-sur-Biert, Falisolle, Aisémont, Denée, Falaën, Ligny-Zuid, Sombreffe, Le Vieux-Campi-	

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
	Neuville-Sud, Roly, Groupe, Mariembourg, Mettet, Treignes, Auvelais, Baulers. Montant global: 5,610 mille	5,610		naire, Falemprise, Cerfontaine, Neuville- Zuid, Roly, Groupe, Mariembourg, Mettet, Treignes, Auvelais, Baulers. Globaal bedrag : 5,610 duizend frank... ..	5,610
	<i>Groupe de Gand.</i>			<i>Groep Gent.</i>	
Grammont:			Geeraardsbergen :		
	Etablissement d'une signalisation électrique. Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Adinkerke, Belcele, Berchem-Ste-Agathe, Bruges (ateliers des wa- gons), Caestre, Comines, Deynze, Ligne de Deynze à Adinkerke, Exaerde, Furnes, Gand (Entrepôt), Gavere, Gentbrugge (At. Centr.), Godewaersvelde, Haeltert, Hamme, Harel- beke, Ingelmunster, Iseghem, Knocke-sur- Mer, La Pinte, Lauwe, Melle, Moerbeke- Waes, Gand (conduite d'eau), Nieuport (Ville), Ostende (Maritime), Ostende (re- mise), Pitthem, Roulers, Termonde, Vive- St-Eloi, Wacreghem, Westroosebeke, Ypres, Zeebrugge, Zwyndrecht et Groupe Corte- marck, Lichtervelde, Menin, Tête de Flandre, Thourout. Montant global : 7,670 mille francs	1,000 			

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
	Visé-Bas, Visé-Haut, Waremmé, Warsage, Welkenraedt, Ligne 24, Kalterherberg à Sourbrodt, Landen, Pepinster, Remicourt, Saint-Vith, Trooz.			den stad), Visé (boven stad), Warsage, Welkenraedt, Lijn 24, Kalterherberg naar Sourbrodt, Landen, Pepinster, Remicourt, Sint-Vith, Trooz.	
	Montant global : 3,760 mille francs	3,760		Globaal bedrag : 3,760 duizend frank	3,760
	<i>Groupe de Mons.</i>			<i>Groep Bergen.</i>	
Havannes :			Havannes :		
	Aménagement de la station, établissement d'un raccordement des installations de la Société Carrières et Ciments Bataille à Gaurain-Ramecroix	1,430		Inrichting van de statie, aanleg van eene verbinding der instellingen van de « Société Carrières et Ciments Bataille » te Gaurain-Ramecroix	1,430
	Travaux divers dont le coût est inférieur à 500,000 francs par travail exécutés dans les stations suivantes : Bierges, Boussu, Bois, Buysinghen et Loth, Ecaussines-Carrières, Enghien, Flénu, Produits, Frasnes-les-Buissonal, Grandglise, Grandmetz, Havré-Ville, Houdeng-Gœgnies, La Louvière, Gare industrielle, Lembecq, Lessines-Carrières, Leuze, Manage, Masnuy-St-Pierre, Mouscron, Neufvilles, Obourg, Rognon, Tournai à Mons (ligne), Tournai à Mouscron (ligne), Vellereille-le-Sec, Wauthier-Braine, Mons (atelier des voitures). Groupe.			Verschillende werken waarvan de kosten minder zijn dan 500,000 frank per werk uitgevoerd in de volgende staties : Bierges, Boussu-Bois, Buysinghen en Loth, Ecaussines-Carrières, Edingen, Flénu-Produits, Frasnes-les-Buissonal, Grandglise, Grandmetz, Havré-Ville, Houdeng-Gœgnies, La Louvière (Nijverheidstatie), Lembeek, Lessen-Steengroeven, Leuze, Manage, Masnuy-St-Pierre, Moeskroen, Neufvilles, Obourg, Rognon, Doornik-Bergen (lijn), Doornik-Moeskroen (lijn), Vellereille-le-Sec, Wauthier-Braine, Bergen (rijtuigenwerkhuis), Groep.	
	Montant global : 2,690 mille francs	2,690		Globaal bedrag : 2,690 duizend frank	2,690
	<i>Groupe de Namur.</i>			<i>Groep Namen.</i>	
Bruxelles (Q.-L.) :			Brussel (Leopoldswijk) :		
	Nouvelles installations du chauffage; établissement d'une usine de compression de gaz; aménagement de la station, sous-station électrique. Abris parapluie. Garage autos	8,120		Nieuwe verwarmingsinstelling; inrichting van een werkhuis van gasverdichting; inrichting van de statie, elektrische bij-statie. Schuildaken. Auto-garage.	8,120
Limal :			Limal :		
	Etablissement d'un faisceau de relais... ..	4,270		Aanleg van relaisbundels... ..	4,270
	Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Anseremme, Arlon, Aubange, Bastogne, Bastogne-Sud, Ciney, Framière, Grupont, Latour-et-Chenois, Naninne, Onoz, Spy, Sauvenière, Signeulx, Warnant, Wiesme, Bruxelles (Q.-L.) à Stockem, Florenville, Gembloux, Libramont et Gouvy.			Verschillende werken waarvan de kosten minder bedragen dan 1,000,000 frank per werk, uitgevoerd in de staties : Anseremme, Aarlen, Aubange, Bastenaken, Bastenaken - Zuid, Ciney, Framière, Grupont, Latour-et-Chenois, Naninne, Onoz, Spy, Sauvenière, Signeulx, Warnant, Wiesme, Brussel (L. W.) naar Stockem, Florenville, Gemblours, Libramont en Gouvy.	
	Montant global : 3,430 mille francs	3,430		Globaal bedrag : 3,430 duizend frank	3,430
	<i>Service des Signaux.</i>			<i>Dienst der Signalen.</i>	
Bruxelles (Q.-L.) :			Brussel (L. W.) :		
	Etablissement d'une cabine électrique pour la signalisation du nouvel aménagement	1,740		Aanleg van eene elektrische kabien voor den seindienst van de nieuwe inrichting	1,740
Louvain-Muysen-Schellebelle :			Louven-Muysen-Schellebelle :		
	Concentration de la manœuvre des aiguillages et des signaux dans les stations intermédiaires	1,350		Samenstelling van de bediening der wissels en signalen in de tussenstaties	1,350
Montzen :			Montzen :		
	Etablissement d'une cabine électrique côté vers Remersdael pour la desserte du nouvel			Aanleg van eene elektrische kabien langs den kant van Remersdaal voor de bediening van	

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
	aménagement et des têtes de faisceaux C et D. (Plus-value d'établissement.)	2,470		de nieuwe inrichting en van de bundelhoof- den C en D. (Meerwaarde van aanleg).	2,470
Ottignies:	Etablissement d'une cabine électrique en rem- placement des cabines Saxby, n° 1, 2 et 4. (Plus-value d'établissement.)	2,220	Ottignies :	Aanleg van eene elektrische kabiën en ver- vanging van de kabiëns Saxby, n° 1, 2 en 4. (Meerwaarde van aanleg)	2,220
Gand-Maritime:	Manœuvre centrale électrique de la tête du faisceau G, réservé au triage	1,540	Gent-Haven :	Centrale elektrische bediening van het bundel- hoofd G, voorbehouden voor de verdeeling.	1,540
	Travaux divers dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail exécutés dans les stations suivantes : Blandain, Bassily, Ghislenghien, Verrijck, Denderleeuw à Gand-St-Pierre, Termonde, Réseau.			Verschillende werken waarvan de kosten min- der zijn dan 1,000,000 frank per werk uitge- voerd in de stations van Blandain, Bassily, Ghislenghien, Verrijck, Denderleeuw tot Gent-St-Pieter, Dendermonde, Net.	
	Montant global : 4,690 mille francs	4,690		Globaal bedrag : 4,690 duizend frank	4,690
	<i>Service spécial d'aménagement des grandes gares.</i>			<i>Bijzondere dienst van inrichting der groote stations.</i>	
Termonde:	Détournement avec relèvement de la ligne Termonde-Lokeren aux abords de Termonde (acquisition des terrains nécessaires)... ..	1,300	Dendermonde :	Afleiding met ophooging van de lijn Dender- monde-Lokeren nabij Dendermonde (aankoop van de noodige gronden)	1,300
	<i>Service spécial d'études et de construction des lignes nouvelles.</i>			<i>Bijzondere dienst van studie en van aanteg van nieuwe lijnen.</i>	
Ligne de Berchem-Zurenburg :	Etablissement de la quadruple voie Berchem- Borgerhout-Zurenburg	19,000	Lijn Berchem-Zurenburg :	Aanleg van de vierdubbele lijn Berchem- Borgerhout-Zurenburg	19,000
Malines à Contich (Casernes) :	Dédoublément de la ligne Malines-Contich (Casernes) inclus sauf au droit de la Nèthe où une troisième voie sera établie, y compris la suppression du passage à niveau à la sortie de la gare de Malines vers Anvers ainsi que les modifications dans les stations	25,500	Mechelen-Kontich (Kazernen) :	Verdubbeling van de lijn Mechelen-Kontich (Kazernen) inbegrepen behalve rechts van de Nethe waar eene derde lijn zal aangelegd worden, met inbegrip van de opheffing van den overweg bij 't verlaten van de statie Mechelen naar Antwerpen evenals de veran- deringen in de staties	25,500
	<i>Service d'entretien de la voie.</i>			<i>Dienst van onderhoud der spoorlijnen.</i>	
	Travaux dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs :			Werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank bedragen :	
	Montant global : 230,000,000	230		Globaal bedrag : 230,000,000	230
Réseau :	Acquisition de gros outillage d'entretien de la voie	2,500	Net :	Aankoop van zware werktuigen voor het onderhoud der lijnen	2,500
Réseau :	Acquisition de mobilier et de petit outillage.	3,000	Net :	Aankoop van meubelen en kleine werktuigen.	3,000
	Total	141,370		Te zamen	141,370
	A ajouter 10 p. c. pour imprévus	14,137		Bij te voegen 10 t. h. voor onvoorziene uit- gaven	14,137
	Total	155,507		Te zamen	155,507

b) *Service du Matériel*

Libellé des travaux	Evaluation du coût des travaux et des fournitures
---------------------	---

I. — *Partie mécanique.*

Extensions des installations de lavage à l'eau chaude avec récupération de chaleur dans un certain nombre de remises (Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Meirelbeke, Louvain, Haine-Saint-Pierre)	1,154
Acquisition de machines-outils pour le travail des métaux, machines d'essais, appareils pneumatiques, foreuses électriques. Matériel pour fonderies et pour forges, achat d'appareils de levage pour les ateliers centraux de locomotives	1,250
Acquisition de 18 camions automobiles pour parer à l'accroissement du trafic de la prise et de la remise à domicile des colis	1,800
Poste global pour installations diverses dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail (aménagement de salle de théorie, installation presse pour mandrinage, four à tremper les ressorts, treuil de 500 kg., chèvre électrique de 15 tonnes, poste de nettoyage et d'entretien, engins de pesage et de manutention électro-aimant).	
Grue à vapeur, dépoussiéreurs électriques, 2 wagons plats de 100 tonnes, divers et imprévus.	
Montant global: 2,454 mille francs	2,454

II. — *Partie électrique.*

Equipements et installations électriques dans les ateliers, stations, etc. du réseau, chauffage et éclairage des trains	6,172
III. — <i>Equipement des wagons au frein continu.</i>	420,000

Total: 432,830

A ajouter 10 p. c. pour imprévus 43,283

Total: 476,113

Récapitulation des dépenses prévues pour des travaux à entreprendre en 1929.
(En milliers de francs.)

Désignation des services	Evaluation du coût des travaux
Service V.	155,507
Service M.	476,113
Services Généraux	—
Total:	631,620

b) *Dienst van het Materieel.*

Opgave van de werken.	Raming van de kosten der werken en der leveringen.
-----------------------	--

I. — *Mechanisch gedeelte.*

Uitbreidingen van de waschinrichtingen met warm water, met heropvang van de warmte in een zeker getal loodsen (Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Meirelbeke, Leuven, Haine-Saint-Pierre)	1,154
Aankoop van mechanische werktuigen voor de bewerking van metalen, proefmachines, gastoe-stellen, elektrische boormachines, materieel voor smelterijen en ijzergieterijen, aankoop van heftoe-stellen voor de centrale locomotievenwerkhuisen	1,250
Aankoop van 18 vrachtauto's ten einde het hoofd te bieden aan het verkeer van het afhalen en bestellen der colis ten huize	1,800
Globale post voor verschillende installaties, waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk bedragen (inrichting van de theoriezaal, plaatsen van een boorpers, oven voor het harden der veeren, windas van 500 kgr., elektrische bok van 15 ton, reinigings- en onderhoudspost, weeg-, laad- en los-toestellen, electro-magneet).	
Stoomkraan, elektrische stofzuigers, 2 platte wagens van 100 ton, verschillende en onvoorziene aankopen.	
Algemeen totaal: 2,545 duizend frank	2,545

II. — *Electrisch gedeelte.*

Monteering en elektrische installaties in de werk-plaatsen, staties, enz. van het net, verwarming en verlichting der treinen	6,172
III. — <i>Voorziening van de wagens met een door-loopende rem</i>	420,000

Te zamen: 432,830

10 t. h. bijvoegen voor onvoorziene uitgaven 43,283

Te zamen: 476,113

Overzicht van de uitgaven voorzien voor de werken aan te vangen in 1929.
(In duizenden franken.)

Aanduiding van de diensten	Raming der kosten
Dienst V.	155,507
Dienst M.	476,113
Algemeene diensten	—
Te zamen:	631,620

ANNEXE IIIquater.

Travaux à entamer en 1930.

« Régime Société Nationale ».

a) Voie.

(En milliers de francs.)

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail
<i>Groupe d'Anvers.</i>		
	Travaux divers d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Aerschot, Anvers-Sud, Anvers-Zurenborg, Berchem, Bruxelles-Allée-Verte, Bruxelles-Tour-et-Taxis, Duffel, Holsbeke, Louvain, Lovenjoul, Malines, Ateliers centraux, Muysen, Schaerbeek-Josaphat, Tirlemont, Turnhout, Wavre-Sainte-Catherine, Weelde	5,073
<i>Groupe de Charleroi.</i>		
La Sambre à Châtelineau :		
	Etablissement du block enclenché et de la palette à 3 positions	1,015
	Travaux divers d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Bascoup, Baulers, Charleroi-Ouest, Châtelineau, La Sambre, Luttre ateliers centraux, Marchienne-au-Pont, Monceau, Montignies, Rhode-Sainte-Genèse... ..	1,163
<i>Groupe de Gand.</i>		
Boesinghe :		
	Reconstruction du pont sur le canal d'Ypres à l'Yser (plus-value d'établissement)... ..	1,400
Deynze à Cortemarck :		
	Dédoublage de la section Deynze-Thielt et de la section Lichtervelde-Cortemarck	7,445
Gand-Maritime :		
	Aménagement des voies des darses et construction de bureaux au petit Dock	4,556
Sottegem :		
	Aménagement de la station et établissement d'une cabine électrique en remplacement de 2 cabines et d'un poste à terre (plus-value d'établissement)	1,785
	Travaux divers d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Bruges, Courtrai, Courtrai	

ANNEXE IIIquater.

Werken aan te vangen in 1930.

« Regime Nationale Maatschappij ».

a) Spoor.

(In duizendtallen.)

Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
<i>Groep Antwerpen.</i>		
	Verschillende werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk bedragen, werken uitgevoerd in de volgende staties : Aerschot, Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Zurenborg, Berchem, Brussel - Groendreef, Brussel-Turn en Taxis, Duffel, Holsbeke, Leuven, Lovenjoul, Mechelen, Centrale werkhuisen, Muysen, Schaerbeek-Josaphat, Thienen, Turnhout, Sinte-Katharina-Waver, Weelde	5,073
<i>Groep Charleroi.</i>		
De Samber naar Châtelineau :		
	Oprichting van het seinhuis en van de palet met 3 standen	1,015
	Verschillende werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk bedragen, werken uitgevoerd in de volgende staties : Bascoup, Baulers, Charleroi-West, Châtelineau, De Samber, Luttre Centrale werkhuisen, Marchienne-au-Pont, Monceau, Montignies, Sint-Genesius-Rhode	1,163
<i>Groep Gent.</i>		
Boesinghe :		
	Heropbouw van de brug over de vaart van IJperen naar den IJzer (hoogere kosten van oprichting)	1,400
Deynze naar Cortemarck :		
	Verdubbeling van de sectie Deynze-Thielt en van de sectie Lichtervelde-Cortemarck	7,445
Gent-Zeehaven :		
	Aanleggen van sporen in de havendokken en bouwen van kantoren in het klein dok.	4,556
Sottegem :		
	Veranderingen in de statie en oprichting van eene electrische kabien ter vervanging van 2 kabienen en van een post op plattengrond (hoogere kosten van oprichting)	1,785
	Verschillende werken waarvan de kosten minder bedragen dan 1,000,000 frank per werk, werken uitgevoerd in de volgende staties :	

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
	à Thourout, Deynze, Eecloo, Furnes, Gentbrugge ateliers centraux, Grammont, Hazebrouck, Ingelmunster, Iseghem, Meirelbeke, Moere, Oostroosebeke, Ostende, Ostende-Quai, Rousbrugge, Termonde	2,615		Brugge, Kortrijk, Kortrijk naar Thourout, Deynze, Eekloo, Veurne, Gentbrugge centrale werkhuizen, Geeraardsbergen, Hazebrouck, Ingelmunster, Iseghem, Meirelbeke, Moere, Oostroosebeke, Oostende, Oostende-Kaaien, Rousbrugge, Dendermonde	2,615
	<i>Groupe de Hasselt.</i>			<i>Groep Hasselt.</i>	
	Travaux divers d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes: Hamont, Hasselt, Herenthals, à Hamont, Moll, Nederheim	292		Verschillende werken uitgevoerd in de volgende staties: Hamont, Hasselt, Herenthals, Hamont, Moll, Nederheim	292
	<i>Groupe de Liège.</i>			<i>Groep Luik.</i>	
Liège, Verviers :			Luik, Verviers :		
	Etablissement de la quadruple voie entre les bifurcations du Val-Benoît et d'Angleur	2,670		Aanleggen van een vierledig spoor tussen de bifurcatie's Val-Benoît en Angleur	2,670
	Travaux divers d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Ans, Battice, Chénée, Chénée à Plombières, Pouron-St-Martin, Groupe Herbesthal, Hindel, Hony, Landen, Liège-Guillemins, Liège-Vivegnis, Liers, Losheimergraben, Pepinster, Pepinster à Trois-Ponts, Verviers, Remersdael, Verviers-Ouest, Voroux-Goreux, Warsage, Welkenraedt	2,338		Verschillende werken waarvan de kosten per werk minder bedragen dan 1,000,000 frank, werden uitgevoerd in de volgende staties : Ans, Battice, Chénée, Chénée naar Plombières, St-Martens-Voeren, Groep Herbesthal, Hindel, Hony, Landen, Luik-Guillemins, Luik-Vivegnis, Liers, Losheimergraben, Pepinster, Pepinster naar Drie-Bruggen, Verviers, Remersdael, Verviers-West, Voroux-Goreux, Warsage, Welkenraedt	2,338
	<i>Groupe de Mons.</i>			<i>Groep Bergen.</i>	
Mouscron :			Moeskroen :		
	Aménagement d'un faisceau vers la France	3,070		Aanleggen van sporen naar Frankrijk	3,070
	Travaux divers d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Bruxelles-Midi, Bruxelles-Petite-Ile, Cuesmes ateliers centraux, Familleureux, Haine-Saint-Pierre, Hal, Lessines, Mons, Rognon, Saint-Ghislain, Tournai, Tubize, Warquignies	1,822		Verschillende werken waarvan de kosten per werk minder dan 1,000,000 frank bedragen, werden uitgevoerd in de volgende staties : Brussel-Zuid, Brussel-Klein-Eiland, Cuesmes-centrale werkhuizen, Familleureux, Haine-Saint-Pierre, Halle, Lessen, Bergen, Rognon, Saint-Ghislain, Doornik, Tweebeke, Warquignies	1,822
	<i>Groupe de Namur.</i>			<i>Groep Namen.</i>	
Etterbeek :			Etterbeek :		
	Etablissement d'une voie de déchargement à l'atelier du service des signaux. Construction d'ateliers pour hommes de métier, magasin pour le service de la Voie, loge pour piocheurs, hangars en dur en remplacement de baraques en bois en mauvais état (plus-value d'établissement). Atelier de montage des signaux et local pour électriciens	2,415		Aanleggen van een spoor tot ontlasting bij het werkhuis van den seindienst. Bouwen van werkhuizen voor ambachtslieden, magazijn voor den dienst van den Weg, huisje voor baanwerkers, loodsen in sterk materiaal ter vervanging der versleten houten barakken (hoogere kosten van oprichting). Werkhuis voor het opstellen der seintoestellen en lokaal voor electric-bewerkers	2,415
	Travaux divers d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Arlon, Athus, Bertrix, Bertrix à Muno, Charleroi à Namur, Ciney à Yvoir, Flawinne, Florenville, Gembloux à Namur, Groupe, Latour, Libramont à Bertrix,			Verschillende werken waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk bedragen, werden uitgevoerd in de volgende staties : Arlon, Athus, Bertrix, Bertrix naar Muno, Charleroi naar Namen, Ciney naar Yvoir, Flawinne, Florenville, Gembloux naar	

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
	Namur, Ottignies, Ronet, Salzinnes, Schaerbeek à Hal, Stockem, Warnant... ..	3,271		Namen, Groupe, Latour, Libramont naar Bertrix, Namen, Ottignies, Ronet, Salzinnes, Schaerbeek naar Halle, Stockem, Warnant.	3,271
	<i>Service des signaux.</i>			<i>Dienst der signalen.</i>	
Luttre :	Etablissement d'une signalisation électrique en remplacement des cabines II, III et IV (plus-value d'établissement)... ..	1,585	Luttre :	Oprichting van eene electrische signalisatie ter vervanging van de seinhuizen II, III en IV (inrichtingsmeerwaarde)... ..	1,585
Tirlemont :	Etablissement de deux cabines électriques en remplacement des cabines A et B (plus-value d'établissement)... ..	1,367	Thienen :	Oprichting van twee electrische seinhuizen ter vervanging van de seinhuizen A en B (inrichtingsmeerwaarde)... ..	1,367
Réseau :	Contrôle électrique de la position à l'arrêt des signaux avertisseurs : Etablissement d'un fil de retour ou de conducteurs isolés dans certains circuits électriques... ..	5,800	Net :	Electrische controle van de stilstaande waarschuwingssignalen : Aanlegging van een terugkeerenden draad of van geïsoleerde geleiders op sommige stroombanen	5,800
	Travaux divers d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Berchem, Bruxelles-Midi à Charleroi, Bruxelles-Nord, Roux, Réseau ...	2,340		Onderscheidene werken die minder dan 1,000,000 frank per werk kosten, uitgevoerd in de volgende staties : Berchem, Brussel-Zuid tot Charleroi, Brussel-Noord, Roux, Net.	2,340
	<i>Service spécial d'aménagement des grandes gares.</i>			<i>Bijzondere dienst voor de inrichting der groote staties.</i>	
Jette-Termonde :	Etablissement de la double voie (1 ^{re} phase Jette-Zellick hippodrome)	3,856	Jette-Dendermonde :	Aanlegging van het dubbel spoor (1 ^{re} phase Jette-Zellick-hippodroom)	3,856
Schaerbeek :	Installations maritimes. — Etablissement des voies pour desservir l'avant-port de Bruxelles	1,299	Schaarbeek :	Haveninrichtingen. — Aanlegging van de sporen voor de bediening van de voorhaven te Brussel	1,299
Schaerbeek-formation :	Travaux d'aménagement définitif prévus aux plans de la phase pour 1930... ..	12,920	Schaarbeek-vormingstatie :	Werken voor de definitieve inrichting, voorzien op de plans voor de phase van 1930 ...	12,920
	Travail d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs exécuté à Louvain-formation... ..	30		Werk waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank beloopt, uitgevoerd te Leuven-vormingstation.	
	<i>Service spécial d'études et de construction de lignes nouvelles.</i>			<i>Bijzondere dienst voor de studie en den aanbouw van nieuwe lijnen.</i>	
Gembloux à Fleurus :	Détournement de la ligne aux abords de la station de Gembloux	4,600	Gembloers tot Fleurus :	Afleiding van de lijn in de nabijheid van de statie te Gembloers	4,600
Hal à Enghien :	Détournement de la ligne entre Hal et Brages.	13,100	Halle tot Edingen :	Afleiding van de lijn tusschen Halle en Brages	13,100
Liège-Guillemins à Welkenraedt :	Ponts à tablier métallique à établir au-dessus de l'Ourthe aux abords de la station de Chénée et allongement des arcades de la Vieille-Montagne	5,310	Luik-Guillemins tot Welkenraedt :	Bruggen met metalen bedekking, aan te leggen boven de Ourthe in de nabijheid van de Statie te Chénée en verlenging van de hooggewelven der Vieille-Montagne	5,310

Désignation des stations	Libellé des travaux	Evaluation du coût du travail	Aanduiding der staties	Opgave der werken	Raming van de kosten
<i>Service de l'entretien de la Voie.</i>			<i>Dienst van het onderhoud der sporen.</i>		
Réseau :			Net :		
	Acquisition de 15 draisines, 7 bourreuses-tire-fonneuses et 200 clefs Robel...	2,693		Aankoop van 15 inspectiewagentjes, 7 stop-en schroefhouten en 200 Robelsleutels ...	2,693
Réseau :			Net :		
	Acquisition de 250 diplorys en remplacement de wagonnets (plus-value d'établissement)...	1,250		Aankoop van 250 diplorywagens ter vervanging van wagentjes (inrichtingsmeerwaarde).	1,250
	Travail d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs à exécuter par la menuiserie de Charleroi-Ouest ...	215		Werk dat minder dan 1,000,000 frank zal kosten dat door de schrijnwerkerij te Charleroi-West moet uitgevoerd worden ...	215
<i>Assurances Sociales.</i>			<i>Sociale Verzekeringen.</i> (In duizendtallen.)		
	Travaux divers d'un coût inférieur à 1,000,000 de francs par travail, exécutés dans les stations suivantes : Bruxelles-Quartier Léopold, Charleroi, Courtrai, Bruges, Mons (Infirmeries, dispensaires, etc.)...	1,700		Verschillende werken van minder dan 1 miljoen frank per werk uitgevoerd in de staties van Brussel (L. W.), Charleroi, Kortrijk, Brugge, Bergen (ziekenhuizen, verpleeghuizen, enz.) ...	1,700
<i>Réseau.</i>			<i>Net.</i>		
	Prévision globale pour la suppression de passages à niveau ... minée.	8,000 par an.		Globale raming voor de opheffing van overwegen ...	Onbepaald 8,000 per jaar
	Total ...	108,995		Te zamen :	108,995
	A ajouter 10 p. c. pour imprévus ...	10,699		Bij te voegen 10 t. h. voor onvoorziene uitgaven ...	10,699
	Totaux ...	117,694		Te zamen :	117,694
<i>b) Matériel.</i> (En milliers de francs.)			<i>b) Materieel.</i> (In duizendtallen.)		
Libellé des travaux	Evaluation du coût des travaux et des fournitures.		Opgave van de werken	Raming van de kosten der werken en leveringen	
<i>Relevé des travaux.</i>			<i>Opgave van de werken.</i>		
<i>I. — Partie mécanique.</i>			<i>I. — Mechanisch gedeelte.</i>		
Achat de machines-outils pour le travail des métaux, du bois; appareils pneumatiques, foreuses électriques. Matériel pour fonderies et pour forges; appareils de levage pour les ateliers centraux de locomotives ...	4,600		Aankoop van werktuigmachines voor het bewerken van metalen, van hout; pneumatische toestellen, elektrische boormachines. Materieel voor smelterijen en smederijen; hijschtoestellen voor de centrale werkhuizen van locomotieven ...	4,600	
Outillage nécessaire à l'amélioration des installations de réparation des ressorts aux ateliers centraux de Cuesmes et de Malines ...	1,000		Noodige werktuigen voor de verbetering van de inrichtingen voor herstel der veren in de centrale werkhuizen van Cuesmes en Mechelen ...	1,000	
Achat de chaudières en extension pour accélérer la réparation des locomotives pour trains express.	1,100		Aankoop van stoomketels om het herstellen van lokomotieven voor express-treinen te bespoedigen.		
Relèvement du tonnage de 12,500 wagons de 20 à 25 tonnes...	19,000		Verhooging van het draagvermogen van 12,500 wagons van 20 op 25 ton ...	19,000	
Acquisition de trois automotrices Diesel à transmission mécanique type E. V. A. Mayback...	3,500		Aankoop van drie Diesel-automotrices met mechanische overbrenging, model E.V.A. Mayback ...	3,500	

Achat de 21 camions automobiles de 3 tonnes pour passer à l'accroissement du trafic de la prise et de la remise des colis à domicile... 2,100
 Poste global pour installations diverses dont le coût est inférieur à 1,000,000 de francs par travail, achats de 150 wagonnets Decauville pour la manutention des combustibles, amélioration d'installations de remises aux locomotives, acquisition d'un tracteur et d'appareils de levage pour ateliers de wagons, garages et les dépôts; mobilier et machines de bureau... 5,373

II. — *Partie électrique.*

Equipements et installations ... 6,472
 Totaux ... 43,145
 A ajouter 10 p. c. pour imprévus ... 4,314
 Total ... 47,459

c) *Exploitation.*

Désignation des acquisitions à faire. Evaluations.
 — —
 (En milliers de francs.)

Acquisitions d'engins de pesage, de levage, de transport, petit outillage des stations, de petit matériel (stations et trains) machines à écrire et à calculer et de mobilier... 900
 Acquisitions d'outillage ayant pour but l'augmentation de production du Service du timbre et des billets à voyageurs à Malines... 600
 Total ... 1,500

d) *Services généraux.*

Service Médical; achats de nouveaux appareils cliniques et de recherches ... 1,300
 Machines à calculer et à écrire ... 1,140
 Atelier d'imprimerie :
 2 intertypes ... 350,000
 1 rogneuse ... 60,000
 Petit matériel divers ... 90,000
 Divers (matériel de cantine et mobilier, etc.)... 80
 Total ... 3,020

Récapitulation des dépenses prévues pour des travaux de premier établissement à entamer en 1930.
 (En milliers de francs.)

Désignation des services	Evaluation du coût des travaux
Service de la Voie ...	117,694
Service du Matériel ...	47,459

Aankoop van 21 auto-vrachtwagens van 3 ton om te voorzien in den aangroei van het verkeer voor het afhalen en aanbrengen aan huis der colli... 2,100
 Globale post voor verschillende installaties waarvan de kosten minder dan 1,000,000 frank per werk bedragen, aankoop van 150 Decauville wagentjes voor het laden en lossen van brandstof, verbetering in de lokomotievenloodsen, aankoop van een tractor en van hijschtoestellen voor de werkhuizen voor wagons, garages en opslagplaatsen; bemeubeling en machines voor kantoren ... 5,373

II. — *Electrisch gedeelte.*

Uitrusting en installaties ... 6,472
 Te zamen: 43,145
 10 t. h. bijvoegen voor onvoorziene uitgaven ... 4,314
 Te zamen: 47,459

c) *Exploitatie.*

Opsomming van de aankopen, welke moeten gedaan worden. Ramingen.
 — —
 (In duizendtallen.)

Aankopen van weeg-, hef- en vervoertoestellen, van benodigdheden voor de staties, van klein materieel (staties en treinen), van schrijf- en rekenmachines en van meubelen ... 900
 Aankoop van benodigdheden ten einde de productie van den Dienst van het zegel en van de spoorwegtickets te Mechelen te vermeerderen ... 600
 Te zamen: 1,500

d) *Algemeene diensten.*

Geneeskundige dienst; aankoop van nieuwe klinische toestellen ... 1,300
 Reken- en schrijfmachines ... 1,140
 Drukkerij :
 2 intertypen ... 350,000
 1 rogneermachine... 60,000
 Allerlei klein materieel... 90,000
 Allerlei (kantienmaterieel en meubelen, enz.)... 80
 Te zamen: 3,020

Overzicht van de uitgaven voorzien voor nieuwe werken in 1930 aan te vangen.
 (In duizendtallen.)

Diensten.	Raming van de kosten.
Dienst van het Spoor ...	117,694
Dienst van het materieel ...	47,459

Service de l'Exploitation,	1,500	Dienst van de Exploitatie	1,500
Services Généraux.	3,020	Algemeene Diensten	3,020
	169,673	Te zamen	169,673
Prévisions de 40 millions pour travaux imprévus à exécuter éventuellement en 1930	40,000	Vermoedelijke uitgave van 40 miljoen voor onvoorziene werken, eventueel in 1930 uit te voeren	40,000
	209,673		209,673

ANNEXE IV.

BIJLAGE IV.

1913.

MARCHANDISES. — KOOPWAREN

Comparaison des tarifs belges et étrangers.

Vergelijking van de Belgische en buitenlandse tarieven.

Cours de conversion :

Omzettingskoers :

1 franc français =	1.00 fr. belge.
1 mark	= 1.25 fr. belge.
1 Florin	= 2.08 fr. belges.
1 Lire	= 1.00 fr. belge.

1 Fransche frank =	1.00 Belgische frank.
1 mark	= 1.25 Belgische frank.
1 gulden	= 2.08 Belgische frank.
1 lire	= 1.00 Belgische frank.

Prix de transport d'une tonne (en francs belges.)

Vervoerprijs per ton (in Belgische franken).

DISTANCES. — AFSTANDEN.

Farine de blé par expédition de 15 tonnes.

Meel bij verzending van 15 ton.

	50 km.	100 km.	150 km.	200 km.	250 km.
Belgique	4.—	6.25	7.—	7.50	8.—
België	4.—	6.25	7.—	7.50	8.—
France (Nord)	3.—	5.—	6.50	8.—	9.—
Frankrijk (Noord)	3.—	5.—	6.50	8.—	9.—
Allemagne	3.60	6.75	10.—	12.80	15.60
Duitschland	3.60	6.75	10.—	12.80	15.60
Pays-Bas	3.12	4.16	5.20	6.24	7.28
Nederland	3.12	4.16	5.20	6.24	7.28
Italie	5.—	8.30	11.44	13.11	15.61
Italië	5.—	8.30	11.44	13.11	15.61

Minerais de fer par trains journaliers de 960 tonnes
(en wagons particuliers).IJzererts per dagelijksche treinen van 960 ton.
(in particuliere wagens).

Belgique	1.25	2.25	2.75	3.25	3.75
België	1.25	2.25	2.75	3.25	3.75
France (Est)	1.65	2.50	2.10	3.50	3.95
Frankrijk (Oost)	1.65	2.50	2.10	3.50	3.95
Allemagne	1.00	2.50	3.30	4.—	4.50
Duitschland	1.00	2.50	3.30	4.—	4.50
Pays-Bas	3.12	4.16	5.20	6.24	7.28
Nederland	3.12	4.16	5.20	6.24	7.28

Italie	3.85	5.65	7.45	9.25	10.55
Italië					
<i>Charbon par expédition de 20 tonnes.</i>					
<i>Steenkool bij verzending van 20 ton.</i>					
Belgique	3.—	4.50	5.—	5.50	6.—
België					
France (Nord)	2.40	4.30	5.65	6.65	6.90
Frankrijk (Noord)					
Allemagne					
Duitschland	1.80	2.90	4.—	5.10	6.20
Pays-Bas					
Neder'and	3.12	4.16	5.20	6.24	7.28
Italie					
Italië	4.10	6.70	8.35	9.80	10.45

*Produits métallurgiques (aciers et fers laminés, rails)
par expédition de 20 tonnes à l'exportation maritime.*

*Metaalproducten (staal en geplet ijzer, rails) bij verzending
van 20 ton bij verschepping naar het buitenland.*

Belgique	2.10	3.60	4.10	4.60	5.10
België					
France (Nord)					
Frankrijk (Noord)	2.40	4.30	5.45	6.65	7.—
Allemagne					
Duitschland	2.40	4.25	5.65	7.—	8.10
Pays-Bas					
Nederland	3.74	5.92	7.90	8.94	9.98
Italie					
Italië	4.20	5.70	7.—	7.70	8.85

ANNEXE V.

BIJLAGE V.

1929.

MARCHANDISES. — KOOPWAREN.

Comparaison des tarifs belges et étrangers.

Vergelijking van de Belgische en Buitenlandsche tarieven.

Cours de conversion :

1 franc français =	1.40 fr. belge.
1 Reichmark =	8.60 fr. belges.
1 Florin =	14.40 fr. belges.
1 Lire =	1.90 fr. belge.

Omzettingskoers :

1 Fransche frank =	1.40 Belgische frank.
1 Reichsmark =	8.60 Belgische frank.
1 gulden =	14.40 Belgische frank.
1 lire =	1.90 Belgische frank.

Prix de transport d'une tonne (en francs belges.)

Vervoerprijs per ton (in belgische franken).

DISTANCES. — AFSTANDEN.

	50 km.	100 km.	150 km.	200 km.	250 km.
<i>Farine de blé par expédition de 15 tonnes.</i>					
Belgique	31.30	47.70	59.—	63.—	71.70
België					
France	27.51	43.40	53.90	63.70	73.45
Frankrijk					
Allemagne	41.30	73.95	102.35	129.—	153.10
Duitschland					
Pays-Bas	37.40	56.16	70.56	84.96	96.48
Nederland					
Italie	29.36	47.31	62.13	76.95	88.35
Italië					

Minerais de fer par trains journaliers de 960 tonnes
(en wagons particuliers).IJzererts per dagelijksche treinen van 960 ton
(in particuliere wagens).

Belgique	7.10	11.40	14.40	17.—	19.50
België					
France	9.80	12.68	14.54	17.26	19.86
Frankrijk					
Allemagne	22.35	33.55	43.85	53.30	60.20
Duitschland					
Pays-Bas	28.80	40.32	50.40	60.48	67.68
Nederland					
Italie	31.16	49.02	62.70	76.38	88.16
Italië					

Charbon par expédition de 20 tonnes.

Steenkool bij verzending van 20 ton.

Belgique	18.—	27.—	30.50	34.—	37.50
België					

France	26.25	41.44	51.80	61.81	68.74
Frankrijk					
Allemagne	23.20	37.—	51.60	66.20	80.—
Duitschland					
Pays-Bas	28.80	40.32	50.40	60.48	67.68
Nederland					
Italie	25.65	41.33	53.30	65.27	76.67
Italië					

*Produits métallurgiques (aciers et fers laminés, rails)
par expédition de 20 tonnes à l'exportation maritime.*

*Metaalproducten (staal en geplet ijzer, rails) bij verzending
van 20 ton bij verscheeping naar het buitenland.*

Belgique	12.60	20.80	23.80	26.80	29.80
België					
France	19.15	32.29	38.85	46.06	51.31
Frankrijk					
Allemagne	39.55	69.65	45.60	57.60	67.90
Duitschland					
Pays-Bas	46.08	70.56	89.28	109.44	123.84
Nederland					
Italie	37.90	57.30	71.05	77.71	90.82
Italië					

ANNEXE VI.

BIJLAGE VI.

1930.

MARCHANDISES. — KOOPWAREN.

Comparaison des tarifs belges et étrangers.

Vergelijking van de Belgische en Buitenlandse tarieven.

Cours de conversion :

1 franc français	=	1.40 fr. belge.
1 Reichmark	=	8.60 fr. belges.
1 Florin	=	14.40 fr. belges.
1 Lire	=	1.90 fr. belge.

Omzettingskoers :

1 Fransche frank	=	1.40 Belgische frank.
1 Reichsmark	=	8.60 Belgische frank.
1 gulden	=	14.40 Belgische frank.
1 lire	=	1.90 Belgische frank.

Prix de transport d'une tonne (en francs belges.)

Vervoerprijs per ton (in belgische franken).

DISTANCES. — AFSTANDEN.

50 km.	100 km.	150 km.	200 km.	250 km.
—	—	—	—	—

Farine de blé par expédition de 15 tonnes.

Meel bij verzending van 15 ton.

Belgique	31.30	47.70	59.—	66.—	71.70
België					
France	27.51	43.40	53.90	63.70	73.45
Frankrijk					
Allemagne	41.30	73.95	102.35	129.—	153.10
Duitschland					
Pays-Bas	37.40	56.16	70.56	84.96	96.48
Nederland					
Italie	29.36	47.31	32.13	76.95	88.35
Italië					

Minerais de fer par trains journaliers de 960 tonnes
(en wagons particuliers).IJzererts per dagelijksche treinen van 960 ton
(in particuliere wagons).

Belgique	7.50	12.—	15.10	17.70	20.40 ⁽¹⁾
België					
France	9.80	12.68	14.54	17.25	19.86
Frankrijk					
Allemagne	22.35	33.55	43.85	53.30	60.20
Duitschland					
Pays-Bas	28.80	40.32	50.40	60.48	67.68
Nederland					
Italie	31.16	49.02	62.70	76.38	88.16
Italië					

Charbon par expédition de 20 tonnes.

Steenkool bij verzending van 20 ton.

Belgique	19.80	29.70	33.60	37.40	41.30 ⁽²⁾
België					

(1) Augmentation de 5 p. c. au 1^{er} mars 1930.(2) Augmentation de 10 p. c. au 1^{er} mars 1930.

(1) Verhooging van 5 t. h. op 1 Maart 1930.

(2) Verhooging van 10 t. h. op 1 Maart 1930.

France	26.25	41.44	51.80	61.81	68.74
Frankrijk					
Allemagne	23.20	37.—	51.60	66.20	80.—
Duitschland					
Pays-Bas	28.80	40.32	50.40	60.48	67.68
Nederland					
Italie	25.65	41.33	53.30	65.27	76.67
Italië					

*Produits métallurgiques (aciers et fers laminés, rails)
par expédition de 20 tonnes à l'exportation maritime.*

*Metaalproducten (staal en geplet ijzer, rails) bij verzending
van 20 ton bij verscheeping naar het buitenland.*

Belgique	12.60	20.80	23.80	26.80	29.80
België					
France	19.15	32.29	38.85	46.06	51.31
Frankrijk					
Allemagne	39.55	69.65	45.60	57.80	67.90
Duitschland					
Pays-Bas	46.08	70.56	89.28	109.44	123.84
Nederland					
Italie	37.90	57.30	71.05	77.71	90.82
Italië					

ANNEXE VII.

BIJLAGE VII.

ANNÉE 1928.

JAAR 1928.

Tableau comparatif des charges de capital de certains réseaux. Vergelijkende tabel van de kapitaalslasten van sommige netten.

Réseaux	Charges financières 1928 (1) (en millions)	Conversion en francs belges	Km. de lignes exploitées	Tonnes/km. marchandises	Charge financière par tonne/km.
Netten	Financiële lasten 1928 (1) (in miljoenen)	Omzetting in Belg. franken	Km. lijnen in exploitatie	Tonnen/km. koopwaren	Financiële last per ton/km.
S. N. C. B.	francs. 425.—	—	—	—	—
N.M.B.S.	frank.	425.—	4,792	7,808,000,000	0.055 (3)
Est	francs. 318.20	—	—	—	—
Oost	frank.	445.50	5,027	7,904,909,858	0.056
Nord	francs. 431.60	—	—	—	—
Noord	frank.	604.20	3,830	8,240,563,372	0.073
Deutsche Reichsbahn	marks. 662.20 (2)	—	—	—	—
Deutsche Reichsbahn	mark.	5,694.90	52,731	66,337,574,734	0.085
Italie	lires. 358.20	—	—	—	—
Italië	lire	680.50	15,866	11,422,731,720	0.06

(1) Intérêts et amortissement des capitaux empruntés.

(2) 539.70 marks intérêts des obligations de réparations.

119 marks amortissement des obligations de réparations.

3.50 marks du service des nouveaux emprunts.

(3) Ce chiffre sera porté à 0.065 avec l'ensemble des nouveaux emprunts prévus, sauf augmentation du trafic.

(1) Interesten en afschrijving der ontleende kapitalen.

(2) 539.70 mark interesten van de herstel-schuldbrieven.

119 mark afschrijving van de herstel-schuldbrieven.

3.50 mark van den dienst der nieuwe leeningen.

(3) Dit cijfer zal op 0.065 gebracht worden samen met de nieuwe voorziene leeningen, behalve bij vermeerdering van verkeer.

ANNEXE-VIII.

BIJLAGE. VIII.

Périodes de 1929 et du 1^{er} janvier 1930 au 31 mars 1930.

Résultats d'exploitation:

Mois	Recettes du trafic	Dépenses d'exploitat.	Nombre de tonnes/km. de grosses marchandises
1929 : —	—	—	—
Janvier fr.	255,455,157	230,622,723	678,914,979
Février	227,537,578	226,454,264	583,890,858
Mars	310,872,336	242,687,107	742,042,219
Avril	299,547,119	241,859,898	719,554,575
Mai	290,218,918	247,117,964	693,849,787
Juin	297,715,119	238,761,690	693,316,629
Juillet	319,891,183	266,484,797	727,118,759
Août	330,073,570	264,438,614	743,692,590
Septembre	309,872,490	257,136,212	703,000,510
Octobre	317,209,221	274,417,204	720,658,737
Novembre	298,880,193	279,808,195	709,926,081
Décembre	286,673,232	277,776,269	670,391,374
» complémentaire.	2,748,523	19,257,802	—
Total :	3,546,694,641	3,066,822,739	8,386,357,098

1930 :

Janvier fr.	289,452,039	279,826,237	689,274,304
Février	262,626,960	267,184,252	631,095,049
Mars	302,264,986	279,510,309	663,839,054

Tijdperken van 1929 en van 1 Januari 1930 tot 31 maart 1930.

Exploitatie-uitslagen :

Maanden	Ontvangsten van het verkeer	Exploitatie- uitgaven	Aantal tonnen/km. van ruwe koopwaren
1929 : —	—	—	—
Januari fr.	255,455,157	230,622,723	678,914,979
Februari	227,537,578	226,454,264	583,890,858
Maart	310,872,338	242,687,107	742,042,219
April	299,547,119	241,859,898	719,554,575
Mei	290,218,918	247,117,964	693,849,787
Juni	297,715,119	238,761,690	693,316,629
Juli	319,891,183	266,484,797	727,118,759
Augustus	330,073,570	264,438,614	743,692,590
September	309,872,490	257,136,212	703,000,510
October	317,209,221	274,417,204	720,658,737
November	298,880,193	279,808,195	709,926,081
December	286,673,232	277,776,269	670,391,374
» (Aanvulling).	2,748,523	19,257,802	—
Totaal :	3,546,694,641	3,066,822,739	8,386,357,098

1930 :

Januari fr.	289,452,039	279,826,237	689,274,304
Februari	262,626,960	267,184,252	631,095,049
Maart	302,264,986	279,510,309	663,839,054

ANNEXE IX.

BIJLAGE IX.

*Société Nationale des Chemins de fer belges.**Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.**Effectif du personnel ouvrier (provisaires et temporaires).**Getalsterkte van het werkkliedenpersoneel
(voorloopig en tijdelijk).*

Mois	Ouvriers provisaires	Ouvriers temporaires	Total
1929 :	—	—	—
Janvier	7,503	2,004	9,507
Février	7,640	2,340	9,980
Mars	8,285	4,237	12,522
Avril	9,753	6,009	15,762
Mai	10,319	7,563	17,882
Juin	11,049	8,433	19,482
Juillet	11,646	9,298	20,944
Août	12,027	9,460	21,487
Septembre	12,214	9,098	21,312
Octobre	12,594	7,513	20,107
Novembre	12,040	4,735	16,775
Décembre	12,174	4,162	16,336
1930 :	—	—	—
Janvier	12,025	4,022	16,047
Février	12,707	5,238	17,945
Mars	13,031	6,885	19,916
Avril	11,477	8,066	19,543

Maanden	Voorloopige werkklieden	Tijdelijke werkklieden	Totaal
1929 :	—	—	—
Januari	7,503	2,004	9,507
Februari	7,640	2,340	9,980
Maart	8,285	4,237	12,522
April	9,753	6,009	15,762
Mei	10,319	7,563	17,882
Juni	11,049	8,433	19,482
Juli	11,646	9,298	20,944
Augustus	12,027	9,460	21,487
September	12,214	9,098	21,312
October	12,594	7,513	20,107
November	12,040	4,735	16,775
December	12,174	4,162	16,336
1930 :	—	—	—
Januari	12,025	4,022	16,047
Februari	12,707	5,238	17,945
Maart	13,031	6,885	19,916
April	11,477	8,066	19,543

Observations. — Les licenciements auxquels il a été procédé ont été occasionnés par l'interruption, pendant la mauvaise saison, des travaux de renouvellement, d'entretien, etc., ou par le fléchissement du trafic permettant une réduction des effectifs sur divers points du réseau.

Remerkingen. — De afdankingen, waartoe men is moeten overgaan, zijn te wijten aan de onderbreking, gedurende het gure jaargetijde, van de vernieuwings-, onderhoudswerken, enz., of aan de verslapping van het verkeer ten gevolge waarvan een vermindering van de getalsterkte op verschillende punten van het net mogelijk was.