

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 MAI 1922.

BUDGET DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, MARINE, POSTES ET TÉLÉGRAPHES POUR L'EXERCICE 1922 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE (2) PAR M. ROBYN.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de faire rapport sur le budget des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice 1922.

Le budget ordinaire s'élève, en dépenses, au total de. fr.	1,360,870,372
Les recettes s'élèvent à	1,142,174,956
Ce budget ordinaire clôture donc par un déficit de . . .	218,695,416
Si nous comparons ces chiffres à ceux du budget de 1921, nous voyons que les dépenses sont en augmentation de. .	76,505,722
quer les recettes, qui, suivant le rapport de l'honorable M. Pepin, étaient évaluées à 1,077,562,130 francs pour 1921, s'accroissent cette année de	64,612,806
et que le déficit probable de l'année 1922 sera supérieur à celui de l'année 1921 de	11,892,716

A propos de l'augmentation des dépenses, il convient de remarquer que la majeure partie de cette augmentation est consacrée à l'amélioration du

(1) Budget, n° 24^{XVIII}.

(2) La Commission spéciale, présidée par M. M. Bertrand, était composée :

- a) des membres de la Commission permanente des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et des Travaux publics : MM. Bertrand, président, Anseele, Bouchery, Brassine, Braun, Ceulenaere, Goetgebuer, Golenvaux, Lemonnier, Moury, Pepin, Poncelet, Robyn, Schaelzen, Uytroever, Van Isacker.
- b) Six membres nommés par les Sections : MM. Hubin, Anseele, Forthomme, de Liedekerke, Fischer et Berlos.

sort du personnel et particulièrement du personnel « employés et fonctionnaires ». Un nouveau barème de traitements a été appliqué au cours de l'année 1921. Un chiffre intéressant à citer est l'économie de 58,461,000 fr. réalisée sur le combustible et les objets de consommation. « Cette économie » résulte de la diminution des prix, du ralentissement du trafic et des mesures prises pour réduire les consommations. »

Par contre, une augmentation de 34,787,624 francs est prévue pour l'entretien du matériel roulant. Cette augmentation provient « du fait qu'en 1921 les dépenses ordinaires d'entretien ont pu être réduites considérablement par l'imputation, au budget des dépenses recouvrables, de charges d'entretien et de réparation résultant de la guerre ».

Les résultats de l'année 1921 sont, heureusement, beaucoup plus favorables que les prévisions et il est probable que le déficit de l'année écoulée se réduira pour le chemin de fer à 30 millions au maximum, charges financières comprises, alors que les prévisions étaient de 92 millions environ.

Néanmoins, le déficit des services publics rattachés au Département des Chemins de Fer préoccupe très vivement le pays et il importe de mettre tout en œuvre pour que les régies se suffisent elles-mêmes. C'est une obligation qui leur a été imposée par la loi du 1^{er} mai 1834 qui dit, en son article 5 : « ... que les produits des chemins de fer résultant de péages, qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir, outre les intérêts et l'amortissement de l'emprunt à faire d'après l'article 3, les dépenses annuelles de leur entretien et de leur administration. »

Tous nos efforts doivent tendre à clôturer, le plus rapidement possible, la période des déficits. Mais il ne faut pas se dissimuler qu'il s'écoulera encore un certain temps avant que l'équilibre budgétaire soit atteint. La situation troublée, résultant de la guerre, n'est pas terminée. Des fluctuations considérables et brusques se produiront encore, tant dans le prix des matières que dans l'intensité du trafic. Il en résulte que dans l'Europe entière les chemins de fer sont en déficit, quels que soient leur caractère ou le mode de leur exploitation.

Le Ministre Le Trocquer déclarait récemment à la Chambre française que l'on ne peut prévoir l'équilibre que pour l'année 1924.

Si nous recherchons comment se répartit le mali sur les diverses administrations du Département, nous trouvons :

Pour le Chemin de Fer et l'Office d'électricité fr.	80,000,000 environ.
Pour la Marine	30,000,000 —
Pour la Poste, le Télégraphe et les Téléphones .	70,000,000 —

Il reste alors une somme de 38,000,000 de francs représentée par des charges financières et des pensions à répartir entre les administrations de la Marine, des Postes, des Télégraphes et des Téléphones.

Tous ces chiffres sont approximatifs. Pour pouvoir les préciser davantage, il serait indispensable qu'un budget spécial fût établi pour les divers services.

Nous exprimons le vœu qu'il en soit ainsi à l'avenir afin de permettre de connaître exactement le résultat de chacune des régies

Passons donc en revue ces divers chiffres.

I. — CHEMINS DE FER.

Dépenses.

A. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Bien que cela ne corresponde pas rigoureusement à la réalité, nous comprenons, sous ce titre, les opérations de l'« Administration Centrale » et de l'« Office des services d'Électricité ».

L'une et l'autre travaillent également pour la Marine, les Postes et Télégraphes, mais la majeure partie de leurs dépenses incombent, sans conteste, au Chemin de Fer.

D'après les indications du budget, le chemin de fer est en déficit d'environ 80,000,000 francs. Il serait cependant assez téméraire de baser des raisonnements ou des résolutions sur ce chiffre. Il y a, en effet, dans la manière dont le budget est établi, diverses sources d'erreur qu'il importe de mettre en lumière.

Tout d'abord, il n'est tenu aucun compte des existences au début et à la fin de l'année. On fait figurer aux dépenses la totalité des engagements pris pendant l'année. Or, il se peut que les achats faits au cours de l'année dépassent les besoins de l'exercice ; le contraire peut se produire. Il serait donc nécessaire pour permettre de déterminer le déficit d'une année, de faire entrer dans la comptabilité la valeur des existences au début et à la fin de l'exercice budgétaire.

Cette réforme pourra être introduite lorsque la comptabilité industrielle, qui est en voie d'organisation, sera définitivement installée.

Mais les sources d'erreurs ne résident pas seulement dans la manière dont le budget est établi ; il en est d'autres dans les chiffres même.

Un poste très important qui attire immédiatement l'attention est celui des charges financières qui se montent, pour l'année 1922 à fr. 136,202.270

Ces charges financières ont donné lieu, au Parlement, à de nombreuses et importantes discussions. Leur mode de fixation a été modifié à différentes reprises, et chaque méthode employée a donné lieu à controverses. Voyons d'abord comment se décompose le chiffre inscrit au budget :

a) fr. 93,734,685.35 pour intérêts du capital de 1^{er} établissement, mis à la disposition du chemin de fer par le Trésor.

b) fr. 21,577,514 pour amortissement de ce capital de 1^{er} établissement.

c) fr. 4,744,663.81 pour intérêts des sommes allouées au personnel, en 1921 et 1922, pour la vie chère.

d) fr. 16,345,409.19 représentant les annuités de rachat des lignes privées à rembourser à la Trésorerie.

a) La loi de 1834 rappelée plus haut impose au chemin de fer, l'obligation de payer les intérêts des capitaux mis à sa disposition par le Trésor. Ces intérêts sont-ils calculés d'une manière exacte ? La manière de les établir est indiquée comme suit au *Compte rendu de 1905*, page m :

« Les intérêts sont maintenant calculés au taux réel résultant des diverses » opérations effectuées par le Trésor pour l'émission des emprunts contractés » depuis l'origine du chemin de fer. Les intérêts des capitaux effectifs sont » fixés, année par année, en tenant compte du loyer de l'argent, ce qui fait » varier l'intérêt moyen annuel de 4.90 p. c. à 3,41 p. c. »

Sur la base de ces principes, les intérêts à payer en 1922 ont été calculés aux taux ci-après :

5.15 p. c. pour les capitaux engagés avant la guerre.

4.86 p. c. pour les capitaux engagés en 1919.

5.40 p. c. pour les capitaux engagés en 1920 (dépenses faites sur le continent).

6.08 p. c. pour les capitaux engagés en 1920 (dépenses faites en Angleterre).

6 p. c. pour les capitaux engagés en 1920 (dépenses faites en Amérique).

5.40 p. c. pour les capitaux engagés en 1921 et 1922.

Cette manière d'établir le taux de l'intérêt nous paraît équitable et nous pouvons donc considérer que la somme qui figure au budget pour payer les intérêts du capital incombe bien réellement au chemin de fer, à moins qu'il ne soit établi que le montant du capital est inexact. Lorsque l'autonomie financière sera effectivement accordée au chemin de fer, il importera de vérifier soigneusement ce point.

b) La deuxième partie des charges financières est formée par une somme de fr. 21,377,514 pour amortissement du capital de premier établissement. Ici l'on peut se demander s'il y a lieu de mettre cette charge importante au budget. Très souvent le Parlement s'est occupé de cette question et les thèses opposées ont été défendues avec énergie. Nous pensons que le chemin de fer ne devrait pas être tenu d'amortir son capital de premier établissement. En effet, les sommes mises à sa disposition par le Trésor ont été consacrées à l'achat des terrains, à la construction, l'équipement et l'aménagement des lignes et des stations et à l'achat du matériel. Or, les terrains restent et ne diminuent pas de valeur. Et tout ce qui constitue l'équipement des lignes, des stations et de leurs dépendances est continuellement entretenu en bon état. Rien qu'au budget de 1922 figure une somme de 36 millions pour l'entretien et la réparation de ces installations. Cet entretien annuel est destiné à maintenir continuellement à sa valeur le capital investi. Lorsqu'un bâtiment doit être réparé ou même remplacé, ce travail se fait à charge du budget ordinaire et les aggrandissements seuls ou les accroissements de valeur sont passés à l'extraordinaire.

Quant au matériel du chemin de fer, c'est-à-dire les locomotives, tenders, voitures, wagons, bâches, etc., il est également, à charge du budget ordinaire, maintenu constamment à sa valeur. Les sommes inscrites au budget de 1922 comportent un total de 96,342,000 francs pour l'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel. Elles sont consacrées à réparer le matériel détérioré et à remplacer, par des unités nouvelles, celles qui viennent à disparaître par suite d'usure, d'accident ou autrement. Dans ces conditions, il nous paraît que la somme de 21,377,514 francs destinée

à amortir le capital de premier établissement, fait, tout au moins dans une large mesure, double emploi avec les dépenses d'entretien et de renouvellement inscrites au budget ordinaire.

Il est peut-être intéressant de rappeler ce que disaient à ce sujet deux anciens Ministres des Finances, MM. Malou et Beernaert.

« Le chemin de fer, demandait M. Malou, est-il un immeuble qui déperit ?
 » Au contraire, c'est un immeuble dont la valeur réelle, la valeur productive s'accroît d'année en année. Par conséquent, il est absurde, dirai-je, de vouloir amortir cet immeuble. Supposez un propriétaire ayant une ferme et qui dit : « Je voudrais que cette ferme ne coûtât plus rien à mes enfants et je vais prendre sur mon revenu de quoi la réduire en quelques années à zéro dans mon budget. »

« Ce serait-il raisonnable et ne serait-ce pas un faux bilan tombant sous l'application d'une loi récente ? »

M. Beernaert, soutenant la même thèse et l'appliquant au matériel, disait :

« Le modeste matériel de 1858 a été remplacé sur les fonds du budget par les machines et les voitures d'à présent ; ce matériel figure pour une valeur de 195 millions, et ce chiffre est inférieur à la réalité. Ainsi ce matériel, on l'entretient, on le renouvelle ; au fur et à mesure qu'une machine est hors d'usage, une nouvelle prend sa place ; quand une voiture est démolie, une autre la remplace dans le bilan. Et c'est dans ces conditions que l'on prétend devoir amortir ces 195 millions. La valeur est là, non seulement maintenue, mais grossie. Et il faudrait l'amortir ? Est-ce qu'il y a une compagnie qui procède de la sorte ?

« Et si l'un ou l'autre en avait la fantaisie M. le Ministre des Finances ne manquerait pas de soutenir que c'est là une façon illégale de dissimuler les bénéfices réalisés et qu'on n'y recourt qu'en vue de diminuer le droit de patente. Il serait un procès à cette compagnie et certainement il le gagnerait. »

Il serait intéressant de trancher une fois pour toutes cette question de l'amortissement. Ce n'est, en effet, pas une question indifférente de savoir si les usagers du chemin de fer doivent, outre les frais d'exploitation et les intérêts du capital, rembourser le capital lui-même. Que l'on n'oublie pas que c'est sur le voyageur et sur la tonne de marchandises qu'il faut prélever de quoi rembourser ce capital et qu'aucun sacrifice semblable n'est demandé aux usagers des routes pavées, des canaux ou des ports qui ont, également, absorbé un capital de premier établissement très élevé.

e) Dans les charges financières figurent, en troisième lieu, une somme de

fr. 4,744,663.81

pour intérêts des sommes allouées au personnel en 1921 et 1922 pour la vie chère.

Il a été décidé de porter, à l'extraordinaire, les sommes payées au personnel pour la vie chère. Or, les dépenses faites de ce chef ne peuvent évidemment pas s'ajouter au capital de premier établissement. Elles font, en réalité, partie du salaire. Et si l'on peut admettre que leur montant total ne

soit pas porté au budget ordinaire, il serait cependant inadmissible qu'elles fussent ajoutées à la dette du Chemin de Fer.

Nous suggérons l'idée qu'elles forment avec les déficits, un *compte à amortir* par des quotités annuelles relativement élevées, à déterminer par la loi budgétaire.

d) Annuités. — La somme de fr. 16.348,409,19 pour les annuités de rachat des lignes privées, comporte à la fois une annuité de capital et l'intérêt des sommes restant dues. Le capital de rachat de ces lignes figure dans son intégralité au capital de premier établissement du chemin de fer.

Nous avons passé en revue les charges financières du chemin de fer. Il nous semble que de cet examen se dégage la conclusion que les sommes qui y figurent demandent une mise au point sérieuse. Il a été créé au Département un *Service central de comptabilité*, qui aura pour mission de déterminer qu'elles sont les charges qui incombent à la régie. Ainsi que nous l'avons dit plus haut, cette mise au point servira à indiquer le montant réel du déficit et à suggérer les mesures à prendre pour le faire disparaître.

La Commission n'a pas manqué de passer en revue les diverses dépenses inscrites au budget et d'examiner les économies qui pourraient être réalisées. Si nous groupons, en quelques grandes catégories, toutes les dépenses du budget ordinaire, nous obtenons le tableau suivant :

Personnel (salaires, traitements, indemnités, primes et rémunérations diverses) :

Employés	fr. 163,000,000	}	588,000,000
Ouvriers	422,000,000		
Entretien, matériel, bâtiments, etc.			137,000,000
Combustible et huile pour locomotives			176,000,000
Charges financières			136,000,000
Chauffage des locaux et des convois			22,000,000
Imprimés et fournitures de bureau			6,600,000
			Fr. 1,062,600,000

Il reste environ 15,000,000 francs répartis sur divers articles se rapportant à des objets spéciaux : réparation des accidents, indemnités pour pertes et avaries, etc., etc.

Y a-t-il moyen de faire des économies sérieuses sur ces diverses dépenses sans nuire à la bonne exploitation du réseau? Car il faut répéter ici qu'une diminution de dépenses n'est pas nécessairement une économie, et que la méthode à employer doit consister à faire « avec une économie bien entendue, largement, complètement, tout ce qui peut placer le réseau dans un état de perfection aussi grand que possible ».

B. — PERSONNEL.

En ce qui concerne les dépenses pour le personnel, il faut déclarer qu'il est impossible de songer, à l'heure actuelle, à une réduction du taux des salaires ou des traitements. Les petits salaires, qui ont subi l'augmentation

proportionnelle la plus élevée, n'ont cependant été majorés que dans la stricte mesure de l'augmentation du coût de la vie. Et dès que l'on s'élève dans l'échelle des traitements, ce parallélisme est rompu au détriment du personnel. C'est ainsi que les traitements qui étaient en 1914 de 3,500 francs, n'ont été que doublés, et que les rémunérations, qui s'élevaient en 1914 à 7,000 francs et plus, n'ont bénéficié que d'une augmentation de 85 p. c. Cette situation est particulièrement grave. Elle a déjà été mise en lumière à la Chambre pour ce qui concerne les ingénieurs, dont le recrutement reste difficile.

Chacun connaît la disproportion qui existe entre les rémunérations qu'obtiennent les ingénieurs de l'industrie privée et celles payées par l'État. L'écart est tel qu'il est devenu impossible de le racheter par les avantages dont jouissent les fonctionnaires : la stabilité de l'emploi, la pension, etc. Cette situation réclame une solution urgente. D'ailleurs, les ingénieurs des Compagnies françaises de Chemins de fer ont des émoluments à peu près doubles des nôtres.

On ne peut donc espérer de réduction sérieuse sur la somme de 385 millions payée au personnel que si l'on parvient à réduire le nombre des agents. Si cette réduction était reconnue possible, elle devrait être opérée progressivement, en ralentissant le recrutement.

Si nous jetons un coup d'œil sur le nombre d'agents qui travaillent au chemin de fer, nous trouvons :

Fonctionnaires et employés.

Au 30 juin 1914	14,330
— 30 décembre 1921	19,761
Différence en plus.	5,431 unités.

Cette différence est due aux causes suivantes :

1° A l'instauration de la journée de huit heures et du repos hebdomadaire	3,934
2° Au transfert dans le cadre des fonctionnaires et employés des agents de surveillance	1,278
3° A des renforts pour causes diverses, reconstruction du réseau, création d'un nouveau groupe des voies et travaux par suite de la reprise des cercles d'Eupen et de Malmédy, etc.	219
	<u>5,431</u>

Personnel ouvrier.

	Ouvriers du cadre permanent.	Ouvriers provisoires.
30 juin 1914	59,162	14,263
30 décembre 1921	68,885	26,326
Différence en plus.	<u>9,723</u>	<u>12,063</u>

L'accroissement de personnel dans le cadre permanent s'explique comme suit :

1° Pour l'instauration de la journée de huit heures et du repos hebdomadaire.	10,346
2° Pour des extensions de personnel	3,043
Augmentation.	<u>15,591</u>

De ce chiffre il faut défalquer :

1° Agents de surveillance transférés dans le cadre des fonctionnaires et employés	1,278
2° Suppressions d'emplois réalisées.	2,390
	<u>3,668</u>
Différence	<u>9,723</u>

L'augmentation de 3,043 agents est due en grande partie à des extensions accordées pour hâter la mise en état du matériel.

La Commission a été frappée par le grand nombre d'ouvriers provisoires utilisés.

Il résulte des explications reçues que le nombre de 26,326 au 30 décembre 1921 a été réduit à 21,294 au 1^{er} avril 1922.

Ce nombre se décompose comme suit :

Voies et travaux	12,576
Exploitation	4,318
Traction et matériel	4,400
	<u>21,294</u>

Il résulte d'une réponse faite à une question posée par la Commission que le régime des huit heures de service est appliqué à tous les employés et ouvriers, sauf aux gardes-barrières hommes, et aux gardes-barrières femmes *logées* à proximité de leur poste, ces deux catégories d'agents pouvant être considérées comme utilisées dans des fonctions légères, ne comprenant en quelque sorte qu'un acte de présence.

On peut se demander si d'autres catégories d'agents, effectuant exclusivement des prestations de jour, ne pourraient pas être assimilées aux gardes-barrières en ce qui concerne l'application de la journée des 8 heures.

Quoi qu'il en soit, et d'une manière générale, la réduction de la journée de travail aux Chemins de fer constitue une réforme heureuse. Une grande partie du travail s'effectue la nuit ou à des heures très matinales ou très tardives, et il est incontestable que sous le régime des longues journées le personnel des Chemins de fer, et notamment celui employé au service des trains, fournissait un effort supérieur à celui de la plupart des hommes occupés dans l'industrie privée.

Il faut attendre les économies sérieuses d'une part, d'une réforme profonde des méthodes administratives et, d'autre part, d'un contrôle serré du rendement de toutes les parties du service.

Ce qui frappe dans nos grandes administrations c'est le temps considé-

nable qu'il faut pour traiter les affaires, même celles de minime importance. Une lettre adressée à l'Administration ne reçoit sa réponse qu'après plusieurs jours, souvent après plusieurs semaines. Cela provient de ce que toutes les affaires passent par une cascade de fonctionnaires de rang divers, qui examinent, corrigent, ou simplement paraphent la réponse. Beaucoup de ces intermédiaires pourraient être évités.

On pourrait écrire beaucoup moins. Des affaires anodines donnent lieu à des échanges de notes, avec inscription à l'indicateur, alors que bien souvent un coup de téléphone donnerait de bien meilleurs résultats. Des travaux d'écriture d'une utilité contestable absorbent beaucoup de temps.

Nous pensons, en un mot, que la Commission constituée par le Gouvernement pour la recherche des réformes administratives pourra trouver des modifications heureuses, à réaliser progressivement, et qui réduiront, dans des proportions sérieuses, les travaux d'écriture effectués au chemin de fer. Ladite Commission sera d'ailleurs puissamment aidée par le personnel lui-même, car rien ne démoralise les bons agents comme de devoir consacrer leur temps à un travail dont l'utilité n'est pas évidente. Dans son immense majorité le personnel est très dévoué à la chose publique, et son dévouement a été mis souvent en lumière. Toutefois, ces bonnes dispositions individuelles sont quelquefois annihilées par le régime administratif, et il importe de leur assurer leur plein rendement par la suppression de toute paperasserie inutile.

Quant au contrôle du rendement des divers services, il a laissé beaucoup à désirer dans le passé. S'il est vrai de dire que « la comptabilité du chemin » de fer, c'est-à-dire la tenue des comptes imposés par la loi, n'a jamais été » trouvée en défaut, et que sa scrupuleuse exactitude n'a pas cessé d'être » proclamée », il n'est pas moins vrai que cette comptabilité n'a jamais permis de suivre, d'une manière sérieuse, le coût d'un travail, ou de supputer les frais d'exploitation. Il va être mis fin, prochainement, à cet état de choses. Nous avons déjà parlé de l'institution d'une nouvelle comptabilité. Celle-ci est inspirée de la comptabilité du P.-L.-M. français. L'Administration a engagé un comptable de cette Compagnie et le plan de la nouvelle méthode est arrêté. Les mesures sont prises pour qu'elle puisse être appliquée à l'année 1922. Elle aura l'immense avantage de procurer des renseignements précis sur la gestion des divers services, et de permettre la comparaison du coût des différents centres ou groupes d'exploitation. Déjà des réformes importantes ont pu être réalisées grâce aux constatations faites par le « Service central de comptabilité », qui cependant n'en est qu'à ses débuts.

Pour compléter notre pensée en ce qui concerne les dépenses du personnel, nous ajouterons qu'il serait désirable qu'un usage plus général soit fait des meilleures machines et des derniers perfectionnements réalisés en matière d'organisation du travail, aussi bien dans les bureaux que dans les ateliers. Dans cet ordre d'idées on a pu se rendre compte des résultats remarquables obtenus par le « Dispatching System », qui a été essayé, à partir du 1^{er} octobre dernier, sur la ligne de Bruxelles à Namur. Cette innovation, qui en somme n'est que l'application d'un système perfectionné de téléphonie, a

fait réaliser des économies importantes et entr'autres celle de quatre locomotives par jour. Rien que sur ce point l'économie réalisée, sur un tronçon de ligne de 60 kilomètres, représente une somme de 1,248,000 francs par année. Étendue à l'ensemble du réseau, ou tout au moins aux lignes principales, le résultat de cette innovation sera des plus heureux.

C. ENTRETIEN.

Les dépenses d'entretien et de renouvellement pour la voie, les bâtiments, le matériel, etc. s'élèvent à 137 millions environ. Une grande partie de cette dépense est absorbée par l'achat des matériaux, les salaires étant portés au chapitre personnel. Des plaintes justifiées se sont fait jour au sujet du retard considérable avec lequel les fournisseurs de l'État obtiennent le paiement de leurs fournitures. Il s'écoule souvent plusieurs mois avant que les créanciers obtiennent le règlement de leurs factures, alors que celles-ci ne donnent lieu à aucune réclamation. C'est là une situation très préjudiciable aux intérêts du Trésor.

Non seulement l'État doit payer l'intérêt des sommes liquidées en retard, mais la lenteur que l'on met à effectuer les paiements a une influence néfaste sur les prix auxquels l'État se fournit.

Un certain nombre de concurrents qui ne disposent pas de capitaux importants sont écartés des adjudications, et il n'est pas rare d'entendre des industriels ou des commerçants dire qu'ils ne peuvent pas participer aux soumissions pour l'État, en raison de l'incertitude quant à l'époque du paiement. Quant à ceux qui participent aux adjudications, et qui sont au courant des pratiques en cours, il est tout naturel que dans l'établissement de leur prix, ils tiennent compte de tous les risques qu'ils courent et notamment de celui de devoir payer d'importants intérêts bancaires.

Ces retards proviennent en grande partie de la formalité légale du visa préalable de la Cour des Comptes, à laquelle sont soumises les ordonnances de paiement émanant des ministères. Une heureuse atténuation a été apportée par la décision qui permet au chemin de fer de payer immédiatement 80 p. c. du montant des factures. Mais nous pensons qu'il faudrait aller plus loin, et que la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'État pourrait être modifiée de manière à supprimer le visa préalable de la Cour des Comptes.

L'article 17 § 2 de cette loi est ainsi conçu :

« Aucune sortie de fonds ne peut se faire sans son concours (Ministre des Finances), et sans le visa préalable et la liquidation de la Cour des Comptes »
sauf les exceptions établies par la loi. »

Quelles sont ces exceptions ? L'article 15 de la loi du 29 octobre 1846, organique de la Cour des Comptes, les indique :

« Art. 15. — La justification de la créance peut se faire *postérieurement* » au visa. 1° Lorsque la nature du service exige l'ouverture de crédits pour » dépense à faire (Exemples : acquisition d'immeubles en vente publique, » lorsque le paiement doit se faire endéans quelques jours en l'étude des

» notaires ; lorsque des achats doivent se payer au comptant ou que l'on veut
» profiter d'une occasion. N. D. L. R.)

» 2° Lorsque l'exploitation d'un service administratif régi par économie
» nécessite des avances à l'agent comptable de ce service. »

En dehors de ce cas, les *traitements, salaires, pensions*, sont aussi exempts du visa préalable de la Cour.

Y a-t-il un inconvénient grave à étendre cette exemption aux fournitures faites aux Ministères ? Voyons quelle est la mission de la Cour des Comptes.

Elle est définie par la Constitution (art. 116) et par la loi du 29 octobre 1846, art. 5 :

« 1° Cette Cour est chargée de l'examen et de la liquidation des comptes
» de l'Administration générale et de tous les comptables envers le Trésor
» public.

» 2° Elle veille à ce qu'aucun article des dépenses du budget ne soit
» dépassé et à ce qu'aucun transfert n'ait lieu.

» 3° Elle arrête les comptes des différentes Administrations de l'Etat et
» est chargée à cet effet de recueillir tous renseignements et toutes pièces
» comptables ».

La Cour des Comptes vérifie si toutes les clauses des contrats conclus ont bien été exécutées.

Si l'on supprimait le visa *préalable*, le 1° et 3° ci-dessus restent intacts. En effet, la Cour peut exercer cette partie de sa mission aussi bien après qu'avant le paiement. Mais on touche au 2°. Or, ce 2° avait une réelle importance avant la mise en vigueur de la loi du 20 juillet 1921 instituant la Comptabilité des dépenses engagées. Depuis lors, cette importance est devenue pour ainsi dire nulle. Nous dirons même que l'action du contrôleur des dépenses engagées vaut mieux que le visa de la Cour. En effet, et ceci est capital, lorsque la Cour constate un dépassement de crédit, la dépense *est faite*. Il est trop tard pour l'arrêter, le Ministre ayant engagé l'Etat. Tandis que le Contrôleur des dépenses engagées, qui doit viser les contrats *avant* leur mise à exécution, constate le dépassement éventuel *avant* que les travaux ou fournitures aient reçu un commencement d'exécution et, dès lors, les Départements ne peuvent donner aucune suite à leurs marchés, si ce n'est après l'intervention d'une décision du Conseil des Ministres.

Le rôle du Contrôleur des dépenses engagées est préventif, celui de la Cour des Comptes ne l'est pas.

Que reste-t-il alors de la mission de la Cour ?

« Elle veille à ce qu'aucun transfert n'ait lieu ».

Ce point ne vise que les jeux d'écritures et la vigilance de la Cour peut s'exercer aussi bien après qu'avant le paiement.

Si l'on considère le but à atteindre, les économies à réaliser, la satisfaction qui pourrait être donnée aux fournisseurs de l'Etat, il nous semble qu'il n'y a pas lieu d'hésiter et que, par l'adjonction d'un article à la loi budgétaire, la suppression du visa préalable pourrait être prononcée, non seulement pour le Chemin de fer, mais pour les autres ministères qui font des achats importants à l'industrie privée.

Quoi que l'on fasse, des mesures doivent être prises pour activer les paiements, et si le Gouvernement ou le Parlement ne peuvent pas se résoudre à adopter la mesure préconisée ci-dessus, il faut que l'on en arrive à organiser le contrôle de la Cour des Comptes de telle manière que les retards actuels soient supprimés.

Une dernière observation relative aux adjudications :

Dans trop de circonstances l'État réclame des articles spéciaux. Il a une manière à lui de concevoir certains travaux. Il y aurait un grand intérêt pour le Trésor public à se rapprocher, lors des achats, des types et des modèles courants, qui se trouvent facilement et que tout le monde emploie, plutôt que de se créer des spécialités qui ne valent pas mieux et qui coûtent fort cher.

D. COMBUSTIBLES, HUILES, ETC

Nous avons déjà signalé plus haut qu'une économie de 58 millions a été réalisée sur ce poste. Elle est due en partie à l'abaissement des prix, mais surtout aux mesures prises pour réduire la consommation. Ces mesures ont eu des résultats remarquables et il est permis d'espérer que nous pourrions enregistrer une nouvelle amélioration l'an prochain.

L'Administration, en effet, expérimente en ce moment sur ses locomotives des *réchauffeurs d'eau*, appareils qui, au moyen des vapeurs d'échappement, chauffent l'eau des tenders avant l'entrée dans la chaudière. La généralisation de ces appareils, qui donnent de bons résultats, pourra amener une économie de 12 à 15 p. c. sur le combustible.

E. IMPRIMÉS ET FOURNITURES DE BUREAU.

La dépense faite de ce chef pourrait être réduite sérieusement. Déjà le Gouvernement a décidé de faire les achats en commun pour tous les départements. On pourrait, d'autre part, procéder à une revision sérieuse du format de tous les imprimés, substituer des feuilles simples à de nombreuses feuilles doubles, employer du petit format lorsqu'il n'y a que quelques mots à écrire, et réduire le nombre des imprimés utilisés. La quantité des règlements, instructions et documents distribués au personnel est trop abondante. Des économats centraux sévères, intéressés aux économies, pourraient être institués pour l'ensemble du département, non seulement pour le service des imprimés et du papier, mais également pour les autres fournitures et approvisionnements, ainsi que cela existe, notamment aux chemins de fer fédéraux suisses.

F. AUTRES DÉPENSES.

Le budget comporte un total d'environ 15 millions en dépenses diverses, parmi lesquelles une somme de 6 millions pour la réparation des pertes et avaries, et les indemnités du chef d'accidents survenus.

On trouvera, dans les réponses aux questions posées par la Commission des indications utiles au sujet de quelques-unes de ces dépenses.

Nous terminons ici l'examen des dépenses inscrites au budget ordinaire du chemin de fer. Nous pouvons être heureux des résultats qui ont été atteints dans le sens d'une exploitation plus économique. En effet, sans augmentation des dépenses autres que celles résultant de l'amélioration du sort du personnel, le nombre des trains a été augmenté et les facilités accordées au public ont été accrues dans de notables proportions.

Recettes.

Les recettes du chemin de fer pour 1922 sont évaluées à 1 milliard. Celles de 1921 ont atteint 993 millions et les résultats des trois premiers mois de cette année accusent une plus-value de 12 1/2 millions sur les recettes de la période correspondante de l'année dernière. Les prévisions ne sont donc pas trop optimistes.

Pour atteindre ce résultat, les tarifs de transport d'avant-guerre ont dû être relevés dans des proportions importantes. Et cependant, si l'on ne parvient pas à réduire sérieusement les dépenses, l'équilibre du budget ne pourra être atteint que par une nouvelle hausse des prix du transport, ou tout au moins de certains de ces prix.

Le rapport que l'honorable M. Hiegnat a présenté au Sénat pour le budget de 1921 (n° 188, pages 3 et suivantes) contient une note très intéressante sur la question des tarifs applicables aux marchandises. Si nous passons en revue les majorations qu'ont subies les tarifs de 1914 nous trouvons :

		Coefficient d'augmentation.
Tarif I (express)		200 p. c.
Tarif II (grande vitesse)		200 »
Tarif III (petite vitesse).	1 ^{re} classe. {	par 5,000 kilos. . . . 260 »
		par 10,000 kilos. . . . 200 »
	2 ^e classe. {	par 5,000 kilos. . . . 260 »
		par 10,000 kilos. . . . 200 »
	3 ^e classe. {	par 5,000 kilos. . . . 260 »
		par 10,000 kilos. . . . 200 »
	4 ^e classe	150 »

Mais, en dehors de cette classification générale, il existait un grand nombre de marchandises, particulièrement des matières premières pour l'industrie, qui bénéficiaient d'un tarif de faveur. Ces tarifs de faveur avaient été tous supprimés après l'armistice. A la suite des travaux de la Commission consultative des tarifs, un certain nombre de tarifs spéciaux ont été rétablis. Mais il reste un grand nombre de marchandises qui sont actuellement soumises au tarif plein, alors qu'elles étaient transportées à prix réduit avant la guerre. Il en résulte que les prix de transport de ces matières ont subi des hausses très considérables, qui sont de 500 à 400 p. c. et qui montent, pour certaines d'entre elles, à 675 p. c. soit donc près de huit fois le prix d'avant-guerre. On comprend les réclamations que cette situation provoque et la perturbation qu'elle jette dans certaines industries.

Il importe d'y porter remède et de rechercher dans le plus bref délai possible, le moyen de dégrever certaines marchandises, quitte à racheter la perte de recette qui résulterait de ce dégrèvement par une augmentation du prix de transport de certains autres produits qui peuvent supporter cette hausse sans grands inconvénients.

Nous sommes heureux de pouvoir constater qu'un premier pas a été fait dans cette voie et que neuf tarifs spéciaux, sur la soixantaine qui existait en 1914, ont été rétablis. Il est d'ailleurs à prévoir qu'un meilleur dosage des prix de transport amènerait un accroissement de trafic et, partant, un accroissement de recettes.

Pour ce qui concerne les tarifs de voyageurs, il semble bien que ceux-ci ne sont plus susceptibles d'une hausse sérieuse. Le public a d'ailleurs salué avec plaisir le rétablissement des abonnements de 15 et de 5 jours, qui constituent, en fait, une réduction notable des tarifs.

Nous ne pouvons pas clôturer le chapitre des recettes sans attirer l'attention sur les services gratuits importants que le chemin de fer de l'État rend aux autres Départements ministériels. Dans cet ordre d'idées, il serait juste d'imputer à charge du Ministère de la Défense Nationale, les 30 millions que coûtent annuellement au chemin de fer les réductions accordées aux militaires.

II. — MARINE.

Nous avons indiqué plus haut que certaines dépenses sont inscrites d'une manière globale pour les Administrations de la Marine, des Postes, des Télégraphes et des Téléphones, et qu'il ne nous est pas possible de déterminer, d'une manière exacte, la part qui revient à chacune de ces administrations. Il en est ainsi pour les charges financières (art. 97) et les crédits des articles 98 et 99, s'élevant ensemble à 38,787,730 francs. Le poste de 28,797,730 francs de l'article 97, qui est sensé représenter les charges financières des trois administrations, a été inscrit suivant les indications du Ministère des Finances. Le Secrétariat général du Département, ainsi que les diverses administrations intéressées, s'occupent de la vérification de ce chiffre. Il est désirable que pour le prochain budget nous soyons mis en présence de données certaines, afin que la situation exacte de chaque service puisse être établie.

Toutefois, d'après les renseignements fournis à la Commission, la part de la Marine dans cette somme de 38 millions, s'élève à environ 3 1/2 millions.

Sans le Service des Transports par eaux intérieures, dont nous dirons un mot plus loin, la Marine coûte, au budget ordinaire. . . 42,553,460 francs.

Il convient d'y ajouter les sommes figurant aux articles 101 et 102 sous le titre « Dépenses diverses » et qui s'élèvent à . . . 3,712,000 francs.

Soit au total . . . 46,265,460 francs.

Si nous y ajoutons une somme approximative de 3,500,000 francs pour les charges des articles 97, 98 et 99 nous avons . . . 49,765,460 francs.

Les recettes sont évaluées à 14,080,300 francs.

Soit un déficit de 35,685,160 »

Les résultats réels ne viendront pas améliorer cette situation. Il y a, en effet, pour les premiers mois de 1922 un recul dans le trafic Ostende-Douvres, ce qui fait redouter que, pour ce Service, les recettes n'atteindront pas le montant des prévisions.

D'où provient ce déficit énorme ?

Il y a, à la Marine, des services qui donnent lieu à perceptions, et d'autres qui sont des services d'utilité publique ne procurant aucune recette. Voici ces divers services, avec les charges qu'ils imposent au budget.

A. Services donnant lieu à perceptions.

1) Paquebots entre Ostende et Douvres.

Déficit fr. 6,269,000

Il convient d'y ajouter

la somme de . . fr. 1,727,000 pour le radoub du *Jan Breydel*.

Soit en tout : Déficit, fr. 7,996,000

Or, les tarifs sur les paquebots ont été triplés depuis 1914.

2) Service entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut (bateaux *Ste-Anne*).

Déficit Fr. 1,042,000

3) Service du Pilotage.

Dépenses Fr. 20,122,000

Recettes 4,800,000

Déficit Fr. 15,322,000

Il y a lieu de remarquer que les droits de pilotage n'ont pas été majorés depuis 1914. Ils sont réglés par une convention internationale qui devrait être révisée pour permettre un relèvement de ces droits.

4) Service de remorquage (*Ostende-Blankenberghe-Nieuport*).

Dépenses . Fr. 699,605

Recettes 150,000

Déficit . Fr. 549,605

Plus 20,000 radoub du *Remorqueur n° 4*.

Déficit total. Fr. 569,605

Les taxes de remorquage ont été quintuplées depuis la guerre.

5) Police et inspection maritime.

Dépenses Fr. 566,895

Recettes 250,000

Déficit Fr. 316,895

La refonte des droits de police maritime est à l'étude.

B. Services d'utilité publique.

Ces services, qui ne procurent aucune recette à la Marine, entraînent les dépenses ci-après :

1) <i>Passage de l'Escaut entre Anvers (Sud) et Anvers (Waes) pour transporter les voyageurs et les marchandises du chemin de fer</i>	<i>Fr.</i>	<i>451,077.37</i>
<i>Un des bateaux de ce service doit être remplacé pour vétusté, dont coût</i>	<i>Fr.</i>	<i>1,890,000 »</i>
2) <i>Balisage et éclairage de la Côte et de l'Escaut</i>		<i>1,703,535 »</i>
3) <i>Service de sauvetage dans les ports du littoral</i>		<i>210,460 »</i>
4) <i>Dépenses pour la Marine marchande, les Écoles de navigation, le Navire-École, etc.</i>	<i>Fr.</i>	<i>1,380,855 »</i>
5) <i>Dépenses pour la pêche maritime, les gardes-pêche, secours aux écoles et aux Caisses de pêcheurs</i>	<i>Fr.</i>	<i>1,277,144 »</i>
Cela donne, en chiffres ronds :		
28 millions de déficit sur les services donnant lieu à perception et		
7 millions de dépenses pour les services d'utilité publique.		
Plus environ 3,800,000 de charges financières.		

En dehors de l'amélioration de recettes qui proviendrait d'une révision des droits de pilotage, nous ne voyons aucun moyen de modifier cette situation fortement déficitaire.

La Commission s'est occupée de la situation malheureuse dans laquelle se trouve l'industrie de la pêche maritime, et aussi des mesures urgentes qu'il y aurait lieu de prendre en faveur des pêcheurs et de leurs familles.

Elle demande au Gouvernement :

- 1) que les lois sociales dont bénéficient les ouvriers soient étendues aux pêcheurs, notamment celles relatives à la réparation des accidents et à la pension de vieillesse.
- 2) que l'assurance des barques de pêcheurs soit organisée sans délai.
- 3) que l'on prenne des mesures pour encourager le perfectionnement des barques et du matériel de pêche.
- 4) que la formation et le perfectionnement professionnels des pêcheurs fassent l'objet d'une plus grande sollicitude.
- 5) que l'on s'occupe de l'éducation et de l'instruction des enfants et notamment des filles de pêcheurs.

La pêche maritime, qui constitue une industrie de première importance au point de vue de l'alimentation populaire, est loin de jouir, en Belgique, de la sollicitude qu'elle mérite et dont font preuve tous les gouvernements qui nous entourent.

Nous exprimons le vœu que cette situation s'améliore sans délai.

C. Transports par eaux intérieures.

La suppression de ce service a été décidée sauf pour ce qui concerne le remorquage Anvers-Dordrecht et Gand-Dordrecht. Les autres parties de ce service sont en liquidation. Pour l'année 1921 les dépenses de ce service s'élevaient à fr. 33,665,873

Elles sont réduites en 1922 à 5,062,660

Les recettes prévues s'élèvent à 3,000,000

Si ces prévisions se réalisent, il y aura donc un déficit de fr. 2,062,660

III. — POSTES.

La part de la Poste dans les dépenses des services communs figurant au chapitre V, section 1^{re}, est de 50 p. c. du total, soit . fr. 1,118,396.50

Les dépenses des articles 74 à 83 s'élèvent au total de. . 123,675,185 »

La part de la Poste dans les charges financières des articles 97, 98 et 99 est évaluée à fr. 4,321,373 »

Suit un total de dépenses ordinaires pour 1922 de . . 129,114,954.50

Les recettes sont évaluées à 100 millions. Dans le passé, les recettes postales ont toujours subi un prélèvement de 41 p. c. au profit du fonds communal. La proposition de loi du Gouvernement, en discussion, sur la constitution du fonds des Communes, ne prévoit plus ce prélèvement. Si cette modification au régime actuel est adoptée par la législature, les 100 millions resteront acquis à la Poste. Toutefois, les résultats des trois premiers mois de 1922 font supposer que la recette de l'année ne sera que de 98,400,000 francs environ.

Outre cette recette, les capitaux disponibles sur le Compte des chèques postaux procurent au Trésor un intérêt qui peut être évalué à 20 millions pour l'année 1922. Cette somme de 20 millions n'est pas bonifiée à l'Administration des Postes pour ne pas compliquer les écritures de l'État, mais le Ministre des Finances est d'accord pour autoriser la Poste à s'attribuer cette somme dans le compte de ses recettes.

En outre, au mois de mai 1921, une statistique a été faite pour le transit des dépêches postales par la Belgique. D'après les résultats de cette statistique, les pays qui empruntent notre intermédiaire nous seront redevables de certaines sommes dont le total à percevoir en 1922, s'élèvera à 5 millions de *francs-or*, ce qui donnera au moins 6 millions de francs belges.

Un accord est sur le point d'intervenir entre la Poste et la Caisse d'Épargne, pour le paiement, par cette dernière, des prestations fournies gratuitement par la Poste. La redevance de la Caisse d'Épargne s'élèvera à 4,000,000 de francs.

Il reste alors une somme de 750,000 francs que la Poste dépense annuellement pour le service établi en Allemagne à l'usage de l'armée d'occupation. Cette somme doit être remboursée par l'Allemagne.

Le total de toutes ces ressources donne :

Produits divers de la Poste. fr.	98,400,000 »
Intérêts des capitaux placés en comptes- chèques	20,000,000 »
Transit	6,000,000 »
Prestations de la Caisse d'Épargne	4,000,000 »
Frais des Postes militaires de l'armée d'occu- pation	750,000 »
Total des recettes. fr.	129,150,000 »
Total des dépenses	129,114,954.50
Soit donc un boni de. fr.	35,045.50

Ces prévisions n'ont rien de trop optimiste. Il est même permis d'espérer que les résultats dépasseront ces espérances, grâce à l'action de la Commission des économies qui a été instituée au début de l'année et qui a déjà produit des résultats appréciables.

Il y a d'autant plus lieu de se féliciter de cette situation que la Poste continue à supporter toute la charge des franchises postales, qui peut être évaluée à 10 millions par an et que le tarif de faveur consenti à la Presse, constitue une charge annuelle de 2,500,000 francs environ.

IV. — TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Charges financières. — Si les sommes indiquées aux articles 97, 98 et 99 sont exactes, et si les indications fournies à la Commission par les Administrations de la Marine et de la Poste correspondent bien aux charges de celles-ci, la part des Télégraphes et des Téléphones dans le total de 58 millions serait représentée par 31 millions environ. Ce chiffre est tellement élevé que nous avons peine à le croire exact. Nous n'y insisterons donc pas autrement dans l'espoir que cette question sera mise au point pour le prochain budget.

Dépenses ordinaires. — Si nous ajoutons les crédits des articles 84 à 89 à la part du Télégraphe dans les services communs (art. 71, 72 et 73), soit fr. 1,118,396.50, nous obtenons un total de dépenses de fr. 65,615,212.50

Les recettes prévues s'élèvent à. 62,000,000 »

Mais il est probable que les recettes réelles dépasseront ce chiffre.

Tout d'abord, le 1^{er} trimestre de 1922 accuse une plus-value de recettes de 1,910,000 francs sur 1922.

En outre, à partir du 1^{er} mai 1922 entrera en vigueur une nouvelle tarification pour les télégrammes extra-européens. Ce nouveau tarif amènera un accroissement de recettes annuel d'environ 2 1/2 millions.

On atteindra donc très probablement, aux recettes, le chiffre de 65 millions.

Le déficit sera donc représenté, pour l'année 1922, par le montant des charges financières qui restent à déterminer.

Pour combler ce déficit, il y a lieu de compter, d'une part, sur les économies qui doivent être réalisées là comme ailleurs, mais surtout sur la réforme du tarif téléphonique qui est en élaboration. Il n'est plus possible, en effet, de procéder à une augmentation du prix des télégrammes qui a été porté, de fr. 0.50 pour 15 mots qu'il était en 1914, à fr. 1.50 pour 10 mots à partir du 1^{er} mars 1921.

DÉPENSES EXTRAORDINAIRES DU DÉPARTEMENT.

Hormis les crédits demandés pour l'indemnité de vie chère et qui s'élèvent, pour l'ensemble du Département, à un total de 74,598,475 francs, les sommes suivantes sont inscrites au budget extraordinaire pour les travaux à effectuer en 1922 :

Chemin de fer (Voies et Travaux).	65,000,000 francs.
» (Traction et Matériel)	11,820,000 »
» (Service de l'Électricité)	7,514,000 »
Marine	3,283,000 »
Postes	1,698,980 »
Télégraphes et Téléphones	72,915,450 »
Soit au total	163,231,430 francs.

Nous savons que la situation financière du pays impose l'obligation de ne faire que les travaux strictement indispensables et immédiatement productifs. Mais, précisément dans cet ordre d'idées, on peut se demander s'il ne conviendrait pas de faire un effort plus grand au chapitre Voies et Travaux.

Nous indiquons, ci-après, les travaux commencés et non achevés, avec les délais et les sommes nécessaires à leur achèvement. La jonction Nord-Midi n'est pas comprise dans cette liste.

Désignation des travaux.	Délais nécessaires à l'achèvement des travaux.	Sommes nécessaires à leur achèvement.	Totaux.
I. — Travaux de lignes.			
A. — Lignes nouvelles.			
1. Schaerbeek-Hal	5 ans	45,000,000	
2. Bruxelles - Midi-Gand - Saint - Pierre (tronçon Denderleeuw à Bruxelles-Midi)	5 —	30,000,000	
3. Montignies-Avoz	3 —	12,000,000	
4. Ceinture Ouest de Gand	3 —	8,000,000	
5. Réseau du bassin houiller de la Campine	dépend de l'essor de l'industrie charbonnière dans la région	20,000,000 (1)	
6. Weerde-Malines	1 an	2,500,000	

(1) Pour l'achèvement de la partie entamée à ce jour.

Désignation des travaux.	Délais nécessaires à l'achèvement des travaux.	Sommes nécessaires à leur achèvement.	Totaux.
B. — Mise à quadruple voie.			
1. Malines-Anvers et ceinture d'Anvers.	5 ans	25,000,000	
2. Liégs-Chênée	5 —	8,000,000	
3. Namur-Chatelineau-Luttre	5 —	75,000,000	
4. Bruxelles-Namur	10 —	60,000,000	
5. Ceinture Ouest de Bruxelles	6 —	30,000,000	
C. — Relèvement des lignes.			
1. Ligne de la Hollande : Anvers-Esschen.	3 —	10,000,000	
2. Ligne de Lophem	1 an	2,300,000	
II. — Aménagement de gares.			
Ans	2 ans	1,500,000	
Anvers (Agglomération)	5 —	10,000,000	
Arlon	2 —	200,000	
Ath.	3 —	1,500,000	
Athus	1 an	50,000	
Bruges	5 ans	5,000,000	
Bruxelles-Midi (Petite Ile)	2 —	2,500,000	
Courtrai formation)	2 —	1,000,000	
Denderleeuw	2 —	3,000,000	
Gembloux	1 an	100,000	
Haine-Saint-Pierre	2 ans	500,000	
Hasselt	2 —	2,000,000	
La Louvière	1 an	400,000	
Pa Paix	1 —	150,000	
La Sambre	1 —	100,000	
Jemelle	3 ans	1,500,000	
Libramont	2 —	500,000	
Liège-Guillemins	3 —	2,000,000	
Louvain	1 an	500,000	
Meirelbeke	1 —	500,000	
Montzen	5 ans	10,000,000	
Ostende	2 —	1,000,000	
Ottignies	2 —	800,000	
Ransart	6 mois	50,000	
Schaerbeek	1 an	1,500,000	
Tielmont	3 ans	3,000,000	
Turnhout	2 —	1,000,000	
Visé	2 —	2,000,000	
Ypres	2 —	600,000	
III. —			
Viaduc de la Chaussée de Louvain à Namur	1 an	2,500,000	
IV. — Bâtiments.			
Schaerbeek. — Couloirs souterrains	1 —	1,000,000	
Eterbeek. — Construction de bâtiments pour le service de la signalisation	1 —	500,000	
Bruxelles-Midi-Petite-Ile. — Travaux di- vers de parachèvement des hangars aux marchandises, bureaux, quais et quai couvert pour poissons, etc.	1 —	200,000	
			384,950,000

Les estimations relatives aux travaux de lignes et d'aménagement ne comprennent pas la dépense pour l'équipement rails, ballast, signalisation et sécurités diverses.

Certains des délais indiqués au tableau ci-dessus nous paraissent fort longs et il y aurait grand intérêt à activer l'achèvement de certains de ces travaux tant au point de vue d'une exploitation plus économique que d'un accroissement de recettes.

A côté de ces travaux entamés, il en est d'autres dont les services techniques considèrent l'exécution comme urgente. C'est le cas pour la construction des lignes nouvelles ci-après :

1° Fexhe-Kinkempois	30 millions
2° Tongres-Louvain	70 —
3° Bruxelles Midi-Hal	20 —
4° Dédoulement du tunnel de Braine-le-Comte	10 —

La Commission exprime le vœu que, dans la mesure des possibilités financières, tout soit mis en œuvre pour permettre l'exécution rapide de ces travaux.

CONCLUSIONS.

De l'ensemble des considérations qui précèdent relativement au budget ordinaire, se dégage l'impression que les résultats financiers des régies rattachées au département des chemins de fer se sont considérablement améliorés.

Pour l'année 1921, le déficit des chemins de fer sera de 50 millions environ.

A raison des augmentations de traitement et de salaire accordées au personnel, le déficit de 1922 sera un peu plus élevé.

Mais il est permis de prévoir que, grâce à la recherche des économies qui se poursuit avec ardeur, grâce aussi à une reprise du trafic qui s'annonce, l'équilibre budgétaire de cet important service sera bientôt atteint.

La Poste équilibre son budget.

Les Télégraphes et Téléphones trouveront dans le nouveau tarif téléphonique, qui sera mieux en rapport avec le nombre des communications accordées, de quoi balancer leurs comptes.

La Marine, il est vrai, figure avec un mali de 35 millions qui ne pourra guère être réduit dans les premières années. Mais ce service revêt davantage le caractère d'un service public ordinaire que celui d'une régie, et il ne serait pas conforme à l'intérêt national de relever les tarifs et les taxes dans la mesure qui serait nécessaire pour arriver à l'équilibre.

Dès lors, la Commission peut enregistrer avec satisfaction les résultats obtenus. Elle exprime le vœu que la politique d'économie s'accroisse afin que le prochain budget puisse s'équilibrer.

A l'unanimité, la Commission approuve le budget et vous en propose l'adoption.

Le Rapporteur,

H. ROBYN.

Le Président,

L. BERTRAND.

ANNEXES.

Questions posées par la Commission.

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER.

QUESTION 1.

Quels sont, année par année, les crédits qui ont été dépensés depuis vingt-cinq ans :

- a) pour l'agrandissement et l'aménagement des stations ;*
- b) pour l'aménagement, l'agrandissement et l'équipement des remises de locomotives et des ateliers de réparation de locomotives, notamment pour l'achat d'outillage nouveau dans ces ateliers.*

RÉPONSE.

La disparition des livres de comptabilité et de la plupart des dossiers d'avant-guerre ne permet pas de satisfaire complètement à la demande ci-dessus.

Toutefois, le tableau ci-après indique, pour les années antérieures à 1919, le montant des crédits *alloués* pour travaux de premier établissement (aménagement des gares, installations diverses de la traction, construction de lignes nouvelles, travaux de signalisation, construction d'ouvrages d'art, suppression de passages à niveau, etc.).

Sauf pour 1914, ces crédits ont reçu leur affectation.

Budget extraordinaire.

Années	Allocations pour aménagement des gares, etc.	Sommes dépensées pour achats d'outillage destiné aux ateliers et remises.
1896	21,215,000	300,000
	2,300,000 (1)	
1897	15,708,000	148,400
1898	17,636,000	49,345
1899	17,352,000	209,729
1900	31,500,000	77,440
1901	21,000,000	248,902
1902	30,150,000	277,409
1903	31,999,300	568,935
1904	22,000,000	(Les documents ont disparu).
1905	32,000,000	399,430
1906	48,000,000	329,205
1907	50,000,000	375,192
1908	46,153,000	369,575
1909	37,250,000	283,801
1910	36,005,000	217,009
1911	36,733,592	485,960
1912	38,500,000	642,278
1913	33,450,000	383,652
1914	50,900,000 (2)	(Les documents ont disparu).

Pour les exercices 1919-1920 et 1921, ci-après le montant des crédits dépensés.

Exercices	Aménagement et agrandissement des stations.	Aménagement, agrandissement et équipement des remises de loco- motives et des ateliers de répa- ration.	Outillage.
1919	5,370,204.85	2,837,851.55	917,000
1920	21,153,814.87	7,758,849.84	10,755,000
1921	13,763,383.28	3,869,684.02	2,955,000

(1) Achat de terrains pour la nouvelle gare de Bruxelles (marchandises).

(2) Non compris 6,000,000 francs pour la jonction Nord-Midi et 1,500,000 francs pour la transformation du quartier de la Putterie.

QUESTION 2.

Quels sont les achats de locomotives faits depuis l'armistice :

a) en Angleterre ; b) en Amérique ; c) en Belgique ?

Quelles sont les fournitures faites à ce jour sur ces marchés ?

RÉPONSE.

Ci-après tableau donnant les renseignements demandés :

Nombre de locomotives.	Type.	Date de la commande.	Dates prévues pour la fourniture.	Nombre de locomotives fournies.	Observations.
Locomotives commandées en Angleterre.					
200	A marchandises type 37.	9 février 1920.	25 avant le 15 juin 1920. 35 avant le 15 juillet 1920. 40 avant le 15 août 1920. 50 avant le 15 oc- tobre 1920. 50 avant le 15 dé- cembre 1920.	110	Le constructeur compte avoir ter- miné la fourniture des 200 locomo- tives pour août 1922.
Locomotives commandées en Amérique.					
150	A marchandises type 38.	13 décembre 1919.	50 avant le 21 avril 1920. 50 avant le 21 mai 1920. 50 avant le 21 juin 1920.	150	Les 150 locomotives ont été fournies dans les délais prévus.
Locomotives commandées en Belgique.					
75	A voyageurs type 8bis.	22 décembre 1919.	A livrer au cours de la période du 1 ^{er} jan- vier 1921 au 30 juin 1921.	10 types 8bis.	
8	A marchandises type 33.				
17	A marchandises type 36.				
100					

QUESTION 3.

Charbons. — Quelle est actuellement la situation au point de vue de la qualité des charbons fournis au Chemin de fer ?

Quels sont les prix payés ?

RÉPONSE.

La qualité des combustibles s'est progressivement améliorée surtout pour les charbons menus. En ce qui concerne les briquettes, l'amélioration est

aussi sensible, mais plus lente. La cause en est que l'on ne peut progresser que lentement dans l'amélioration du lavage des poussières entrant dans leur composition.

Les prix actuels des différentes catégories de combustibles pour locomotives sont les suivants :

Charbon menu demi gras : fr. 66.50 la tonne depuis le 15 mars ;

Charbon menu maigre : fr. 57.50 la tonne depuis le 15 mars ;

Charbon menu gras : fr. 63.50 la tonne depuis le 1^{er} mars ;

Briquettes type II : fr. 87.50 la tonne depuis le 15 mars ;

QUESTION 4.

En ce qui concerne les recettes des chemins de fer en 1921, quelle a été la recette :

Service voyageurs :

1^{re} classe,

2^e —

3^e —

Tarifs réduits (militaires et autres), bagages.

Marchandises :

Exprès et charges incomplètes,

Charges complètes 1^{re} classe,

— — 2^e —

— — 3^e —

— — 4^e —

Tarifs spéciaux éventuellement.

RÉPONSE :

Année 1921.

I. — Voyageurs.

Recettes approximatives :

1 ^{re} classe.	15,361,500
2 ^e —	77,067,500
3 ^e —	158,996,900
Tarifs réduits	52,886,300
Bagages	8,259,800

II. — Marchandises.

Les récapitulations des documents de comptabilité ne donnent pas la décomposition des recettes par classes du tarif.

Ci-après une supputation basée sur le compte rendu de 1920, dont les chiffres ne sont pas encore définitivement arrêtés :

Tarifs I et II	103,824,000	
— III (charges complètes)	532,442,000	(1)
— IV (valeurs).	1,225,000	
— VI (chevaux et bestiaux).	5,940,000	

(1) Y compris un montant de 16,255,000 francs représentant la recette encaissée du chef des tarifs spéciaux.

L'application de ceux-ci a entraîné une réduction de recettes de 10,450,000 francs.

N. B. — Les chiffres mentionnés ci-dessus comprennent les parts attribuées aux sociétés concessionnaires, parts s'élevant à 2,285,700 francs pour les voyageurs et à 6,020,500 francs pour les marchandises.

QUESTION 5 :

Quel est nombre total de gares privées ?

RÉPONSE :

Le nombre de gares privées situées sur le réseau de l'État est de 84.

Quel est le tonnage total qu'elles ont reçu ou expédié ?

Nous ne possédons pas ce renseignement qui, pour être établi, demanderait un travail assez considérable.

Quel est le tonnage total transporté par le chemin de fer ?

Le tonnage total des charges complètes s'est élevé, en 1920 à 50.257,962 tonnes.

Pour 1921, les chiffres ne sont pas encore établis.

QUESTION 6 :

Quel est le parcours moyen effectué par les voyageurs ?

RÉPONSE :

Parcours moyen par voyage :

En 1919.	. . .	51 k. 47.
» 1920.	. . .	25 k. 86.
» 1921.	. . .	pas encore connu.

Quel est le parcours moyen effectué par les marchandises ?

Parcours moyen d'une tonne :

En 1919.	. . .	n'a pas été établi.
» 1920.	. . .	89 k. 5.
» 1921.	. . .	pas encore connu.

QUESTION 7 :

L'Administration ne pourrait-elle pas remplacer la tarification au poids par une tarification basée sur la valeur des marchandises ?

RÉPONSE :

Le tarif actuel de petite vitesse est divisé en 4 classes basées sur la valeur des marchandises ; chaque classe est subdivisée en deux catégories combinant la notion poids avec la notion valeur.

La question de la revision éventuelle de notre système de tarification est soumise au Comité Consultatif des Tarifs qui en a abordé déjà l'examen. Celui-ci sera repris en tenant compte, s'il y a lieu, des travaux du Congrès des Chemins de fer qui se réunira à Rome le 18 avril courant.

QUESTION 8 :

L'industrie de la pêche étant dans le marasme on demande :

a) *Une réduction sur le prix de transport des charbons destinés aux chalutiers de pêche.*

La question de la tarification à réserver aux transports de charbon fait l'objet d'une étude d'ensemble et a été examinée déjà par le Comité Consultatif des tarifs. Une solution pourra donc vraisemblablement intervenir prochainement.

En ce qui concerne spécialement le combustible destiné aux chalutiers de pêche, il a été établi qu'une réduction sur le prix de transport — si importante fût-elle — resterait sans influence appréciable sur le prix de revient du poisson comme sur les frais d'exploitation d'un bateau.

b) *Pour le transport du poisson une taxation sur le poids net au lieu du poids brut.*

L'arrêté ministériel du 23 février dernier a décrété le transport gratuit de la glace entourant le poisson. Cette gratuité est accordée à concurrence de 20 p. c. du poids total de l'expédition.

c) *Une meilleure organisation des trains qui transportent le poisson vers Paris et vers Bâle, qui est le centre du marché du poisson de mer. De même un tarif spécial pour Bâle.*

Les prix de transport des divers ports de pêche vers Bâle sont les suivants :

Geestemunde-Bâle	. . .	647 km.	fr. 456.75
Ymuiden	» . . .	900 »	» 450.00
Lorient	» . . .	1,035 »	» 354.50
Boulogne	» . . .	754 »	» 319.75
Ostende	» . . .	687 »	» 557.00

Des mesures ont été prises pour que les transports de poissons frais soient acheminés vers leurs destinations avec la plus grande célérité. A cette fin des trains nouveaux ont été créés et les envois sont confiés aux trains de voyageurs sans augmentation de taxe, c'est-à-dire tout en ne payant que les prix du tarif n° 2.

Les transports pour Bâle, notamment, sont remis aux trains internationaux et n'acquittent que les prix du tarif n° 2. C'est ainsi que la taxe d'Ostende à Sterpenich frontière a été réduite de fr. 303.30 (tarif exprès) à fr. 153.30 (tarif n° 2).

Depuis le mois de novembre 1921, les expéditions de poissons d'Ostende pour Paris sont transportées par les trains 5298-5212-2898-2830 Nord-3806 Nord, suivant l'horaire indiqué ci-après :

Ostende, départ 12.9

Paris, arrivée 6.3 le lendemain.

Celles pour Bâle empruntent le train international n° 16 qui part d'Ostende à 17 h. 30 et arrive à Bâle le lendemain à 11 h. 20.

Il n'est pas possible d'accélérer davantage le transport par chemin de fer des envois de poissons pour les destinations susmentionnées; la situation actuelle peut d'ailleurs être considérée comme très satisfaisante.

d) *Retour gratuit ou tarif très réduit pour les vidanges.*

Les concessions indiquées ci-dessus, accordées aux négociants en poissons, ne permettent pas à l'Administration de consentir de nouvelles faveurs. Il est à remarquer, d'ailleurs, que les emballages vides constituent un élément onéreux du trafic, d'autant plus qu'il arrive fréquemment que le chemin de fer transporte les emballages « vides » au retour, alors que les transports « pleins » à l'aller ont été confiés à la route.

Toutes les mesures indiquées ci-dessus ont été prises de commun accord avec les représentants de l'industrie de la pêche, qui se sont déclarés complètement satisfaits.

QUESTION 9.

Le produit de la vente de vieux matériel figure au budget des dépenses et recettes pour ordre. Les recettes devraient figurer au budget des chemins de fer.

RÉPONSE.

Le produit de la vente des vieux matériaux est versé au budget des dépenses et recettes pour ordre conformément à l'article 9 de la loi sur la comptabilité de l'État.

La Direction de la Traction et du Matériel ayant toujours tenu compte, dans l'élaboration de ses prévisions, des ressources de la vente du fonds de remploi au budget des chemins de fer la réforme préconisée n'entraînerait aucune réduction des dépenses.

QUESTION 10.

Il y aurait urgence à rétablir le tarif de faveur pour les pierres et déchets de carrière destinés à l'amélioration des routes. Beaucoup de communes ne savent pas améliorer leur voirie à cause des tarifs de transports élevés.

RÉPONSE.

Les macadams, déchets de carrières, etc., jouissent du tarif spécial provisoire n° 56, dont les communes peuvent bénéficier pour le transport des dits matériaux destinés à l'amélioration des routes.

Quant au tarif qui, avant la guerre, était exclusivement applicable aux déchets de briques, briquillons, déchets de carrières, etc.... destinés à l'amélioration des chemins vicinaux d'intérêt agricole, il n'était consenti qu'à l'intervention du Département d'Agriculture. C'est donc celui-ci que la question intéresse en ordre principal.

Il y a lieu de remarquer, toutefois, que les prix trop réduits du tarif envisagé constituaient le chemin de fer en perte et que, dès lors, il ne saurait être question de le rétablir.

QUESTION 11.

Les agents du chemin de fer qui séjournent dans le territoire Eupen-Malmédy continuent à toucher des indemnités spéciales. Cela se justifie-t-il toujours ?

RÉPONSE.

Il n'est plus alloué, depuis le 1^{er} janvier dernier, d'indemnité spéciale aux agents séjournant dans les cercles d'Eupen et Malmédy.

QUESTION 12.

Comment se fait-il qu'en même temps que paraissent les documents horaires, paraissent aussi plusieurs pages de supplément ou de rectifications ?

RÉPONSE.

Les suppléments publiés en même temps que l'indicateur officiel des trains contiennent des modifications qui sont décidées par l'Autorité Supérieure après la remise à l'imprimeur du bon à tirer des documents-horaires.

QUESTION 13.

Avant la guerre, l'Allemagne donnait un subside de 80 millions de marks et des tarifs spéciaux pour les marchandises allemandes destinées à la Suisse.

Ces avantages ont-ils survécu au Traité de Versailles ?

RÉPONSE.

L'octroi de subsides ou de tarifs spéciaux de l'espèce, aux seuls envois exportés vers la Suisse, serait contraire aux stipulations de l'article 267 du Traité de Versailles, lequel dispose notamment que toute faveur ou privilège concernant l'exportation de marchandises, concédé par l'Allemagne à un pays non alliés, sera simultanément et inconditionnellement, sans qu'il soit besoin de demande ou de compensation, étendu à tous les États alliés ou associés.

QUESTION 14.

Les gardes-convois sont trop nombreux pour l'intensité du trafic. N'y a-t-il pas là des économies à faire ?

RÉPONSE.

Le nombre des gardes-convois est déterminé suivant la nature des trains, leur composition et l'importance du travail à effectuer.

C'est ainsi que l'Administration a décidé en 1920 de supprimer le garde aux trains de voyageurs à faible composition.

Il est à remarquer que l'application de la journée de huit heures à ces

agents itinérants, dont les prestations sont entièrement subordonnées aux horaires des convois et partant, sujettes à de fréquentes modifications, présente de grosses difficultés et occasionne forcément des déchets dans l'utilisation.

Cette partie du service est l'objet d'une surveillance toute spéciale en vue d'obtenir l'organisation la plus économique compatible avec les prescriptions légales et les règlements administratifs.

QUESTION 15.

Les compartiments de première classe sont envahis par des voyageurs n'ayant pas de billets pour cette classe. Le contrôle est insuffisant.

RÉPONSE.

Le nombre de régularisations et de procès-verbaux judiciaires témoigne que, d'une manière générale, le contrôle des billets est exercé sérieusement.

Les déclassés en première classe sont plutôt attribuables à un défaut de place résultant des fluctuations auxquelles il n'a pas été possible de faire face, là où elles se sont produites occasionnellement.

QUESTION 16.

Les Allemands ont enlevé la deuxième voie sur certaines lignes. Quelles sont les lignes où la double voie n'est pas encore rétablie?

RÉPONSE.

Les lignes sur lesquelles la double voie n'est pas encore rétablie sont les suivantes :

Ostende-Maritime-Ostende-Quai ;
Melle-Lierde-Sainte-Marie ;
Bruges-Maritimes-Zeebrugge ;
Idegem-Denderleeuw ;
Alost-Audegem ;
Termonde-Boom (Puers) ;
Termonde-Lokeren-Saint-Nicolas ;
Etterbeek-Tervueren ;
Tubize-Glabecq ;
Bois de Nivelles-Rèves ;
Pieton-Trazegnies ;
Gembloux-Mazy ;
Jumet-Brûlotte-Ransart-Le Vieux Campinaire ;
Antoing-Basècles ;
Blaton-Ville-Pommerœulx ;
Dour-Warquignies ;
Flénu-Produits-Frameries ;
Hyon-Ciply-Bonne Espérance-Faurœulx ;
Faurœulx-Lobbès-Buvrines ;
Chénée-Micheroix ;
Paliseul-Bertrix.

QUESTION 17.

*Le régime des huit heures est-il appliqué à tous les employés et ouvriers ?
Dans la négative à quels employés et ouvriers n'est-il pas appliqué ?
Quelles ont été les conséquences financières de l'instauration du régime des huit heures ?
Combien d'agents a-t-on dû recruter en plus pour cette réforme ?*

RÉPONSE.

Le régime des huit heures de service est appliqué à tous les employés et ouvriers des chemins de fer, sauf aux gardes-barrières hommes, et aux gardes-barrières femmes logées à proximité de leur poste, ces deux catégories d'agents pouvant être considérées comme utilisées dans des fonctions légères, ne comportant en quelque sorte qu'un acte de présence.

L'instauration du régime des huit heures a occasionné une augmentation de dépenses de 64,556,728.35 francs.

Il a été recruté pour la réalisation de cette réforme 3,934 fonctionnaires et employés et 10,346 agents de surveillance et ouvriers.

QUESTION 18.

En raison de la Convention avec le Luxembourg, n'y a-t-il pas lieu de remettre en exploitation la ligne Bertrix-Munho qui devrait être prolongée ?

RÉPONSE.

La ligne nouvelle Bertrix-Munho-Messempre est exploitée en territoire belge pour ce qui concerne la section Bertrix-Munho.

Il reste à livrer à l'exploitation la section Muno-Messempre, construite pendant la guerre par l'occupant.

Le département des Ardennes, qui a fait construire la ligne de Carignan à Messempre, n'a pu jusqu'à présent, obtenir la mise en exploitation du raccord de la ligne belge. Il s'est adressé, en dernier lieu, à l'Administration des chemins de fer de l'État belge à l'effet de savoir si elle consentirait à se charger de cette exploitation et, éventuellement à quelles conditions.

La question ainsi posée est actuellement à l'examen.

Au surplus, l'affaire ne paraît pas liée à l'accord économique intervenu avec le Grand-Duché de Luxembourg.

QUESTION 19.

Le chiffre des réparations en fourniture de bois par l'Allemagne est peu élevé.

Ne pourrait-on obtenir notamment des billes qui font défaut ?

RÉPONSE.

La demande générale de billes à fournir à titre de réparations par l'Allemagne se monte à : 4,000,000 pièces à livrer en quatre ans.

Le protocole de 1921 nous attribue 460,000 traverses. (En outre, nous avons demandé à être substitués aux chemins de fer français pour la reprise de tout ou partie des 840,000 traverses à leur livrer par les allemands).

Ont été fournies à ce jour : 118,723 pièces. Le protocole de 1922 nous attribue 650,000 pièces.

Le Département des Finances a été prié d'insister pour que la Belgique obtienne toutes les satisfactions possibles au point de vue des fournitures de l'espèce. Il serait hautement désirable que les quantités qui nous sont attribuées nous fussent livrées intégralement.

QUESTION 20.

La question de la construction d'un tunnel sous la Manche reliant la France à l'Angleterre est très agitée en ce moment en Angleterre.

Le Gouvernement Belge est-il intéressé à ce problème et quelle est son opinion ?

RÉPONSE.

L'Administration des chemins de fer s'est livrée, dès 1914 à des études au sujet de l'influence que pourrait avoir le tunnel sous la Manche sur les courants de transports entre l'Europe continentale, d'une part, et la Grande-Bretagne d'autre part. Il en est résulté que les promoteurs du dit tunnel se montrent, peut-être trop optimistes au sujet de l'accaparement, par cette nouvelle voie de la plus grande partie du trafic.

En ce qui concerne les voyageurs, l'inconvénient d'une brève traversée de mer ne suffit pas à les détourner des routes plus rapides dans les relations avec le continent.

La rapidité du transport n'a de valeur que pour une faible partie du trafic des marchandises et la question des taxes est prédominante.

Les études préalables étaient basées sur le calcul des taxes nécessaires pour faire le service d'un capital immobilisé de 400 millions de francs. Il n'est donc pas encore possible de reprendre ces études, le capital qu'exigerait l'exécution du travail dans les circonstances actuelles n'étant pas évalué avec précision.

Quoi qu'il en soit, il est certain que l'Administration aura à veiller à ce que les principes d'acheminement des transports admis dans les arrangements internationaux, ne soient pas transgressés au profit des voies intéressées à celle du tunnel et au détriment des autres voies internationales. Il est à noter que l'itinéraire le plus court de Calais à Bruxelles et les au-delà s'obtient via Dunkerque, Adinkerke, Gand, Bruxelles, etc.

QUESTION 21.

Les accidentés du chemins de fer qui touchent une rente viagère soit, en suite d'un contract passé avec l'Administration, soit en suite d'un jugement rendu, n'ont pas leur rente augmentée. Et pourtant, cette rente devrait être assimilée à la pension. Or, les pensions ont été augmentées aux termes de la loi du 3 juin 1920.

Pour que la rente des accidentés soit augmentée, il faut que le jugement ou le contrat qui constitue leur titre garantisse leur avenir en prévoyant qu'ils jouiront des avantages obtenus par les agents en fonctions. Dans ces cas seulement ils recevront les traitements nouveaux, les avantages nouveaux et les indemnités accordées aux agents en service.

RÉPONSE.

Le bénéfice des relèvements actuels de traitements, salaires et primes, est accordé aux agents de l'État victimes d'un accident de chemin de fer qui, en vertu d'un jugement ou d'une transaction ont droit à la rémunération qu'ils auraient obtenue s'ils n'avaient pas été blessés.

Lorsque le jugement ou la transaction ne garantit pas le maintien de cette rémunération et règle forfaitairement et définitivement les conséquences du dommage, en tenant compte de tous les éléments de la cause, (responsabilité et préjudice), il n'est pas possible d'accorder le bénéfice des relèvements actuels.

N'y a-t-il pas lieu de mettre tous les accidentés sur le même pied ?

Les intéressés jouissent, toutefois, des augmentations prévues à la loi du 3 juin 1920, en ce qui concerne la pension qui leur a été allouée lors de leur mise prématurée à la retraite.

De plus, l'Administration vient en aide, par l'octroi de secours, à ceux d'entre eux qui se trouvent dans une situation pécuniaire digne d'intérêt.

QUESTION 22.

Combien y a-t-il en Belgique de passages à niveau : 1° gardés ; 2° non gardés. Quelle est la dépense qui résulte du gardiennage des P. à N. ?

L'Administration n'envisage-t-elle pas la suppression du gardiennage à toutes les barrières, sauf quelques exceptions pour les passages particulièrement dangereux et fréquentés, au sein des agglomérations ?

RÉPONSE.

Il existe en Belgique 6,382 passages à niveau, dont 2,719 sont gardés et 3,663 qui sont « non gardés ». La dépense résultant du gardiennage de ces 2,719 traverses s'élève à fr. 23,327,475 par année. L'Administration réalise par étapes la suppression du gardiennage des P. à N. peu fréquentés se trouvant en dehors des agglomérations et dont la situation topographique permet aux usagers attentifs de ne courir aucun danger.

Ce travail a été entamé vers la fin de l'exercice 1919. Il a permis de réaliser jusqu'à ce jour une économie annuelle de près de 5,000,000 francs, laquelle sera largement dépassée lorsque la revision complète du gardiennage des traverses du réseau sera terminée.

QUESTION 23.

Le P. à N. de Gembloux constitue une nuisance grave pour la circulation. Quand portera-t-on remède à cette situation ?

RÉPONSE.

Le détournement de la route de Bruxelles à Namur en vue de la suppression du passage à niveau de Gembloux fait l'objet d'une étude par une commission composée de délégués des Administrations des ponts et accussées et du chemin de fer.

QUESTION 24.

L'état d'entretien de nos gares en général laisse à désirer. Une amélioration urgente serait à apporter aux gares-frontières dont l'état produit une très mauvaise impression sur l'étranger ? De même à nos deux grandes gares de Bruxelles, le Nord et le Midi, et particulièrement le Nord. Les réclames placées dans nos gares sont de mauvais goût. Quand portera-t-on remède à cette situation ?

RÉPONSE.

L'Administration s'efforce d'entretenir les bâtiments des gares dans le meilleur état possible et d'éviter les plaintes des voyageurs et du public à ce sujet. Toutefois, en présence de la situation tendue de nos ressources budgétaires, elle se voit forcée de n'effectuer que les travaux d'entretien strictement indispensables.

Dans cet ordre d'idées, il n'est pas inutile de signaler que l'Administration a dû faire face à une situation des plus compliquée et à un travail considérable, si l'on considère que l'occupant a laissé à l'armistice, les bâtiments des gares dans un état lamentable résultant du manque d'entretien complet pendant les années de guerre et d'une utilisation faite sans souci aucun de la bonne conservation des installations du réseau. Des travaux de réfection et de restauration ont été exécutés, sont en cours ou prévus pour certaines gares-frontières. Des travaux très importants pour l'entretien, la réfection et la restauration de la gare de Bruxelles (Nord) seront effectués cette année.

En ce qui concerne la gare de Bruxelles-Midi, des travaux de l'espèce sont en cours et l'on peut escompter leur réalisation complète dans le courant de cette année.

Le placement des réclames dans les gares concerne en ordre principal le Service de presse et de publicité, qui doit se concerter avec les services compétents du chemin de fer. Pour nos grandes gares et pour celles présentant un certain caractère architectural, l'Autorité supérieure s'est réservée le droit de statuer au sujet de l'autorisation à donner pour l'apposition des réclames : elle n'a pris pour règle de n'accorder les autorisations nécessaires qu'à titre tout à fait exceptionnel et à bon escient, de façon à éviter les critiques justifiées qui se sont maintes fois produites et qui étaient inévitables, si l'on tient compte de ce que, à l'origine, les services compétents du chemin de fer n'ont pas été consultés et que des contrats à longue durée ont été conclus de la sorte.

QUESTION 25.

Les quais de la gare de Gand-Saint-Pierre sont exposés à tous les vents. Les voyageurs doivent souvent y attendre longtemps. Ne pourrait-on pas y établir un abri fermé, chauffé en hiver ?

RÉPONSE.

La situation tendue des ressources budgétaires et la nécessité de comprimer les dépenses ne permettent pas de créer de nouveaux abris fermés sur les quais de la station de Gand-St-Pierre.

QUESTION 26.

Pour quelle raison, dans les gares nouvelles, n'établit-on pas les quais à la hauteur du plancher des voitures, comme cela se fait dans la plupart des pays étrangers ?

RÉPONSE.

Avec le matériel roulant actuel, il n'est pas possible d'établir les quais d'embarquement à hauteur du plancher des voitures, sans créer entre les trottoirs et les voitures un trou dangereux.

Les quais surélevés offrent, en outre, le grave inconvénient de ne plus permettre la circulation au travers des voies, des tricycles et charettes pour le transport des bagages. Ils ne sont d'une application judicieuse dans les gares terminus, le long des voies parcourues par un matériel spécial. Aussi le projet d'électrification de la ligne de Bruxelles-Anvers, prévoit l'établissement de quais surélevés pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

QUESTION 27.

Pourquoi, lors de la construction de matériel neuf à voyageurs, n'y établit-on pas le système de fermeture intérieure comme cela existe au matériel allemand ? C'est plus pratique et plus propre.

RÉPONSE.

Lorsqu'il s'agira de construire des nouvelles voitures, les portières pourront être ouvertes et fermées de l'intérieur.

QUESTION 28.

Combien y a-t-il de locomotives avariées à la station d'Arlon ?

RÉPONSE.

Il y a à Arlon 56 locomotives hors service en attendant leur entrée en réparations.

QUESTION 29.

Pourquoi les industriels belges n'ont-ils pas réparé toutes les locomotives qui leur avaient été confiées ?

Pourquoi n'a-t-on pas continué à confier à l'industrie privée la réparation des locomotives ?

Quel était le système en vigueur pour le paiement de ces réparations ?

RÉPONSE.

Les industriels ont réparé toutes les locomotives qui leur avaient été confiées pendant les exercices 1921 et antérieurs.

Au budget de 1922, a été inscrit un crédit pour la réparation dans l'industrie d'un nouveau lot des 105 locomotives déjà réparties entre les divers constructeurs.

Le coût de la réparation est déterminé au moyen de la formule $M T S$ 125 % $T S$ dans laquelle : M représente la valeur des matériaux utilisés,

T , le nombre d'heures de main-d'œuvre qu'exige la réparation fixée de commun accord entre l'État et le réparateur,

S , le salaire horaire forfaitaire, sujet à variations d'après les fluctuations du marché de la main-d'œuvre.

Les frais généraux sont fixés à 125 p. c. de $T. S$.

QUESTION 30.

21,000 agents attendent le règlement de leurs arriérés de guerre.

N'y a-t-il pas moyen de hâter la liquidation de ces arriérés ?

RÉPONSE.

Il n'est pas exact que 21,000 agents des chemins de fer attendent le règlement de leurs arriérés de guerre.

Il reste tout au plus à liquider les arriérés d'un millier de cheminots ayant travaillé dans des œuvres de guerre.

700 d'entre eux ont touché, sous forme d'avance, à peu près, tout ce qu'ils peuvent normalement espérer à titre d'arriérés, après déduction de leurs gains.

Quant aux 500 autres, ils n'ont plus rien à recevoir parce que le montant des salaires qu'ils ont gagnés dans les Comités dépasse la partie de leur traitement de l'Administration restée impayée au cours des hostilités.

La question semble viser les agents du Département qui ont travaillé pendant la guerre et qui attendent ou espèrent une liquidation complémentaire d'arriérés devant résulter, le cas échéant, d'une immunisation partielle des gains déduits de leurs arriérés déjà payés.

Cette question a fait l'objet d'une interpellation dans la séance de la Chambres des Représentants du 7 février 1922.

M. le Ministre a déclaré, à cette occasion, qu'une immunisation de 50 fr. par mois, par exemple, nécessiterait une dépense de 36,000,000 et sortirait du cadre dans lequel le Gouvernement a fixé le paiement d'arriérés au personnel de l'État.

Cette évaluation ne s'applique qu'au personnel des chemins de fer, marine, postes et télégraphes, sans tenir compte de celui des autres départements.

QUESTION 31.

Quelle est la signification du poste de 5,000 francs à l'article 6, chapitre 1^{er} : Encouragements aux Associations professionnelles d'agents?

RÉPONSE.

Une somme de 5,000 francs est portée au budget pour pouvoir accorder des encouragements aux associations professionnelles d'agents ayant proposé des mesures reconnues utiles à l'administration.

Depuis que la plupart des associations professionnelles ont été englobées dans les syndicats et groupements généraux la raison d'être de ce crédit a perdu une grande partie de sa valeur. Aucune récompense n'a été liquidée sur le budget de 1921.

Je ne verrais aucun inconvénient à voir supprimer ce crédit.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

QUESTION 32.

Quel a été, en 1921, le mouvement des voyageurs et des bagages sur la ligne Ostende-Douvres?

Quels sont les résultats financiers de l'exploitation de cette ligne en 1921?

RÉPONSE.

Les paquebots de la ligne Ostende-Douvres ont transporté, en 1921 :

262,974 passagers ;
103,994 colis-bagages ;
203,845 valises postales ;
112,137 colis postaux ;
245 automobiles.

Les recettes (chiffres approximatifs) se sont élevés à :

Voyageurs et bagages	fr.	7,327,484 53
Petits colis		338,180 87
Automobiles		97,434 75
Location de paquebots		71,650 »
Pourcentage sur recettes des buffets		69,864 01
Produits extraordinaires		2,640 »
Transit postal		3,684,022 92 (1)

Fr. 11,591,297 10

(1) Recette fictive représentant la part attribuée par la Poste à la Marine dans le transit postal via Ostende-Douvres.

Les dépenses ont atteint :

Matières de consommation	fr.	9,131,271	20
Personnel (y compris 476,260 francs de vie chère)	fr.	4,546,230	»
Travaux d'entretien et de réparation		524,500	»
Avaries et accidents		355,850	»
Droit de pier, etc.... à Douvres		113,000	»
	Fr.	14,470,851	20 (1)

L'excédent des dépenses sur les recettes s'élève à fr. 2,879,554.10.

QUESTION 33.

Quel a été le résultat financier, en 1921, du service de pilotage ?

RÉPONSE.

En ce qui concerne le service du Pilotage, les recettes ont été de fr. 4,507,491.79 et les dépenses de :

a) Personnel (y compris fr. 1,030,791.02 de vie chère)	fr.	15,428,551.15	
b) Objets et matières de consommation		3,188,581.68	19,881,442.72
c) Travaux d'entretien et de réparation		1,264,509.89 (2)	_____
L'excédent des dépenses sur les re- cettes s'est élevé à	fr.	15,373,950.93	<u> </u>

QUESTION 34.

Quel est l'usage fait du crédit de 1,097,000 francs inscrit à l'article 64a ?

Quelle est l'organisation des écoles professionnelles ?

Quels sont les résultats obtenus par cet enseignement ?

RÉPONSE :

Le libellé exact de l'article 64a du projet de budget est :

« Subsidés aux caisses de pêcheurs, aux écoles professionnelles de marine
» et de pêche ; bourses d'apprentissage aux mousses de la pêche maritime,
» fr. 1,097,000. »

Cette somme se décompose comme suit :

1° Part contributive de l'État dans les dépenses d'exploitation des navires- écoles <i>Comte de Smet de Naeyer</i> et <i>l'Avenir</i>	fr.	1,000,000
2° Subsidés à huit écoles professionnelles de pêche établies au littoral et à une station de recherches annexée à l'une de celles-ci		62,000
3° Bourses d'apprentissage aux patrons et aux mousses de la pêche.		26,000

(1) Non compris une dépense de 1,075,740 francs représentant le coût de nouvelles chaudières destinées au paquebot « Pieter De Coninck » et imputé sur les dépenses exceptionnelles.

(2) Non compris une dépense exceptionnelle de fr. 151,191.20, solde du prix d'acquisition de 2 canots-moteurs.

4° Subsidés à trois caisses de prévoyance de pêcheurs établies à Heyst, La Panne et Nieuport dont les ressources sont insuffisantes pour faire face à leurs charges.	9,000
Total.	1,097,000

Le navire-école, géré par l'Association maritime belge, est subventionné par l'État à concurrence du déficit de ses comptes d'exploitation. En 1914, cette institution qui relevait du Département de l'Industrie et du Travail (Administration de l'enseignement industriel et professionnel) a été transférée au Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes qui en étudie la réorganisation suivant des vœux émis par le Conseil supérieur de la Marine.

Les écoles professionnelles de pêche et la station de recherches sont subsidiées à concurrence de $\frac{2}{3}$ des dépenses effectuées suivant budget préalablement approuvé par l'Administration de la Marine. Elles ressortissaient également au Département de l'Industrie et du Travail avant 1914.

Les résultats obtenus par cet enseignement sont :

Pour le navire-école, une orientation vers la carrière maritime de jeunes gens instruits en vue de la formation d'officiers d'élite. 113 élèves, répartis en quatre promotions, y suivent les cours actuellement et se préparent à subir l'examen de second lieutenant au long cours dès qu'ils auront accompli les quatre années de navigation requises.

Quant aux écoles professionnelles de pêche, le nombre total d'élèves en 1921 a été de 209, mais il faut tenir compte de ce que trois établissements se trouvant dans la partie du littoral dévastée par la guerre n'ont pas encore pu être réorganisés.

ADMINISTRATION DES POSTES.

QUESTION 35.

Le manuel des sous-perceptions des postes est distribué avec 80 pages de rectifications.

S'agit-il d'une publication nouvelle ou ancienne ?

Si c'était une publication nouvelle, cela indiquerait un manque de contact entre le service qui publie les instructions et celui qui est chargé de les appliquer.

RÉPONSE.

Le manuscrit du Règlement concernant le service des sous-perceptions a été livré à l'imprimeur peu avant la guerre et les épreuves n'ont pu recevoir les modifications survenues depuis lors aux règlements généraux.

Il a donc été nécessaire de faire de ces modifications l'objet de suppléments rectificatifs à distribuer en même temps que les volumes de l'ouvrage.

Le supplément des 2^e, 3^e et 4^e volumes comprend forcément des rectifications à faire respectivement aux 1^{er} et 2^e, et au 1^{er}, 2^e et 3^e volumes.

A cause du temps assez long qui s'est écoulé entre la publication succes-

sive de ces volumes, lesdites rectifications ont été nombreuses, particulièrement en matière de caisse d'épargne et de retraite.

La revision préalable des épreuves fournies par l'imprimeur eût retardé considérablement la distribution du Règlement, alors que l'Autorité supérieure avait exprimé le désir d'activer l'impression.

ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES ET DES TÉLÉPHONES.

QUESTION 36.

Les réseaux téléphoniques avec l'étranger sont accaparés par les boursiers. Il n'y a pas moyen de téléphoner à l'étranger entre 9 heures et 15 heures ? Ne pourrait-on remédier à cela ?

RÉPONSE.

L'ordre d'établissement des reliements téléphoniques pour l'étranger est réglé comme suit :

Les communications sont livrées suivant l'heure de dépôt des demandes. Toutefois, celles que certains abonnés doivent prendre journellement pour la même heure et pour le même destinataire sont l'objet d'une inscription d'office dès le début de la journée, pour être livrées autant que possible vers le moment désiré. Aucune distinction n'est faite entre financiers et autres clients.

Une deuxième inscription n'est acceptée au profit d'un correspondant tant qu'il y a une autre demande de celui-ci en instance pour le même réseau.

En ce qui concerne spécialement les bourses, elles sont reliées directement entre elles pendant les heures du marché si le trafic le justifie, étant entendu qu'il ne peut être réservé qu'un nombre de circuits en rapport avec l'importance du mouvement téléphonique financier comparé à celle du trafic général. Le cas se présente notamment avec Paris, en vertu d'un arrangement conclu dès avant-guerre avec l'Office français.

Dans les relations où le mouvement téléphonique financier ne justifie pas des mesures spéciales, les communications des bourses sont confondues avec celles des autres correspondants et établies, comme ces dernières, d'après l'heure de la demande.

L'Administration belge poursuit, de concert avec les offices intéressés, le renforcement des moyens de communication téléphonique entre la Belgique et les principaux centres étrangers.

QUESTION 37.

Dans les grands centres comme Bruxelles, le service des téléphones est très mal assuré la nuit. On doit attendre très longtemps, la nuit, pour obtenir une communication. Le service devrait être aussi rapide la nuit que le jour. A quoi tient cette lenteur ?

RÉPONSE.

Pendant les heures de nuit, de minuit à 6 heures du matin, on livre dans le réseau de Bruxelles de 125 à 150 communications seulement, dont 60 environ sont données de minuit à 1 heure du matin. Cinq agents sont présents pour assurer ce service. Il n'est pas possible, techniquement, d'assurer la concentration des reliaements des abonnés ; ceux-ci sont forcément répartis dans les commutateurs situés dans des locaux différents et qui occupent dans un même local une grande longueur. Pour assurer le service de nuit aussi rapidement que le service de jour, il serait nécessaire de disposer d'un nombre d'agents dans une proportion ne correspondant nullement au trafic et d'augmenter considérablement, sans grande nécessité, les frais d'exploitation.

QUESTION 38.

Dans les régions éloignées comme le Luxembourg, le nombre de communications qu'on peut obtenir dans le rayon de l'abonnement est très réduit. Ne pourrait-on pas donner à ces régions une compensation en donnant un rayon plus grand ?

Pour les communications à longue distance, ne pourrait-on pas donner un tarif dégressif après les trois premières minutes ?

RÉPONSE.

S'il s'agit du nombre de communications que les abonnés peuvent obtenir dans la zone régionale, ce nombre n'est pas limité ; l'abonné peut, d'après le tarif, souscrire pour l'un des paliers qu'il désire ; il suffit qu'il paie la taxe y afférente.

S'il s'agit du nombre de correspondants, c'est-à-dire d'abonnés que l'abonné peut atteindre dans la même zone régionale (zone dont le rayon a été fixé pour tous les réseaux à 30 kilomètres et 45 kilomètres pour les réseaux frontières), il ne peut être question d'augmenter l'aire de ces zones pour permettre à un abonné d'obtenir dans le régime local — c'est-à-dire sans surtaxe des communications — un nombre de correspondants tel que celui dont jouissent les abonnés des réseaux plus importants.

Le système actuel de taxation — arrêté royal du 12 août 1911 — fixant des aires régionales de 30 kilomètres dans lesquelles les abonnés peuvent correspondre sur la base du tarif local est onéreux pour l'État et appelé à disparaître.

La durée actuelle, trois minutes, des communications à longue distance tant en service international qu'en service interurbain interne, est l'unité de conversation généralement admise. Il ne serait pas rationnel d'adopter un tarif dégressif après les trois minutes, le prix d'une communication dépend essentiellement de l'importance des capitaux engagés dans les installations y compris les circuits de reliaement, et il a été calculé en tenant compte du temps pendant lequel on faisait usage des unes et des autres.

QUESTION 39.

Le service des téléphones est moins bien organisé en Belgique que dans les autres pays. Il faut attendre longtemps avant d'obtenir la réponse du bureau central. Ne peut-on pas remédier à cette situation ?

RÉPONSE.

Le service téléphonique n'est pas moins bien organisé en Belgique qu'ailleurs, au contraire, si l'on veut bien s'en rapporter aux témoignages de ceux qui ont fait usage du téléphone dans les pays voisins. En dehors de certains pays qui n'ont subi aucune dévastation pendant la guerre — Etats-Unis, Suède, Danemark — le service téléphonique fonctionne aussi bien en Belgique que partout ailleurs.

L'adoption du système automatique et sa mise en fonctionnement accéléreront encore l'établissement des communications.

QUESTION 40.

On va construire, en Flandre occidentale, une station de T. S. F. pouvant communiquer avec les pays lointains. Les travaux de même nature que l'on projette en Angleterre ne sont-ils pas de nature à faire une concurrence désastreuse à la station belge projetée ?

RÉPONSE :

Les postes de T. S. F. intercontinentaux sont destinés à transmettre directement, c'est-à-dire sans l'intermédiaire d'aucun autre office, les télégrammes à échanger entre deux pays. En l'occurrence, le poste de Ruysselede communiquera notamment sans l'intermédiaire d'un poste européen quelconque, avec l'Amérique du Nord, l'Argentine, la colonie du Congo.

Dès lors, les stations similaires existant en France et celles qu'on projette d'ériger en Angleterre ne peuvent nous faire aucune concurrence.

L'usage par les expéditeurs belges des postes de T. S. F. des pays voisins serait non seulement plus onéreux mais occasionnerait des retards à leurs correspondances.

TABLEAU

des marchandises transportées en 1914 à un tarif de faveur et qui sont, actuellement, soumises au tarif plein.

Tarif spécial n°	Nature de la marchandise.	Coefficient d'augmentation.
T. sp. n° 1.	Briquettes de charbon, etc.	370 p. c.
T. sp. n° 2.	Argile, bordures de trottoirs, etc.	427 p. c.
T. sp. n° 4.	Scories de forges, etc.	370 p. c.
		427 p. c.

Tarif spécial n°	Nature de la marchandise.	Coefficient d'augmentation.
T. sp. n° 5.	Abanite, etc.	370 p. c.
T. sp. n° 6.	Alcools, etc.	203 p. c.
T. sp. n° 7.	Allumettes chimiques en caisses, etc. .	282 p. c.
T. sp. n° 8.	a) Alkali volatil (ammoniaque liquide), etc.	256 p. c.
	b) Carbonate d'ammoniaque, etc. . . .	328 p. c.
T. sp. n° 9.	a) Acétate de soude, etc.	282 p. c.
	b) Baraquements en bois démontés, etc.	387 p. c.
T. sp. n° 11.	Verreries } par 7,000 kilogrammes .	402 p. c.
	} par 10,000 — .	518 p. c.
T. sp. n° 12.	a) Aciers en barres ou en bottes laminés, battus ou martelés en wagons décou- verts non bâchés, etc.	314 p. c.
	b) Accessoires de rails, etc.	428 p. c.
T. sp. n° 14.	Kaolin, etc.	287 p. c.
T. sp. n° 15.	a) Armes, par 10,000 kilogrammes. .	386 p. c.
	b) Plombs en saumons, etc.	360 p. c.
	c) Borate de chaux, par 10,000 kilogr. .	282 p. c.
	d) Tôles fines et tôles fortes, par 10,000 k.	282 p. c.
T. sp. n° 16.	Sel brut, etc.	259 p. c.
T. sp. n° 17.	Acétate de plomb, etc.	303 p. c.
T. sp. n° 18.	a) Acétate de plomb, etc.	328 p. c.
	b) Blanc de céruse, etc.	256 p. c.
T. sp. n° 19.	Avoine	264 p. c.
T. sp. n° 21.	Planchettes destinées à la confection des caisses d'emballage, etc.	517 p. c.
T. sp. n° 22.	Brai de goudron, de gaz ou de houille, brai de goudron de bois, etc. . . .	267 p. c.
T. sp. n° 23.	a) Alquifoux, etc.	173 p. c.
	b) Beauxite, etc.	239 p. c.
		255 p. c.
T. sp. n° 24.	a) Blendes grillées, etc.	324 p. c.
	b) Argile brute destinée à la fabrication du ciment et adressée à des cimenteries belges, etc.	204 p. c.
	c) Argile brute destinée à la fabrication du ciment et adressée à des cimenteries belges, etc.	259 p. c.
		255 p. c.
T. sp. n° 26.	Pierres calcaires brutes, etc.	526 p. c.
T. sp. n° 27.	Charbon de terre, etc.	375 p. c.
T. sp. n° 28.	Acier et fer en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en largets ou en bidons, etc.	232 p. c.
		184 p. c.

Tarif spécial n°	Nature de la marchandise.	Coefficient d'augmentation.
T. sp. n° 29.	Charbon de terre, poussier maigre destiné à la consommation des fours à zinc et à plomb, etc.	252 p. c. 289 p. c. 173 p. c.
T. sp. n° 31.	Charbon de terre, coke, etc.	289 ou 360 p. c.
T. sp. n° 36.	Bois de chauffage, etc.	289 p. c.
T. sp. n° 37.	Argile brute destinée à la fabrication du ciment et adressée à des cimenteries belges, etc.	360 p. c.
T. sp. n° 39.	Betteraves, etc.	252 p. c.
T. sp. n° 40.	Goudron de gaz ou de houille, etc.	204 p. c.
T. sp. n° 41.	Sable en vrac, etc.	239 p. c.
T. sp. n° 42.	Charbons de terre (maigres), etc.	252 p. c.
T. sp. n° 43.	Fontes brutes, etc.	184 p. c.
T. sp. n° 45.	Coton brut, etc.	272 p. c.
T. sp. n° 49.	Crème de lait, etc.	617 p. c. 500 p. c.
T. sp. n° 50.	Crème de lait, etc.	500 p. c.
T. sp. n° 54.	Briquettes de charbon et boulets de houille	173 p. c.
T. sp. n° 56.	a) Acier et fer en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en largets ou en bidons, etc.	218 p. c.
	b) Aciers en barres ou en bottes, laminés, battus ou martelés en wagons ouverts et non bâchés, etc.	427 p. c.
	c) Aciers en barres ou en bottes laminés, battus ou martelés en wagons fermés ou bâchés, etc.	572 p. c.
	d) Aciers emballés, etc.	283 p. c.
	e) Machines et mécaniques non dénommées, construites exclusivement ou en majeure partie en acier, en fer ou en fonte, montées ou démontées, etc.	388 p. c.
	f) Cylindres de machines, en acier ou en fer, travaillés, etc.	282 p. c.
T. sp. n° 57.	Laine peignée ou cardée, etc.	270 p. c.
T. sp. n° 58.	Betteraves, etc.	269 p. c.
T. sp. n° 59.	Pulpes de betteraves fraîches, etc.	288 p. c.
T. sp. n° 60.	Pommes de terre, etc.	248 p. c.
T. sp. n° 61.	Charbon de terre, etc.	173 p. c.
T. sp. n° 62.	Chlorure de potassium, etc.	254 p. c.

Tarif exceptionnel provisoire n°	Nature de la marchandise.	Coefficient d'augmentation.
T. exc. pr. 76.	Fer et aciers laminés, etc.	200 p. c.
T. exc. sans n°.	Cendrées, etc.	675 p. c.
T. exc. pr. 31.	Terres plastiques brutes, etc.	184 p. c.

TABLEAU

des tarifs spéciaux rétablis depuis la guerre.

T. sp. pr. n° 2.	Macadam, etc.	296 p. c.
T. sp. pr. n° 5.	Ciment, etc.	559 p. c.
T. sp. n° 9.	Aciers emballés, etc.	200 p. c. ou 260 p. c.
T. sp. n° 13.	Acier et fer en lingots, en brames, en lopins. en largets, en billettes ou en bidons, etc.	150 p. c.
T. sp. pr. n° 24.	Terrils et laitiers, etc.	127 p. c.
T. sp. pr. n° 25.	Minerais de fer, etc.	150 p. c.
T. sp. pr. n° 36.	Macadam, etc.	230 p. c.
T. sp. pr. n° 37.	Boues et immondices des villes, etc.	150 p. c.
T. exc. pr. n° 31 S. A.	Coke et déchets de coke destinés aux éta- blissements métallurgiques belges	150 p. c.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 3 MEI 1922.

BEGROOTING VAN HET MINISTERIE VAN SPOORWEGEN, ZEEWEZEN, POSTERIJEN EN TELEGRAFEN VOOR HET DIENSTJAAR 1922 (1).

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER ROBYN.

MIJNE HEEREN,

Wij hebben de eer verslag uit te brengen over de Begrooting van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen voor het dienstjaar 1922.

De gewone begrooting bedraagt, voor de uitgaven, de gezamenlijke som van	fr. 1,360,870,372
De ontvangsten bedragen	1,142,174,956
Deze gewone begrooting sluit dus met een tekort van . . .	218,695,416
Vergeleken met de begrooting voor 1921, zien wij dat de uitgaven zijn aangegroeid met	76,505,722
dat de ontvangsten, welke, volgens het verslag van den heer Pepin, geraamd werden op 1,077,562,150 frank voor 1921, dit jaar aangegroeid zijn met	64,612,806
en dat het waarschijnlijk tekort voor het jaar 1922 dat van 1921 zal overschrijden met	11,892,716

Wat de verhooging der uitgaven betreft, moet aangemerkt worden dat het grootste gedeelte daarvan besteed is aan de verbetering van den toestand van het

(1) Begrooting, n° 24xviii.

(2) De *Bijzondere Commissie*, voorgezeten door den heer Bertrand, bestond uit :

- a) De leden van de *Bestendige Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en de Openbare Werken* : de heeren Bertrand, voorzitter, Anseele, Bouchery, Brassine, Braun, Ceulenaere, Goetgebuer, Golenvaux, Lemonnier, Moury, Pepin, Poncelet, Robyn, Schaelzen, Uytroever en Van Isacker.
- b) *Zes leden benoemd door de Afdelingen* : de heeren Ilubin, Anseele, Forthomme, de Liedekerke, Fischer en Berloz.

personeel en, inzonderheid, van de « beambten en ambtenaren ». In den loop van 1921 trad de nieuwe wedderooster in werking. Belangwekkend is, dat er 58,461,000 frank kon bezuinigd worden op de brandstoffen en verbruiksvoorwerpen. « Deze bezuiniging is het gevolg van de prijsvermindering, van de verzwakking van het verkeer en van de genomen maatregelen om het verbruik in te krimpen. »

Daarentegen wordt eene verhooging van 54,787,624 frank voorzien voor het onderhoud van het rollend materieel. Deze verhooging komt hieruit voort, « dat, in 1921, de gewone onderhoudskosten aanzienlijk konden verminderd worden door het aanrekenen van de onderhouds- en herstellingskosten, wegens den oorlog, op de begrooting der wederinvorderbare uitgaven. »

De uitgaven voor 1921 zijn gelukkig veel gunstiger dan de ramingen, en het is waarschijnlijk dat het tekort van het afgelopen jaar, voor den spoorweg, zal verminderd worden tot op 30 miljoen frank ten hoogste, financiële lasten er bij begrepen, als wanneer de ramingen ongeveer 92 miljoen bedroegen.

Niettemin, toont het land zich zeer bezorgd om het tekort der openbare diensten welke afdangen van het Departement van Spoorwegen, en men dient alle middelen aan te wenden opdat de Staatsbedrijven op hun eigen kunnen bestaan. Dit is eene verplichting, welke hun werd opgelegd door de wet van 1 Mei 1834, waarvan artikel 5 luidt : « ... de opbrengsten der spoorwegen, voortvloeiende uit de tarieven, welke jaarlijks door de wet moeten geregeld worden, zullen dienen om, behalve de interesten en de aflossing der leening aan te gaan volgens artikel 3, de jaarlijksche uitgaven voor hun onderhoud en hunne bestuurskosten te dekken. »

Al onze pogingen moeten er toe strekken om, zoo spoedig mogelijk, het tijdperk der tekorten achter den rug te hebben. Men moet zich echter niet verheelen dat er nog een zekere tijd zal verlopen alvorens het begrootingsevenwicht zal bereikt zijn. De uit den oorlog ontstane onklare toestand is nog niet ten einde. Aanzienlijke en plotselinge schommelingen zullen zich nog voordoen, zoowel in de prijzen der stoffen als in de drukte van het verkeer. Daaruit vloeit voort dat in gansch Europa de spoorwegen een tekort boeken, welke ook hun aard zij of de wijze waarop zij in bedrijf worden genomen. Minister Le Trocquer verklaarde onlangs in de Fransche Kamer dat het evenwicht niet vroeger dan in 1924 kan verwacht worden.

Indien wij nagaan hoe het tekort over de onderscheidene besturen van het Departement verdeeld wordt, vinden wij :

Voor den Spoorweg en den Electriciteitsdienst	. fr.	80.000,000	ongeveer.
Voor het Zeewezen.		30,000,000	—
Voor de Posterijen, Telegraaf en Telefoon		70,000,000	—

Blijft alsdan eene som van 38.000,000 frank, vertegenwoordigd door financiële lasten en pensioenen te verdeelen onder de besturen van het Zeewezen, de Posterijen, de Telegraaf en de Telefoon.

Al deze cijfers zijn benaderend. Om ze nader te kunnen bepalen, zou het

onontbeerlijk zijn dat een bijzondere begrooting voor de onderscheidene diensten werd opgemaakt.

Wij drukken den wensch uit, dat dit voortaan geschiede ten einde op juiste wijze de uitkomsten van elk dier bedrijven te kennen.

Wij zullen die onderscheidene cijfers achtereenvolgens nagaan.

I. — SPOORWEGEN.

Uitgaven.

A. — *Algemeene beschouwingen.*

Al komt het streng genomen, niet overeen met de werkelijkheid, omvatten wij onder dezen titel de verrichtingen van het « Hoofdbeheer » en van de « Afdeeling der Electriciteitsdiensten ».

Beide behooren insgelijks tot het Zeewezen, de Posterijen en Telegrafie, maar het grootste deel der uitgaven gaat onbetwistbaar naar de Spoorwegen.

Volgens de aanwijzingen van de begrooting bedraagt het tekort in de Spoorwegen 80,000,000 frank. Het zou echter lichtvaardig zijn op dit cijfer te steunen voor verdere redeneering en gevolgtrekkingen. De manier, waarop de begrooting werd opgemaakt, kan inderdaad op meer dan eene wijze tot vergissingen leiden die moeten in het licht gesteld worden.

Er wordt vooreerst geen rekening gehouden met wat er voorhanden is in den aanvang en op het einde van het jaar. Men schrijft op de uitgaven al de verbindingen gedurende het jaar aangegaan. Welnu, het is mogelijk dat de aankopen, in den loop van het jaar gedaan, de behoeften van het dienstjaar overschrijden; het tegenovergestelde kan ook voorkomen. Om het tekort van een jaar te kunnen bepalen, zou men in de boekhouding moeten rekening houden met de waarde van wat er in den aanvang en op het einde van het begrotingsjaar voorhanden is.

Deze hervorming zal kunnen ingevoerd worden wanneer de industrieele comptabiliteit, die men aan het regelen is, voorgoed zal ingesteld zijn.

Niet alleen de manier, waarop de begrooting is opgemaakt, geeft aanleiding tot vergissingen; deze vindt men ook in de cijfers.

Een belangrijke fout, die dadelijk de aandacht vestigt, is deze van de financiële lasten die, voor 1922, fr. 156,202,270 bedragen.

Over deze financiële lasten hadden in het Parlement talrijke en gewichtige besprekingen plaats. De wijze om ze vast te stellen werd herhaaldelijk veranderd, maar elk stelsel gaf aanleiding tot betwisting. Zien wij eerst hoe het cijfer, op de begrooting uitgetrokken, kan worden ontleed :

a) fr. 93,734,683.56 voor interesten van het kapitaal van oprichting door de Schatkist ter beschikking gesteld van de Spoorwegen ;

b) fr. 21,377,514 voor aflossing van dit kapitaal van oprichting ;

c) fr. 4,744,663.81 voor interesten van de sommen toegekend aan het personeel, in 1921 en 1922, als duurtelbijslag ;

d) fr. 16,345,409.19, zijnde het bedrag van de annuïteiten voor den afkoop van de private lijnen, terug te betalen aan de Schatkist.

a) De wet van 1834, hooger aangehaald, legt aan den spoorweg de verplichting op, de interesten te betalen van de kapitalen, door de Schatkist te zijner beschikking gesteld. Worden deze interesten op nauwkeurige wijze berekend? De wijze, waarop zij worden vastgesteld, wordt aangegeven in het *Verslag over 1905*, bl. III :

« De interesten worden thans berekend naar de werkelijke waarde voort-
» vloeiend uit de verschillende verrichtingen gedaan door de Schatkist voor het
» uitgeven van de leeningen aangegaan sedert het bestaan van den spoorweg. De
» interesten van de werkelijke kapitalen worden jaar voor jaar vastgesteld met
» inachtneming van de waarde van het geld, wat den gemiddelden jaarlijkschen
» interest doet schommelen tusschen 4.90 t. h. en 3.11 t. h.

Op grond van deze beginselen werden de interesten, in 1922 te betalen, als volgt berekend :

3.15 t. h. voor de kapitalen aangewend vóór den oorlog ;

4.86 t. h. voor de kapitalen aangewend in 1919 ;

5.40 t. h. voor de kapitalen aangewend in 1920 (uitgaven gedaan op het vasteland) ;

6.08 t. h. voor de kapitalen aangewend in 1920 (uitgaven gedaan in Engeland) ;

6 t. h. voor de kapitalen aangewend in 1920 (uitgaven gedaan in Amerika) ;

5.40 t. h. voor de kapitalen aangewend in 1921 en 1922.

Deze wijze van vaststellen van den interest blijkt ons billijk, en wij mogen dus denken dat de som, die op de begrooting voorkomt om de interesten van het kapitaal te betalen, wel werkelijk ten laste van de begrooting van Spoorwegen valt, tenzij het bewezen wordt dat het bedrag van het kapitaal onjuist is. Wanneer aan de spoorwegen werkelijk de financieele zelfstandigheid zal toegestaan worden, zal men dit punt zorgvuldig moeten onderzoeken.

b) Het tweede deel van de financieele lasten bedraagt de som van fr. 21,377,514, voor aflossing van het kapitaal van oprichting. Hierbij kan men zich afvragen of deze belangrijke last op de begrooting dient gebracht te worden. Zeer dikwijls heeft het Parlement zich met deze quæstie beziggehouden en de wederzijdsche standpunten werden krachtdadig verdedigd. Wij meenen dat men den spoorweg niet zou moeten verplichten, zijn kapitaal van oprichting af te lossen. Inderdaad, de sommen, door de Schatkist ter beschikking van den spoorweg gesteld, werden gebruikt tot het aankopen van gronden, tot het aanleggen en in orde brengen van de sporen en de statiën en tot het aankopen van materieel. Welnu, die gronden blijven en verliezen niets van hun waarde. En alles wat tot de uitrusting van de lijnen, de statiën en de aanhoorigheden behoort, wordt voortdurend in goeden staat gehouden. Op de begrooting voor 1922 alleen komt eene som voor van 36 miljoen voor het onderhoud en het herstel van deze inrichtingen. Dit jaarlijksch onderhoud dient om het aangewend kapitaal voortdurend op zijn waarde te houden. Wanneer een gebouw moet hersteld of zelfs vervangen worden, dan wordt dit werk verricht ten laste van de gewone begrooting en alleen de uitbreidingen of de waardevermeerderingen komen op de buitengewone begrooting.

Wat betreft het spoorwegmaterieel, namelijk de locomotieven, tenders, rijtuigen, wagens, overtrekken, enz., dit wordt insgelijks, ten laste van de gewone begroo-

ting, op zijn waarde gehouden. De sommen uitgetrokken op de begrooting voor 1922 omvatten een bedrag van 96,342,000 frank voor het onderhouden, herstellen, en vernieuwen van materieel. Zij zijn bestemd tot het herstellen van het beschadigd materieel en tot het vervangen, door nieuwe eenheden, van deze welke uitgeschakeld worden wegens sleet, ongevallen of anderszins.

Onder deze omstandigheden schijnt het ons, dat de som van 21,577,514 frank, bestemd om het kapitaal van oprichting af te lossen, ten minste grootendeels denzelfden post uitmaakt als de uitgaven voor onderhoud en vernieuwing van het materieel welke op de gewone begrooting zijn uitgetrokken.

Het is niet van belang ontbloot te herinneren aan de desbetreffende woorden van twee oud-ministers van Financiën, wijlen Malou en Beernaert :

« Is de spoorweg, aldus de heer Malou, een onroerend goed dat van zijn » waarde verliest ? Integendeel, 't is een onroerend goed waarvan de werkelijke » waarde, de voortbrengingswaarde van jaar tot jaar toeneemt. Dienvolgens is » het, zal ik zeggen, dwaas dit onroerend goed te willen aflossen. Onderstellen » wij den eigenaar van eene hoeve, die zeggen zou : « Ik wenschte dat deze hoeve » niets meer aan mijne kinderen zou kosten, en ik zal op mijne inkomsten jaar- » lijks zooveel afnemen om deze hoeve binnen enkele jaren op nul te brengen in » mijne begrooting.

» Zou dit redelijk zijn en zou het niet eene valsche balans wezen, welke onder » de toepassing van eene onlangs goedgekeurde wet valt ? »

De heer Beernaert, die dezelfde stelling verdedigde en ze toepaste op het materieel, zegde :

« Het onaanzienlijk materieel van 1835 werd op de fondsen der begrooting » vervangen door de hedendaagsche locomotieven en rijtuigen ; dit materieel is » ingeschreven voor eene waarde van 195 millioen, en dit cijfer is beneden de » werkelijke waarde. Dit materieel wordt dus onderhouden en vernieuwd ; naar- » mate eene locomotief buiten gebruik wordt gesteld, wordt zij door eene nieuwe » vervangen ; wordt een rijtuig afgebroken, dan wordt het in de balans door een » nieuw vermeld. En onder deze omstandigheden beweert men deze 195 millioen » te moeten aflossen. Niet enkel blijft de waarde op hare hoogte, maar zij ver- » meerderd zelfs. En men zou ze moeten aflossen ? Handelt eene enkele maat- » schappij aldus ?

« En mocht een of andere maatschappij het in het hoofd krijgen aldus te han- » delen, dan zou de Minister van Financiën niet aarzelen te beweren dat het » eene onwettelijke manier is om de winsten te verduiken en dat men daartoe » slechts zijn toevlucht neemt om het patentrecht te verminderen. Hij zou een » geding tegen deze maatschappij instellen en het ook zeker winnen. »

Het zou van belang wezen, dit vraagstuk van de aflossing eens en voorgoed op te lossen. Het is inderdaad geene onverschillige zaak, te weten of de reizigers, boven de exploitatiekosten en de interesten van het kapitaal, ook nog het kapitaal moeten terugbetalen. Men mag niet vergeten, dat de terugbetaling van dit kapitaal moet geschieden ten laste van den reiziger en van de verzonden goederen en dat dergelijk offer niet wordt geëischt van hen die gebruik maken van de bestraate wegen, de vaarten of de havens, welke echter ook een zeer groot kapitaal voor oprichting hebben opgeslorpt.

c) De financieele lasten vermelden, ten derde, eene som van fr. 4,744,663.81 voor interest der sommen welke in 1921 en 1922 aan het personeel als duurtelbijslag werden toegekend.

Er werd beslist die sommen, a's duurtelbijslag aan het personeel betaald, op den buitengewonen dienst te brengen. Nu, de uit dien hoofde gedane uitgaven kunnen klaarblijkelijk niet aan het kapitaal van oprichting worden toegevoegd. Feitelijk maken zij deel uit van het loon.

En zoo men kan aannemen dat hun algemeen bedrag niet op de gewone begrooting wordt gebracht, ware het nochtans niet aan te nemen dat zij bij de schuld van den spoorweg werden gevoegd.

Wij stellen de vraag, of zij, te zamen met de tekorten, niet een *rekening* zouden kunnen uitmaken, *af te lossen* door tamelijk hooge en door de begrotingswet te bepalen jaarlijksche sommen.

d) *Annuïteiten*. — De som van fr. 16,543,403.19 voor de annuïteiten tot de naasting der private lijnen. behelst tevens eene annuï voor de hoofdsom en den interest voor de nog verschuldigd zijnde sommen. Het naastingskapitaal van deze lijnen is in zijn geheel begrepen in het kapitaal voor oprichting van den spoorweg.

Wij hebben de financieele lasten van den spoorweg nagegaan. Ons dunkt dat uit dit overzicht het besluit moet worden afgeleid, dat de daarin vermelde sommen op ernstige wijze dienen toegelicht te worden. In het Departement werd een *Centrale dienst voor de Comptabilité* opgericht, met last aan te duiden welke lasten door de regie moeten gedragen worden. Zooals wij het hooger zegden, zal deze toelichting dienen om het werkelijk beloop van het tekort aan te geven en om de maatregelen te doen kennen, welke moeten genomen worden om het te doen verdwijnen.

De Commissie heeft niet nagelaten, de verschillende op de begrooting geboek'te uitgaven afzonderlijk na te gaan en te onderzoeken welke bezuinigingen er konden verweze: lijkt worden. Zoo wij al de uitgaven van de gewone begrooting in eenige groote klassen rangschikken, dan bekomen wij de volgende tabel :

Personnel (dagloonen, jaarwedden, vergoedingen, premiën en onderscheidene vergeldingen) :

Beambten	fr. 163,000,000	}	585,000,000
Werklieden	422,000,000		
Onderhoud, materieel, gebouwen, enz.	fr. 137,000,000		
Brandstof en olie voor locomotieven.	176,000,000		
Financieele lasten	136,000,000		
Verwarming der lokalen en der treinen.	22,000,000		
Drukwerk en kantoorbehoeften	6,600,000		
Fr. 1,062,600,000			

Blijft ongeveer 15,000,000 frank verdeeld over verscheidene artikelen betrekking hebbende op bijzondere voorwerpen : vergoeding der ongevallen, schadeloosstelling voor verliezen en beschadigingen, enz., enz.

Is er middel om op deze onderscheidene uitgaven ernstige bezuinigingen te maken, zonder de goede exploitatie van het net te schaden? Want het dient hier herhaald te worden, dat eene vermindering van uitgaven niet noodzakelijkerwijze eene bezuiniging is, en dat de aan te wenden methode er moet in bestaan : « met een goed begrepen bezuiniging, ruimschoots en volledig te doen al wat het net tot een zoo groot mogelijken staat van volmaaktheid kan brengen. »

B. — PERSONEEL.

Aangaande de uitgaven voor het personeel moet men zeggen dat er, voor het oogenblik, niet aan te denken valt, het bedrag der dagloonen of der jaarwedden in te korten. De kleine dagloonen, welke, naar verhouding, de grootste verhooging hebben ondergaan, werden echter slechts verhoogd in de strenge mate van de verhooging der levensduurte. En zoodra men de ladder der jaarwedden opklimt, wordt die verhouding verbroken ten nadeele van het personeel. Alzoo werden de jaarwedden, die, in 1914, 5,500 frank bedroegen, slechts verdubbeld, en de bezoldigingen, die, in 1914, 7,000 frank en meer bedroegen, werden slechts met 85 t. h. verhoogd. Deze toestand is buitengewoon ernstig. Reeds werd daarop de aandacht der Kamer gevestigd, wat de ingenieurs betreft, wier aanwerving bezwaarlijk blijft.

Iedereen weet welke ongelijkheid er bestaat tusschen de vergeldingen, welke de ingenieurs in de private nijverheid bekomen, en die welke de Staat betaalt. Het verschil is zoo groot dat het onmogelijk is geworden het te vergoeden door de voordeelen welke de ambtenaren genieten : vastheid van bediening, pensioen, enz. Deze toestand vergt een dadelijke oplossing. Overigens, de ingenieurs der Fransche Spoorwegmaatschappijen hebben wedden die nagenoeg het dubbele zijn van de onze.

Men kan dus geen ernstige vermindering verwachten op de aan het personeel betaalde som van 58½ miljoen, tenzij men er in slaagt het aantal bedienden te verminderen. Indien deze vermindering mogelijk bevonden werd, zou zij geleidelijk moeten geschieden, door niet zooveel nieuwe bedienden aan te werven.

Indien wij nagaan hoeveel bedienden bij den spoorweg arbeiden, stellen wij vast :

Ambtenaren en beampten.

Op 30 Juni 1914.	.	.	14,530
Op 30 December 1921.	.	.	19,761
Meer.	.	.	5,431 eenheden

Dit verschil is het gevolg van de volgende oorzaken :

1° Het invoeren van den achturendag en van den wekelijkschen rustdag	3,934
2° Het overbrengen van de toezichtsbedienden in het kader der ambtenaren en bedienden	1,278

3° De versterking van het personeel, namelijk, wegens het herstellen van het net, het oprichten eener nieuwe groep van wegen en werken, ten gevolge van het overnemen der gebieden Eupen en Malmedy, enz.	219
	<u>5,431</u>

Werklieden.

	Werklieden van het bestendig kader.	Voorloopige werklieden.
30 Juni 1914	59,162	14,263
30 December 1921	68,885	26,326
Verschil in meer.	<u>9,723</u>	<u>12,063</u>

De toeneming van het personeel in het bestendig kader kan verklaard worden als volgt :

1° Wegens het invoeren van den achturendag en den wekelijkschen rustdag	10,346
2° Wegens aanwerving van nieuw personeel.	3,045
Vernieerdering.	<u>13,391</u>

Van dit cijfer moet afrokken worden :

1° Toezichtsbedienden overgenomen in het kader der ambtenaren en bedienden.	1,273
2° Afschaffing van omgezette ambten	2,390
	<u>3,668</u>
Verschil.	<u><u>9,723</u></u>

De vernieerdering van 3,045 bedienden is grootendeels te danken aan uitbreidingen, die werden toegestaan om het in staat stellen van het materieel te verhaasten.

De Commissie werd getroffen door het groot aantal aangeworven voorloopige werkliden.

Uit de ontvangen verklaringen volgt, dat het cijfer van 26,326, op 30 December 1921, werd verminderd tot 21,294, op 1 April 1922.

Dit getal wordt onderverdeeld als volgt :

Weg en werken	12,573
Exploitatie	4,318
Trekdiensl en materieel	4,400
	<u>21,294</u>

Uit het antwoord gegeven op eene vraag van de Commissie blijkt dat de regeling van den achturendienst wordt toegepast op al de bedienden en werkliden, behalve op de overwegwachters en op de overwegwachsters die nabij hun post zijn *gehuisvest*, daar deze twee reeksen van bedienden kunnen

aangezien worden als arbeidende aan een lichten arbeid, waarvoor eenigszins alleen het aanwezig zijn wordt vereischt.

Men kan zich afvragen of andere categorieën van bedienden die uitsluitend dagtaak verrichten, niet met de overwegwachters zouden kunnen gelijkgesteld worden, wat betreft de toepassing van den achturedag.

Wat er ook van zij, en in 't algemeen, is de vermindering van den arbeidsdag bij de spoorwegen een gelukkige hervorming. Een groot deel van het werk wordt 's nachts of in de zeer vroege of in de zeer late uren verricht, en het is onbetwistbaar dat, onder het beheer der lange arbeidsdagen, het personeel der spoorwegen en inzonderheid dat van den dienst der treinen, een grootere inspanning presteerde dan de meeste arbeiders in de private bedrijven.

Ernstige bezuinigingen moet men verwachten, eensdeels, uit eene grondige hervorming van de bestuursmethode en, anderdeels, van een nauw toezicht over de prestatieën in al de deelen van den dienst.

Wat opzienbarend is in onze groote besturen, is dat er zooveel tijd wordt geëischt om de zaken, zelfs die van gering belang, af te handelen. Op een brief, tot het Bestuur gericht, wordt slechts na tal van dagen, vaak na tal van weken, geantwoord. Dat is hieraan te danken, dat de zaken den weg moeten doormaken langs eene gansche reeks ambtenaren van verschillenden rang, die het antwoord onderzoeken, verbeteren of er eenvoudig hun visa op zetten. Velen van deze tusschenpersonen konden ter zijde gelaten worden.

Men zou veel geschrijf kunnen daarlaten. Zaken van weinig of geen belang geven aanleiding tot het opmaken van nota's met inschrijving in het register, terwijl niet zelden een woord per telefoon veel betere uitslagen opleveren zou. Geschrijf, waarvan het nut betwistbaar is, slurpt veel tijd op.

Kortom, wij zijn van gevoelen, dat de Commissie, door de Regeering ingesteld tot het onderzoek van de bestuurshervormingen, heilzame wijzigingen zal kunnen voorstellen, die geleidelijk zullen verwezenlijkt worden en in ruime mate het schrijfwerk bij den spoorweg verminderen. Deze Commissie zal, overigens, op den machtigen steun kunnen rekenen van het personeel zelf, want niets ontmoedigt de goede bedienden zoozeer als het feit, dat zij hunnen tijd moeten besteden aan een werk, waarvan het nut niet klaar uitkomt. De overgrootste meerderheid van het personeel is vol toewijding voor den openbaren dienst, en zijne toewijding is herhaaldelijk gebleken. Deze goede individueele gesteldheid wordt echter soms verlamd door de bestuursregeling, en aan die gesteldheid moeten wij hare volle uitwerking geven door de afschaffing van elk nutteloos geschrijf.

De contrôle over de prestaties in de onderscheidene diensten liet in het verleden veel te wenschen over. Is het waar, dat « de comptabiliteit van den spoorweg, dat is de boekhouding door de wet opgelegd, nooit in gebreke werd bevonden, en dat men bij voortduur op de onaantastbare nauwkeurigheid daarvan heeft gewezen », dan is het niet minder waar, dat men, naar de gegevens dezer comptabiliteit, nooit op ernstige wijze den kostenden prijs van een werk of de exploitatiekosten heeft kunnen berekenen,

Eerlang zal aan dezen toestand een einde worden gemaakt. Reeds hebben wij gesproken over het invoeren van eene nieuwe comptabiliteit, naar het voorbeeld der comptabiliteit van den P.-L.-M. in Frankrijk. Het Bestuur heeft een boekhouder van deze Maatschappij in dienst genomen en het plan van de nieuwe methode is vastgesteld. De maatregelen zijn genomen om deze nieuwe werkwijze toe te passen op het jaar 1922. Deze werkwijze zal dit aanzienlijk voordeel opleveren, dat men juiste aanwijzingen zal bezitten over het beheer der onderscheidene diensten en dat men de kosten der verschillende centums of exploitatiegroepen onderling zal kunnen vergelijken. Reeds werden aanzienlijke hervormingen tot stand gebracht dank zij de bevindingen door den « Centralen dienst voor de comptabiliteit », die nochtans maar pas zijne werkzaamheden heeft begonnen.

Om onze gedachte duidelijker te maken omtrent de uitgaven van het personeel, voegen wij er bij, dat het wenschelijk ware een meer algemeen gebruik te maken van de beste machines en van de jongste verbeteringen op het stuk van regeling van den arbeid, zoowel in de bureelen als in de werkplaatsen. Op dat gebied kon men zich rekenschap geven van de merkwaardige uitslagen van het « Dispatching System » dat vanaf 1 October l.l. beproefd werd op de lijn Brussel-Namen. Deze nieuwigheid, die ten slotte slechts de toepassing is van een meer volmaakt telefoonstelsel, maakt merkelijke bezuinigingen mogelijk, onder meer die van vier locomotieven daags. In dit opzicht alleen vertegenwoordigt de bezuiniging, op een vak van 60 kilometer, eene som van 1,248,000 frank 's jaars. Wanneer deze nieuwigheid zal toegepast worden op het geheele net of althans op de bijzonderste lijnen, dan zal de uitslag uiterst gunstig zijn.

C. — ONDERHOUD.

De uitgaven van onderhoud en vernieuwing voor sporen, gebouwen, materieel, enz., bedragen ongeveer 137 millioen. Een groot deel dezer uitgave wordt opgeslorpt door den aankoop van materialen, daar de loonen bij het hoofdstuk personeel voorkomen.

Terecht werd geklaagd over de groote vertraging waarmede de leveranciers van den Staat worden betaald. Vaak gaan maanden voorbij voorleer deze schuldeischers de vereffening hunner rekeningen bekomen, ofschoon deze laatste tot geen klacht aanleiding geven. Deze toestand is zeer schadelijk voor de belangen der Schatkist.

Niet alleen moet de Staat den interest der achterstallige sommen betalen, maar de traagheid, waarmede men de betalingen doet, heeft een nadeeligen invloed op de prijzen die de Staat moet betalen.

Een zeker aantal mededingers, die over geen belangrijke kapitalen beschikken, zijn uit de aanbestedingen gesloten, en niet zelden hoort men nijveraars of handelslieden zeggen dat zij geen deel kunnen nemen aan de aanbestedingen van den Staat, wegens de onzekerheid omtrent het tijdstip der betaling. Zij, die daar wel aan deelnemen en die de heerschende gebruiken kennen, houden rekening met al de risico's en namelijk met dit, hooge bankinteressen te moeten betalen.

Deze vertragingen zijn grootendeels te wijten aan de wettelijke formaliteit van het voorafgaand visa van het Rekenhof, waaraan al de betaalbevelen, uitgaande van de Ministeries, onderworpen zijn. Eene gelukkige verbetering werd daarin gebracht door het besluit waarbij de Spoorwegen onmiddellijk 80 t. h. van het bedrag der facturen mogen betalen. Doch wij zijn van meening dat men verder diende te gaan en dat de wet van 13 Mei 1846 op de boekhouding van den Staat derwijze zou kunnen gewijzigd worden, dat het voorafgaand visa van het Rekenhof kon verdwijnen.

Artikel 17 § 2 dezer wet luidt als volgt :

« Geene uitbetaling kan geschieden zonder *zijne* medewerking (Minister van » Financiën) en zonder het voorafgaand visa en de vereffening van het Rekenhof, » behoudens de uitzonderingen door de wet bepaald ».

Welke zijn deze uitzonderingen? Artikel 15 der wet van 29 October 1846, houdende inrichting van het Rekenhof, somt die op :

« Art. 15. — De rechtvaardiging van de schuld kan *na* het visa geschieden : » 1° wanneer de aard van den dienst de opening vergt van credieten voor uitga- » ven die nog te doen zijn. (Voorbeelden : aankoop van onroerende goederen bij » openbare veiling, wanneer de betaling binnen enkele dagen in de studie der » notarissen moet geschieden; wanneer de aankopen tegen gereed geld moeten » gedaan worden en men van een gunstige gelegenheid wil gebruik maken. » N. D. L. R.).

» 2° Wanneer de exploitatie van een bestuurlijken dienst, uit bezuiniging » beheerd, voorschotten vergt aan den rekenplichtige van dien dienst ».

Behalve dit geval zijn *wedden, loonen en pensioenen* eveneens vrijgesteld van het voorafgaand visa van het Rekenhof.

Is er een ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van deze vrijstelling tot de leveringen aan de Ministeries gedaan? Laat ons de zending van het Rekenhof nagaan.

Zij wordt omschreven door de Grondwet (art. 116) en door de wet van 29 October 1846, artikel 5 :

« 1° Dit Hof is belast met het onderzoek en de vereffening van al de reken- » ningen van het Algemeen Beheer en van al degenen die ten aanzien van de » Schatkist rekenplichtig zijn.

» 2° Het zorgt er voor dat geen artikel der uitgaven van de begrooting over- » schreden wordt en dat geen overdracht geschiedt.

» 3° Het stelt de rekeningen vast van de verschillende Beheeren van den » Staat en wordt, te dien einde, gelast al de inlichtingen en al de bewijsstukken » te verzamelen. »

Het Rekenhof gaat na of al de bedingen der gesloten overeenkomsten behoorlijk werden nagekomen.

Zoo men het *voorafgaand* visa afschafte, blijven 1° en 3° onaangeraakt. Inderdaad, het Rekenhof kan dit deel zijner zending zoowel na als vóór de betaling vervullen. Maar men raakt dan aan 2°. Dit 2° had een werkelijk belang vóór het in werking treden der wet van 20 Juli 1924 tot instelling van de Boekhouding der betaalbaar te stellen credieten. Sedertdien is zijn belang om zoo te zeggen verdwenen. Wij zullen zelfs zeggen dat de werking van den con-

controleur der betaalbaar te stellen credieten beter is dan het visa van het Rekenhof. Inderdaad, en dit is van het hoogste belang, wanneer het Hof bevindt dat het crediet werd overschreden, dan is de uitgave *gedaan*. Het is te laat om haar tegen te houden, daar de Minister den Staat verbonden heeft, terwijl de controleur der betaalbaar te stellen credieten, die de overeenkomsten met zijn visa moet bekleeden vóór hunne uitvoering, de mogelijke credietoverschrijdingen vaststelt *voordat* de werken of leveringen begonnen zijn en, bijgevolg, kunnen de Departementen geen gevolg geven aan hunne koopverdragen, tenzij na eene beslissing van den Ministerraad.

De taak van den controleur der betaalbaar te stellen credieten is voorbehoudend, die van het Rekenhof is het niet.

Wat blijft er dan nog over van de taak van het Hof?

« Het zorgt er voor dat geen overdracht geschiedt ».

Dit slaat enkel op de geschriften en de waakzaamheid van het Hof kan zoowel na als vóór de betaling worden uitgeoefend.

Zoo men in aanmerking neemt het beoogde doel, de mogelijke bezuiniging, de voldoening te schenken aan de leveranciers van den Staat, dan komt het ons voor dat men niet mag aarzelen en dat, door toevoeging van een artikel aan de begrootingswet, de afschaffing van het voorafgaand visa kan worden beslist niet alleen voor de Spoorwegen maar ook voor de andere Departementen die bij de private nijverheid groote bestellingen doen.

In elk geval dienen maatregelen te worden genomen om de betalingen te bespoedigen en zoo de Regeering of het Parlement zich niet kunnen besluiten hooger bedoelden maatregel goed te keuren, dan moet men de contrôle van het Rekenhof derwijze inrichten dat de tegenwoordige vertragingen verdwijnen.

Eene laatste aanmerking betreffende de aanbestedingen.

In al te veel gevallen eischt de Staat bijzondere artikelen. Hij heeft een eigen manier om de werken op te vatten. De openbare Schatkist zou er veel bij winnen, zoo men bij de aankopen zich wilde houden aan gewone stukken en modellen, die gemakkelijk zijn te vinden en die iedereen gebruikt, in plaats van specialiteiten te vragen die niet beter zijn en die zeer duur kosten.

D. — BRANDSTOFFEN, OLIËN, ENZ.

Wij wezen er hooger reeds op, dat op dien post eene besparing van 58 miljoen werd gedaan. Zij is gedeeltelijk te danken aan de prijsdaling, maar hoofdzakelijk aan de maatregelen tot inkrimping van het verbruik. Deze maatregelen hebben merkwaardige gevolgen gehad, en wij mogen hopen dat wij volgend jaar eene nieuwe verbetering zullen boeken.

Het Beheer doet thans, op de locomotieven, proeven met *waterwarmers*, toestellen die door middel van den ontsnappingsstoom het water verwarmen voordat het in den ketel komt. Een algemeen gebruik van deze toestellen, dat goede uitslagen oplevert, zal eene besparing op de brandstof toelaten van 12 tot 13 t. h.

E. — DRUKWERK EN KANTOORBEHOEFTE.

De uitgaven uit dien hoofde gedaan zouden ruim kunnen ingekort worden. Reeds heeft de Regeering besloten gemeenschappelijke aankopen te doen voor

al de departementen. Anderzijds zou men kunnen overgaan tot eene ernstige herziening van het formaat van al de gedrukte stukken, enkele bladen gebruiken voor de talrijke dubbele bladen, een klein formaat bezigen wanneer er slechts eenige woorden te schrijven zijn, en de hoeveelheid gebruikt drukwerk verminderen. Aan het personeel worden al te veel reglementen, onderrichtingen en documenten rondgedeeld. Centrale economen, met streng toezicht, en die in bezuiniging belang hebben, zouden kunnen opgericht worden voor geheel het departement, niet alleen voor drukwerk en papier, maar tevens voor alle andere benodigdheden en voorraden, zooals dat bestaat bij de Bondsspoorwegen van Zwitserland.

F. — ANDERE UITGAVEN.

Op de begrooting staat eene som van 13 miljoen voor verschillende uitgaven, onder welke een bedrag van 6 miljoen voor het herstel van de verliezen en averijen, en de vergoedingen wegens ongevallen.

In de antwoorden op de vragen, door de Commissie gesteld, zal men nuttige aanwijzingen vinden betreffende eenige van deze uitgaven.

* * *

Wij eindigen hier het onderzoek van de uitgaven ingeschreven op de gewone begrooting van spoorwegen. Wij mogen gelukkig zijn over de bereikte uitslagen, wat betreft namelijk eene meer spaarzame exploitatie. Inderdaad, zonder vermeerdering van uitgaven behalve deze voortvloeiend uit de verbetering van den toestand van het personeel, werd het aantal treinen vermeerderd, en in ruime mate werd er gezorgd voor grooter gemak van het publiek.

Ontvangsten.

De ontvangsten van den spoorweg in 1922 werden geraamd op 1 milliard. Deze van 1921 bereikten 995 miljoen en de uitslagen der eerste drie maanden van dit jaar wijzen op eene meerdere ontvangst van 12 1/2 miljoen op de ontvangsten van dezelfde periode van het jaar te voren. De ramingen zijn dus niet te optimistisch.

Om dien uitslag te bereiken, moesten de vooroorlogse vervoertarieven in aanzienlijke mate verhoogd worden.

En zoo men nochtans er niet toe komt de uitgaven op ernstige wijze te verminderen, kan men niet tot een begrotingsevenwicht komen tenzij door eene nieuwe verhooging van de vervoerprijzen, of ten minste van enkele dezer prijzen.

In het verslag, dat de achtbare heer Hieguet bij den Senaat indiende over de begrooting van 1921 (n^o 188, bladz. 3 en volg.), komt eene zeer belangwekkende nota voor over het vraagstuk van de tarieven toepasselijk op de koopwaren. Nemen wij in oogenschouw de verhoogingen die de tarieven van 1914 hebben ondergaan, dan zien wij :

Coëfficiënt der verhooging.

Tarief I (spoedbestelling)	200 t. h.
Tarief II (ijlgoederen)	200 »
Tarief III (vrachtgoederen).	1 ^{ste} klas. { per 5,000 kil. . . 200 »
	{ per 10,000 kil. . . 260 »
	2 ^{de} klas. { per 5,000 kil. . . 260 »
	{ per 10,000 kil. . . 200 »
	3 ^{de} klas. { per 5,000 kil. . . 260 »
	{ per 10,000 kil. . . 200 »
	4 ^{de} klas. 150 »

Maar buiten deze algemeene rangschikking bestonden er talrijke koopwaren, bijzonder grondstoffen voor de nijverheid, die een gunsttarief genoten. Deze gunsttarieven werden alle afgeschaft na den wapenstilstand. Ten gevolge van de bemoeiingen der Raadgevende Commissie werd een zeker getal bijzondere tarieven opnieuw ingevoerd. Maar vele koopwaren betalen nog immer de volle tarieven, terwijl zij tegen verminderden prijs werden vervoerd vóór den oorlog. Daaruit volgt dat de vervoerprijs van deze grondstoffen zeer aanzienlijk werd verhoogd, tot zelfs 300 à 400 t. h., en dat die verhooging voor zekere zaken gaat tot 675 t. h., hetzij dus bijna achtmaal den prijs van vóór een oorlog. Men begrijpt de klachten, die deze toestand doet oprijzen, en de ontredde-ning die zij in zekere nijverheidstakken sticht.

Het is noodig dit te verhelpen en, binnen den kortst mogelijken tijd het middel te zoeken om sommige goederen te ontlasten, al moest het verlies aan ontvangst wegens deze ontlasting daarna vergoed worden door eene verhooging der vervoerprijzen voor sommige andere producten, welke deze verhooging zonder groot bezwaar kunnen dragen.

Wij zijn gelukkig te kunnen vaststellen, dat op dien weg reeds een eerste stap werd gedaan en dat negen bijzondere tarieven werden hersteld, op de zestig die in 1914 bestonden. Men kan overigens voorzien dat een betere verhoudingsbepaling van de vervoerprijzen een drukker verkeer en, dienvolgens, een grootere ontvangst zullen brengen.

Wat de reizigerstarieven betreft, schijnt het wel dat deze niet meer bestand zijn voor een ernstige verhooging. Overigens, het publiek heeft met blijdschap het herstellen begroet der abonnementen van 15 en 5 dagen, welke, feitelijk, een merkelijke tariefvermindering uitmaken.

Wij kunnen het hoofdstuk der ontvangsten niet sluiten, zonder de aandacht te vestigen op de belangrijke kosteloze diensten welke de Staatsspoorweg bewijst aan de overige Ministerieele Departementen. In dezen gedachtengang ware het billijk, ten laste van het Ministerie der Landsverdediging, de 30 millioen te leggen, welke jaarlijks aan den Spoorweg kosten de verminderingen die aan de militairen worden toegestaan.

II. — ZEEWEZEN.

Hooger hebben wij aangegeven dat sommige uitgaven op eene globale som worden ingeschreven voor de Besturen van Zeewezen, Posterijen, Telegraaf en Telefoon, en dat wij niet op eene nauwkeurige wijze kunnen bepalen, welk aandeel aan elk dezer besturen toekomt. Zoo is het gelegen met de financieele lasten (art. 97) en met de credieten bij de artikelen 98 en 99, welke gezamenlijk 38,787,730 fr. bedragen. De post van 28,797,730 frank van artikel 97, welke geacht wordt de financieele lasten der drie besturen te vertegenwoordigen, werd geboekt volgens de aanduidingen van het Ministerie van Financiën. Het Algemeen Secretariaat van het Departement, alsmede de verschillende betrokken besturen, onderzoeken dit bedrag. Het is te wenschen dat wij, voor de nieuwe begrooting, vaste gegevens bezitten ten einde den juisten toestand van elken dienst te kunnen bepalen.

Echter, volgens de inlichtingen, aan de Commissie verstrekt, bedraagt het aandeel van het Zeewezen in deze som van 38 miljoen, ongeveer 31/2 miljoen.

Zonder den Dienst van het Vervoer op de binnenwateren, waarvan wij verder gewagen, kost het Zeewezen, op de gewone begrooting, 42,553,460 frank.

Daarbij moeten gevoegd worden de sommen voorkomende bij de artikelen 101 en 102 onder de benaming : « Allerhande uitgaven » en die bedragen . . .
3,712,000 frank.

Of te zamen 46,265,460 frank.

Voegen wij daarbij eene geraamde som van 3,500,000 frank voor de lasten der artikelen 97, 98 en 99, dan krijgen wij 49,765,460 frank.

De ontvangsten worden geraamd op. . . 14,080,300 frank.

Dus een tekort van 35,685,160 »

De wezenlijke uitkomsten zullen dezen toestand niet verbeteren. Immers, voor de eerste maanden van 1922 is een achteruitgang in het verkeer Oostende-Dover, hetgeen, voor dezen dienst, doet vreezen dat de ontvangsten niet de voorziene sommen zullen bereiken.

Van waar komt dit aanzienlijk tekort?

In het Zeewezen zijn diensten die tot ontvangsten aanleiding geven, en andere welke diensten zijn van openbaar nut, welke geene ontvangst verschaffen. Ziehier deze verschillende diensten, met de lasten die zij aan de begrooting opleggen.

A. — Diensten welke tot ontvangsten aanleiding geven.

1) Pakethooten tusschen Oostende en Dover.

Tekort fr. 6,269,000

Daarbij moet gevoegd

worden de som van fr. 1,727,000 voor het kalkfateren der *Jan Breydel*.

Te zamen : Tekort . fr. 7,996,000

Welnu, de tarieven op de pakketbooten werden sedert 1914 verdriedubbeld.

2) *Dienst tusschen Antwerpen en den linker Scheldeoever (booten van Sint-Anneken).*

Tekort	Fr.	1,042,000
------------------	-----	-----------

3) *Loodsdienst.*

Uitgaven	Fr.	20,122,000
Ontvangsten		4,800,000
Tekort	Fr.	15,322,000

Er valt aan te merken dat de loodsgelden niet werden verhoogd sedert 1914. Zij worden geregeld door eene internationale overeenkomst welke zou moeten herzien worden om eene verhooging dezer rechten toe te laten.

4) *Sleepdienst (Oostende-Blankenberge-Nieuwpoort).*

Uitgaven	Fr.	699,608
Ontvangsten		150,000
Tekort	Fr.	549,608
Daarbij		20,000
Algemeen tekort	Fr.	569,608

herstelling van den *Sleeper n° 4*.

De sleepgelden werden sedert den oorlog vervijfvoudigd.

5) *Politie en toezicht ter zee.*

Uitgaven	Fr.	566,895
Ontvangsten		250,000
Tekort	Fr.	316,895

De herziening van de politierechten ter zee ligt ter studie.

B. Diensten van openbaar nut.

Deze diensten, welke geene inkomsten hoegenaamd aan het Zeewezen verschaffen, eischen de volgende uitgaven :

1) *Overzetdienst op de Schelde tusschen Antwerpen (Zuid) en Antwerpen (Waes) tot het vervoer der reizigers en der goederen van den spoorweg* Fr. 451,077.37

Een der onbruikbaar geworden booten van dezen dienst moet worden vervangen, waartoe eene uitgave van Fr. 1,890,000 »

2) *Betonning en verlichting van de kust en van de Schelde* Fr. 1,703,535 »

3) *Reddingsdienst in de havens van de zee kust* Fr. 210,460 »

4) *Uitgaven ten behoeve van de koopvaardijvloot, de Zeevaartscholen, het Schoolschip, enz.* Fr. 1,380,855 »

5) *Uitgaven voor de zeevisscherij, de visscherij-wachters, toelagen aan de Visschersscholen en -kassen.* Fr. 1,277,144 »

Dat maakt in ronde cijfers :

25 miljoen tekort op de diensten, welke inkomsten hebben, en 7 miljoen uitgaven voor de diensten van openbaar nut.

Daarenboven ongeveer 3,500,000 frank financiële lasten.

Buiten de ontvangsten-verhooging, welke voortspruiten zou uit eene herziening der loodsgelden, zien wij geen middel hoegenaamd om deze zoo deficitairen toestand te verbeteren.

De Commissie heeft zich beziggehouden met den ongelukkigen toestand waarin het zeevisschersbedrijf verkeert, en ook met de maatregelen welke bij hoogdringendheid dienen genomen te worden ten voordeele der visschers en dezer gezinnen.

Zij vraagt aan de Regeering :

1^o Dat de sociale wetten ten voordeele van de werklieden ook van toepassing worden verklaard op de visschers, inzonderheid die betreffende de vergoeding voor arbeidsongevallen en de ouderdomspensioenen ;

2^o Dat de verzekering der visschersbooten onverwijld worde geregeld ;

3^o Dat maatregelen worden genomen om de verbetering van de schuiten en van het visschersmaterieel te verbeteren ;

4^o Dat de beroepsopleiding en -volmaking der visschers meer bezorgdheid zouden ontmoeten ;

5^o Dat men zich meer bezighoude met de opvoeding en het onderricht der visscherskinderen en inzonderheid der meisjes.

De zeevisserij, die eene nijverheid is van eerste gehalte in zake volksvoeding, geniet op verre na in België de verdiende bezorgdheid niet, bezorgdheid waarvan nochtans al de ons omringende landen blijk geven.

Wij drukken den wensch uit, dat deze toestand onverwijld ophoude.

C. Vervoer op de binnenwateren.

Tot de afschaffing van dezen dienst werd besloten, behalve wat den sleepdienst Antwerpen-Dordrecht en Gent-Dordrecht betreft. De overige gedeelten van dezen dienst worden vereffend. Voor het jaar 1921 bedroegen de uitgaven van dezen dienst de som van fr. 33,665,873

Zij worden, in 1922, verminderd op 5,062,660

De geraamde inkomsten bedragen 3,000,000

Indien deze ramingen bewaarheid worden, zal er dus een tekort zijn van 2,062,660

III. — POSTERIJEN.

Het aandeel der Posterijen in de uitgaven van de gemeenschappelijke diensten voorkomende onder hoofdstuk V, afdeling 1, bedraagt 50 t. h. van het totaal of fr. 1,118,396.50

De uitgaven van de artikelen 74 tot 83 bedragen het totaal van 123,675,183 »

Het aandeel der posterijen in de financiële lasten der artikelen 97, 98 en 99 wordt geraamd op 4,321,373 »

Hetzij een totaal van gewone uitgaven voor 1922 van 129,114,954.50

De ontvangsten worden geraamd op 100 miljoen. Vroeger werden van de postontvangsten steeds afgehouden 41 t. h. ten bate van het gemeentefonds. Het Regeeringsontwerp, dat in behandeling voor het Parlement is, betreffende het Fonds der gemeenten, voorziet deze afhouding niet meer. Wordt deze wijziging in de regeling door de wetgeving aangenomen, dan zullen de 100 miljoen aan de Posterijen verworven blijven. Echter, laten de inkomsten der eerste drie maanden van 1922 veronderstellen dat de jaarontvangst slechts ongeveer 98,400,000 frank zal bedragen.

Behalve deze ontvangst, geven de kapitalen, beschikbaar op de postcheck-rekening, aan de Staatskas een interest die, voor het jaar 1922, op 20 miljoen kan geraamd worden. Ten einde de Staatsboekhouding niet ingewikkeld te maken, wordt deze som van 20 miljoen niet ten goede aangeschreven van het Postbestuur, doch de Minister van Financiën is het eens om de Post te machtigen deze som op de rekening harer ontvangsten te boeken.

Daarenboven werd er, in de maand Mei 1921, eene statistiek opgemaakt voor den doorvoer der poststukken over België. Volgens de uitslagen van deze statistiek zullen de landen, die onze bemiddeling noodig hebben, ons zekere sommen verschuldigd zijn, waarvan het in 1922 te innen bedrag 3 miljoen *goud frank* zal bedragen, wat met ten minste 6 miljoen Belgische franken gelijkstaat.

Tusschen de Post en de Spaarkas is men op het punt tot een vergelijk te komen voor wat de betaling, door deze laatste, aangaat der door de Post kosteloos gedane verstrekkingen. De som te betalen door de Spaarkas zal 4 miljoen frank bedragen.

Blijft eene som van 730,000 frank welke de Post jaarlijks uitgeeft voor den dienst die, ten gerieve van het bezettingsleger, in Duitschland werkt. Deze som moet door Duitschland terugbetaald worden.

Het gezamenlijk bedrag van al deze inkomsten geeft :

Onderscheidene opbrengsten van de Posterijen fr.	98,400,000 »
Interesten der op check-rekening gestorte kapitalen	20,000,000 »
Doorvoer	6,000,000 »
Dienst der Spaarkas	4,000,000 »
Onkosten der militaire posterijen van het bezettingsleger	750,000 »
Totaal der ontvangsten . . . fr.	129,150,000 »
Totaal der uitgaven	129,114,954.50
Hetzij een boni van . . . fr.	35,045.50

Deze ramingen zijn niet te schoon gekleurd. Men mag zelfs verwachten dat zij nog schooner zullen zijn, dank zij het beijveren der Bezuinigingscommissie, welke in 't begin van het jaar werd opgericht en die reeds aanmerkelijke uitslagen heeft opgeleverd.

Men moet des te meer tevreden zijn over dezen toestand, daar de Posterijen voortgaan geheel den last van de portvrije zendingen op zich te nemen — deze last kan geraamd worden op 10 miljoen per jaar — en dat het gunsttarief, aan de Pers toegestaan, een jaarlijkschen last van ongeveer 2,500,000 frank uitmaakt.

IV. — TELEGRAAF EN TELEPHOON.

Geldelijke lasten. — Zijn de sommen, vermeld bij de artikelen 97, 98 en 99 juist, en komen de aanwijzingen, door de Besturen van het Zeewezen en van de Posterijen aan de Commissie verstrekt, overeen met de lasten van deze besturen, dan zou het aandeel voor Telegraaf en Telefoon in het geheel getal, 38 millioen, voorkomen voor ongeveer 31 millioen. Dit cijfer is zoo aanzienlijk, dat wij het bezwaarlijk voor juist kunnen aannemen. Wij zullen er dus niet verder op aandringen, hopende dat dit vraagstuk in zijn waren stand zal gebracht worden bij de eerstkomende begrooting.

Gewone uitgaven. — Indien wij de credieten der artikelen 84 tot 89 toevoegen aan het deel van de Telegraaf in de gemeenschappelijke diensten (art. 71, 72 en 73), hetzij fr. 1,118,396.50, bekomen wij als totaaluitgaven fr. 63,613,212.50

De geraamde ontvangsten bedragen 62,000,000 »

Waarschijnlijk echter zullen de werkelijke ontvangsten dit cijfer overschrijden.

Vooreerst wijst het 1^e trimester van 1922 op eene ontvangst welke die van 1921 met 1,910,000 overschrijdt.

Daarenboven zal, te rekenen van 1 Mei 1922, een nieuw tarief worden ingevoerd voor de telegrammen buiten Europa. Dit nieuw tarief zal voor ongeveer 2 1/2 millioen frank meer ontvangsten medebrengen.

De ontvangsten zullen dus waarschijnlijk het cijfer van 65 millioen bereiken.

Voor het jaar 1922 zal bijgevolg het tekort neerkomen op het bedrag der geldelijke lasten die nog moeten worden vastgesteld.

Om dit tekort te bestrijden, mag men, eensdeels, rekenen op de bezuinigingen welke daar zoowel als elders moeten worden verwezenlijkt, doch vooral op de aanhangig zijnde tariefverhooging voor de telefoon. Het is inderdaad niet meer mogelijk, eene verhooging te brengen in het telegramtarief dat voor 15 woorden werd gebracht van fr. 0.50 (1914) tot op fr. 1.50 voor 10 woorden, te rekenen vanaf 1 Maart 1921:

BUITENGEWONE UITGAVEN VAN HET DEPARTEMENT.

Behalve de credieten gevraagd voor den duurtetoeslag, en die voor het geheele Departement beloopt tot een bedrag van 74,598,475 frank, zijn de volgende sommen uitgetrokken op de buitengewone begrooting voor de werken die in 1922 zijn uit te voeren.

Spoorwegen (Werken en Wegen) . . . fr.	63,000,000
— (Trekdienst en Materieel) . . .	11,820,000
— (Electriciteitsdienst).	7,514,000
Zeewezen.	3,283,000
Posterijen	1,698,980
Telegraaf en Telefoon	72,915,450
Totaal.	163,231,430

Wij weten dat de financieele toestand van het land de verplichting oplegt slechts de hoogst noodzakelijke en onmiddellijk productieve werken uit te voeren. Maar juist in dien zin mag men zich afvragen of men niet op het hoofdstuk « wegen en werken » verder zou gaan dan werd gedaan.

Wij geven hieronder de lijst der begonnen en niet voltooide werken, met den tijd en de sommen noodig voor het volcindigen. De verbinding Noord-Zuid is daarbij niet betrokken.

Werken.	Vereischte tijd voor het uitvoeren der werken.	Vereischte sommen voor het uitvoeren.	Totalen.
I. — Inleggen van lijnen.			
A. — Nieuwe lijnen.			
1. Schaarbeek-Halle	5 jaar	45,000,000	
2. Brussel - Zuid - Gent - Sint - Pieter (baanvak Denderleeuw - Brussel-Zuid)	5 —	30,000,000	
3. Montignies-Avoz	3 —	12,000,000	
4. Ringbaan-West van Gent	3 —	8,000,000	
5. Net van het Kempisch kolenbekken .	hangt af van de uitbrei- ding der kolenindustrie in die streek.	20,000,000 (1)	
6. Weerde-Mechelen		2,500,000	
B. — Inleggen van dubbele spoortijnen.			
1. Mechelen en ringbaan van Antwerpen.	5 jaar	25,000,000	
2. Luik-Chênée.	5 —	8,000,000	
3. Namen-Chatelineau-Luttre	5 —	75,000,000	
4. Brussel-Namen	10 —	60,000,000	
5. Ringbaan-West van Brussel	6 —	30,000,000	
C. — Ophoogen der lijnen.			
1. Hollandsche lijn : Antwerpen-Esschen.	3 —	10,000,000	
2. Lijn van Lophem	1 —	2,300,000	
II. — Herstelling van statiën.			
Ans.	2 —	1,500,000	
Antwerpen (Agglomeratie)	5 —	10,000,000	
Aarlen	2 —	200,000	
Ath.	3 —	1,500,000	
Athus	1 —	50,000	
Brugge	5 —	5,000,000	
Brussel-Zuid (Klein-Eiland)	2 —	2,500,000	
Kortrijk (Vormingsstatie)	2 —	1,000,000	
Denderleeuw	2 —	3,000,000	
Gembloers	1 —	100,000	
Haine-Saint-Pierre	2 —	500,000	
Hasselt	2 —	2,000,000	
La Louvière	1 —	400,000	
La Paix	1 —	150,000	
La Sambre	1 —	100,000	
Jemelle	3 ans	1,500,000	
Libramont	2 —	500,000	
Luik-Guillemins.	3 —	2,000,000	
Leuven	1 an	500,000	
Meirelbeke	1 —	500,000	
Montzen	5 ans	10,000,000	
Oostende	2 —	1,000,000	
Ottignies	2 —	800,000	

(1) Voor het voltooien van het thans reeds aangevangen gedeelte.

Werken.	Vereischte tijd voor het uitvoeren der werken.	Vereischte sommen voor het uitvoeren.	Totalen.
Ransart	6 mois	50,000	
Schaarbeck	1 an	1,500,000	
Thienen	3 ans	3,000,000	
Turnhout.	2 —	1,000,000	
Visé	2 —	2,000,000	
Ieperen	2 —	600,000	
III. —			
Viaduc van den Steenweg van Leuven op Namen	1 an	2,500,000	
IV. — Gebouwen.			
Schaarbeek. — Ondergrondsche doorgang.	1 —	1,000,000	
Etterbeek. — Gebouwen voor den Signaal. dienst.	1 —	500,000	
Brussel-Zuid Klein-Eiland. — Verschil- lende werken voor het afmaken der stapelplaatsen, bureelen, kaaien en overdekte kaai voor visch, enz.	1 —	200,000	
			384,950,000

*
* *

De ramingen betreffende de werken aan spoorlijnen en herstelling omvatten niet de uitgaven voor rails, ballast, signaleering en andere veiligheidswerken.

Sommige der in de onderstaande tabel aangegeven termijnen schijnen ons zeer langdurig en het ware van groot belang de voltooiing te verhaasten van sommige dezer werken, zoowel ten aanzien eener zuinigere onderneming als van een aangroei der ontvangsten.

Naast deze inganggestelde werken, zijn er andere waarvan de technische diensten de uitvoering als spoedeischend aanzien. Dit is het geval voor het aanleggen der volgende nieuwe lijnen :

1 ^o Fexhe-Kinkempois	30 miljoen.
2 ^o Tongeren-Leuven	70 »
3 ^o Brussel-Zuid-Halle.	20 »
4 ^o Ontdubbeling van den tunnel van 's Graven-Brakel.	10 »

De Commissie uit den wensch, dat — in zoover het financieel mogelijk is — alles wordt gedaan om de spoedige uitvoering dezer werken mogelijk te maken.

BESLUIT.

Uit al de voorafgaande beschouwingen aangaande de gewone begrooting blijkt dat de financieele uitkomsten der Staatsbedrijven, tot het departement der spoorwegen behorende, aanzienlijk zijn verbeterd.

Voor het jaar 1921, zal het tekort der spoorwegen ongeveer 30 miljoen bedragen.

Wegens de verhoogingen der jaarwedden en der dagloonen aan het personeel toegestaan, zal het tekort voor 1922 een weinig hooger zijn.

Doch men kan voorzien dat, dank zij het ijverig voortgezet streven naar bezuinigingen, dank zij ook de herneming van het koopwarenvervoer, weldra het begrootingsevenwicht van dezen belangrijken dienst zal hersteld zijn.

De Posterijen maken hare begrooting sluitend.

De Telegraaf en de Telefoon zullen in het nieuw telefoontarief, dat beter zal strooken met het aantal gegeven verbindingen, het middel vinden om evenwicht in hunne rekeningen te brengen.

De Marine, wel is waar, meldt een tekort van 35 millioen, dat binnen de eerstkomende jaren niet zal kunnen verminderd worden. Doch deze dienst heeft meer den aard van een gewonen openbaren dienst dan die van een Staatsbedrijf, en het zou niet met het nationaal belang overeenkomen de tarieven en de taksen te verhoogen in de mate als noodig zou zijn om tot een evenwicht te geraken.

Dienvolgens, kan de Commissie met voldoening de bekomen uitslagen vaststellen. Zij uit den wensch dat de bezuinigingspolitiek verscherpt worde, opdat de aanstaande begrooting kunne sluitend worden gemaakt.

Eenparig keurt de Commissie de begrooting goed en stelt u voor dezelve aan te nemen.

De Verslaggever,

H. ROBYN.

De Voorzitter,

L. BERTRAND.



BIJLAGEN.

Vragen door de Commissie gesteld.

BEHEER DER SPOORWEGEN.

VRAAG 1.

Welke credieten zijn er voor elk der vijf en twintig laatste jaren uitgegeven geworden :

- a) *Voor de vergrooting en de inrichting der statiën ;*
- b) *Voor de inrichting, de vergrooting en de toerusting der locomotievenloodsen en der herstellingswerkhuizen voor locomotieven, inzonderheid voor het aankopen van nieuwe werktuigen in deze werkhuizen ?*

ANTWOORD.

Wegens het verdwijnen van de boeken van het rekenplichtig beheer en van meest al de vooroorlogsche dossiers, is het niet mogelijk op volledige wijze deze vraag te beantwoorden.

Echter, geeft de navolgende tabel, voor de jaren van vóór 1919, het bedrag aan van de credieten *toegestaan* voor werken van eerste inrichting (het klaar-maken der statiën, onderscheidene inrichtingen van den trekdienst, aanbouw van nieuwe lijnen, werken betreffende de seininrichting, bouw van kunstwerken, afschaffing van overwegen, enz.).

Behalve voor 1914, werden deze credieten aangewend.

Buitengewone begrooting.

Jaren.	Credieten voor het klaarmaken der statien, enz.	Sommen besteed voor het aankopen van werktuigen ten behoeve der werkhuizen en loodsen.
1896	21,215,000	300,000
	2,300,000 (1)	
1897	15,708,000	148,400
1898	17,636,000	49,345
1899	17,352,000	209,729
1900	31,500,000	77,440
1901	21,000,000	248,902
1902	30,150,000	277,409
1903	31,999,300	568,935
1904	22,000,000	(De stukken zijn verdwenen).
1905	32,000,000	399,430
1906	48,000,000	329,205
1907	50,000,000	375,192
1908	46,455,000	369,575
1909	37,250,000	283,801
1910	36,005,000	217,009
1911	36,733,592	485,960
1912	38,500,000	642,278
1913	33,450,000	383,652
1914	50,900,000 (2)	(De stukken zijn verdwenen).

Voor de dienstjaren 1919, 1920 en 1921, volgt hier het bedrag der verbruikte credieten.

Dienstjaren.	Klaarmaken en vergrooten der statien.	Klaarmaken, vergrooten en toerusten der locomotiefloodsen en der herstellingswerkhuisen.	Werktuigen.
1919 . . .	5,370,204.85	2,837,851.55	917,000
1920 . . .	21,453,814.87	7,758,849.84	10,755,000
1921 . . .	13,763,333.28	2,869,684.02	2,955,000

(1) Aankoop van gronden voor de nieuwe statie van Brussel (goederen).

(2) Niet bijbegrepen 6,000,000 frank voor de verbinding Noord-Zuid en 1,500,000 frank voor de herinrichting der Putterij-wijk.

VRAAG 2

Welke locomotieven werden sedert den wapenstilstand aangekocht : a) in Engeland; b) in Amerika; c) in België?

Welke leveringen werden tot op heden van deze bestellingen uitgevoerd?

ANTWOORD.

Ziehier de tabel met de gevraagde inlichtingen :

Aantal locomotieven.	Type.	Datum der bestelling.	Datums voorzien voor de levering.	Aantal geleverde locomotieven.	Aanmerkingen.
----------------------	-------	-----------------------	-----------------------------------	--------------------------------	---------------

Locomotieven besteld in Engeland.

200	Voor goederen type 37.	9 Februari 1920.	25 vóór 15 Juni 1920.	110	De bouwer hoopt de levering der 200 locomotieven voor Augustus 1922 gedaan te hebben.
			35 — 15 Juli 1920.		
			40 — 15 Augustus 1920.		
			50 — 15 October 1920.		
			50 — 15 December 1920.		

Locomotieven besteld in Amerika.

150	Voor goederen type 38.	13 December 1919.	50 vóór 21 April 1920.	150	De 150 locomotieven werden binnen de voorziene tijdsbestekken geleverd.
			50 — 21 Mei 1920.		
			50 — 21 Juni 1920.		

Locomotieven besteld in België.

75	Voor reizigers type 8bis.	22 December 1919.	Te leveren in den loop van het tijdsbestek tusschen 1 Januari 1921 en 30 Juni 1921.	10 typen 8bis.
8	Voor goederen type 33.			
17	Voor goederen type 36.			
400				

VRAAG 3.

Steenkolen. — Welk is thans de toestand wat betreft de hoedanigheid der aan de spoorwegen geleverde steenkolen?

Welke prijzen werden er betaald?

ANTWOORD.

De hoedanigheid der brandstoffen verbeterde geleidelijk, vooral wat de gruiskolen betreft. Aangaande de briketten, is de verbetering ook merkbaar, alhoewel zij zich niet zoo snel voortdoet. De oorzaak daarvan is, dat

men slechts langzaam vordert met de verbetering van het waschstelsel voor het gruis waaruit zij gedeeltelijk zijn samengesteld.

De huidige prijzen voor de onderscheidene categorieën van brandstof voor locomotieven zijn :

Gruiskolen, half vet : fr. 66.50 de ton sedert 15 Maart ;

Gruiskolen, mager : fr. 57.50 de ton sedert 15 Maart ;

Gruiskolen, vet : fr. 63.50 de ton sedert 1 Maart ;

Briketten, type II : fr. 87.50 de ton sedert 15 Maart.

VRAAG 4.

Voor wat betreft de ontvangsten der spoorwegen in 1921, welke was deze ontvangst :

Reizigersdienst :

1^e klasse.

2^e —

3^e —

Verminderde tarieven (militairen en anderen), reisgoed.

Goederendienst :

III- en stukgoederen ;

Wagenladingen 1^e klasse ;

— 2^e —

— 3^e —

— 4^e —

Zoo noodig, bijzondere tarieven ?

ANTWOORD.

Jaar 1921.

I. — Reizigers.

Ontvangsten bij benadering :

1 ^e klasse	15,361,500
2 ^e —	77,067,500
3 ^e —	158,996,900
Verminderde tarieven.	52,886,300
Reisgoed	8,259,800

II. — Goederen.

De samenvattingen van de stukken der boekhouding geven de ontleding der ontvangsten niet op per tariefklassen.

Hier volgt een raming, gegrond op het verslag van 1920, wiens bedragen nog niet voorgoed zijn vastgesteld :

Tarieven I en II,	103,824,000
— III (wagenladingen)	552,442,000 (1)
— IV (waarden).	1,225,000
— VI (paarden en vee)	5,940,000

(1) Daarbij begrepen een bedrag van 16,255,000 frank als ontvangst uit hoofde van de bijzondere tarieven.

De toepassing van deze tarieven had ten gevolge een vermindering van ontvangsten van 10,450,000 frank.

N. B. — In de hierboven vermelde cijfers zijn begrepen de aandeelen toegekend aan de concessie-houdende maatschappijen, welke aandeelen 2,285,700 frank bedragen voor de reizigers en 6,020,500 frank voor de goederen.

VRAAG 5.

Welk is het geheel getal der private statieën ?

ANTWOORD.

De op het Staatsnet gelegen private statieën zijn ten getale van 84.

Welke geheele tonnenmaat werd door haar ontvangen of verzonden ?

Wij zijn niet in het bezit van deze inlichting welke, moest zij opgemaakt worden, een aanzienlijk werk zou vorderen.

Welke tonnenmaat werd door den spoorweg vervoerd ?

De volledige tonnenmaat bedroeg, in 1920 : 50,257,962 ton.

Voor 1921, werden de cijfers nog niet vastgesteld.

VRAAG 6.

Welk is het gemiddelde van den door de reizigers doorloopen weg ?

ANTWOORD.

Gemiddeld doorloopen weg per reis :

In 1919	31 k. 47
— 1920	25 k. 86
— 1921	nog niet gekend.

Welk is het gemiddelde van den door de goederen doorloopen weg ?

Gemiddeld doorloopen weg per ton :

In 1919	werd niet opgemaakt.
— 1920	89 k. 5
— 1921	nog niet gekend.

VRAAG 7.

Zou het Bestuur de tarifeering naar het gewicht niet kunnen vervangen door de tarifeering gegrond op de waarde der goederen ?

ANTWOORD.

Het huidige tarief voor het vrachtgoed wordt verdeeld in 4 klassen gegrond op de waarde der goederen; elke klasse wordt onderverdeeld in twee categoriën, waarin het begrip gewicht met dat der waarde samengaat.

De vraag of ons tariefstelsel moet herzien worden, is onderworpen aan het Raadgevend Comité der tarieven, dat het onderzoek daarvan reeds heeft aangevangen. Dit onderzoek zal hernomen worden en het Comité zal, zoo noodig, rekening houden met de werken van het Congres der Spoorwegen, dat te Rome vergaderde op 18 April l.l.

VRAAG 8.

Daar het visschersbedrijf kwijnt, vraagt men :

a) *Eene prijsvermindering voor het vervoer der steenkolen voor de visscherssloepen.*

De tariefskwestie in zake het vervoer der steenkolen wordt thans in haar geheel bestudeerd na door het Raadgevend Comité der tarieven te zijn onderzocht geworden. Eerlang kan men dan ook eene oplossing daarvan verwachten.

Wat betreft de brandstof bestemd voor de visscherssloepen, werd bevonden dat eene vermindering van den vervoerprijs — hoe aanzienlijk deze ook zij — zonder merkbaren invloed moet blijven op den kostenden prijs van de visch evenals op de bedrijfskosten van een boot.

b) *Voor het vischvervoer, eene taxatie naar het zuiver gewicht in plaats van naar het bruto-gewicht.*

Het ministerieel besluit van 23 Februari l.l. heeft het kosteloos vervoer verordend voor het ijs, waarin de visch is gelegen. Deze kosteloosheid wordt verleend tot een beloop van 20 t. h. van het geheel gewicht der zending.

c) *Een betere inrichting der treinen welke de visch vervoeren naar Parijs en naar Bazel, welke de hoofdmarkt is voor de zeevisch. Eveneens een bijzonder tarief voor Bazel.*

De vervoerprijzen van uit de onderscheidene visschershavens naar Bazel zijn de volgende:

Geestmunde-Bazel	647 km.	fr. 456.75
Ymuiden.	900 »	» 450.00
Lorient	1.035 »	» 354.50
Boulogne	754 »	» 319.75
Oostende.	687 »	» 557.00

Maatregelen werden genomen op lat de zendingen van versche visch met den grootsten spoed naar hunne bestemmingsplaats worden overgebracht. Daartoe werden nieuwe treinen ingelegd en de zendingen worden met de reizigerstreinen medegegeven, zonder dat de prijs wordt verhoogd, te weten, volgens het eenvoudig tarief n^o 2.

De zendingen voor Bazel, onder andere, worden aan de internationale treinen toevertrouwd en betalen slechts de prijzen van tarief n^o 2. Alzoo werd de verzendingsprijs Oostende-Sterpenich (grens) van fr. 303.30 (tarief express) verminderd tot op fr. 153.30 (tarief n^o 2).

Sinds November 1921, worden de zendingen visch van Oostende naar Parijs overgebracht door de treinen 3298-3212-2898-2530 Noord, 3806 Noord, volgens den uurrooster : Oostende, vertrek 12 u. 9; ¶Parijs, aankomst 6 u. 3 's anderdaags.

Die voor Bazel worden vervoerd met den internationalen trein n^o 16 die te 17 u. 50 uit Oostende vertrekt en te Bazel aankomt 's anderdaags te 11 u. 20.

Het is niet mogelijk het vervoer per spoor van de vischzendingen voor bovengemelde plaatsen nog sneller te maken; overigens, de huidige toestand mag als zeer voldoende worden beschouwd.

d) *Kosteloze terugzending of zeer verminderd tarief voor de ledige vaten en kisten.*

De hierboven vermelde verminderingen, aan de vischhandelaars toege-

staan, laten aan het Bestuur niet toe, nog nieuwe gunsten te verleen. Het valt overigens op te merken, dat het ledig inpakgoed een bezwaarlijk bestanddeel voor den vervoerdienst uitmaakt, des te meer daar het herhaaldelijk voorkomt dat de spoorweg op de terugreis de ledige verpakkingen vervoert, wanneer, op de heenreis, de zendingen aan de baan werden toe- vertrouwd.

Al die hierboven aangeduide maatregelen werden genomen in onderling overleg met de vertegenwoordigers van de vischnijverheid, die daarmede volkomen instemden.

VRAAG 9.

De opbrengst van den verkoop van oud materieel komt voor in de begrooting der ontvangsten en uitgaven voor order. De ontvangsten zouden moeten voorkomen op de begrooting van spoorwegen.

ANTWOORD.

De opbrengst van den verkoop van oud materieel wordt opgenomen in de begrooting van de ontvangsten en uitgaven voor order overeenkomstig artikel 9 van de wet op de comptabiliteit van den Staat.

Daar het Bestuur van den Trekdienst en van het Materieel, bij het opmaken van zijn ramingen, altijd rekening gehouden heeft met de opbrengst van den verkoop van het wederbeleggingsfonds in de begrooting der Spoorwegen, zou de aangeprezen hervorming tot geene vermindering der uitgaven aanleiding geven.

VRAAG 10.

Het is dringend noodig het gunsttarief weder in te voeren voor de steenen en den afval uit de steengroeven bestemd voor het herstel der wegen. Vele gemeenten kunnen hunne wegen niet verbeteren ter oorzake van de hooge vervoertarieven.

ANTWOORD.

Kiesel, afval uit steengroeven, enz., genieten het voorloopig bijzonder tarief n° 36, waarvan de gemeenten kunnen gebruik maken voor het vervoer dezer materialen bestemd tot het verbeteren der wegen.

Wat betreft het tarief dat vóór den oorlog uitsluitend toegepast werd op den afval van baksteen, van metselwerk, van steengroeven, enz., bestemd tot het verbeteren der buurtwegen in het belang van den landbouw, dit werd enkel toegestaan door tusschenkomst van het Departement van Landbouw. De vraag gaat dus in hoofdzaak dit Departement aan.

Men dient evenwel op te merken dat de al te lage prijs van dit tarief voor den spoorweg een verlies meebracht en dat er dienvolgens geen sprake kan van zijn, het opnieuw in te voeren.

VRAAG 11.

De spoorwegbedienden, die in het gebied Eupen-Malmedy verblijven, ontvangen nog altijd bijzondere tegemoetkomingen. Is dit nog immer te wettigen?

ANTWOORD.

Sedert 1 Januari l.l. wordt aan de bedienden in de kringen Eupen en Malmedy geene bijzondere tegemoetkoming meer verleend.

VRAAG 12.

Hoe komt het toch dat, te gelijk met het verschijnen van de uurtabellen, er tevens verschillende bladzijden als bijvoegsel of als terechtwijzing worden uitgegeven?

ANTWOORD.

De bijvoegsels, die te gelijk met het officieele treinboek verschijnen, bevatten de wijzigingen waartoe de hoogere overheid besloot nadat de drukvaardige uurtabellen aan den drukker werden overgemaakt.

VRAAG 13.

Vóór den oorlog verleende Duitschland een toelage van 80 millioen mark en bijzondere tarieven voor de Deutsche waren, voor Zwitserland bestemd. Zijn deze voordeelen na het Verdrag van Versailles blijven bestaan?

ANTWOORD.

Het toekennen van dergelijke toelagen of bijzondere tarieven enkel voor de zendingen naar Zwitserland, zou in strijd zijn met de bepalingen van artikel 267 van het Verdrag van Versailles, dat namelijk zegt : dat alle gunst of voorrecht betreffende den uitvoer van koopwaren, door Duitschland toegestaan aan een niet geallieerd land, tegelijkertijd en onvoorwaardelijk zal uitgebreid worden tot al de geallieerde of geassocieerde Staten, zonder dat aanvraag of vergelding daartoe noodig weze.

VRAAG 14.

De treinwachters zijn te talrijk in verhouding tot de drukte van het verkeer. Is er langs dien kant geen besparing te doen?

ANTWOORD.

Het getal treinwachters wordt bepaald volgens den aard van de treinen, dezer samenstelling en de belangrijkheid van het te verrichten werk.

Zoo heeft het Bestuur in 1920 beslist dat er voor de kleine reizigerstreinen geen treinwachter meer zou aangesteld worden.

Men merke op dat de toepassing van den achturendag op deze reizende bedienden, wier werkzaamheden heel en al afhangen van de uurregeling der treinen en dienvolgens onderhevig zijn aan herhaalde wijzigingen, groote moeilijkheden oplevert en noodzakelijkerwijze verlies medebrengt in de dienstverrichtingen.

Aan dit gedeelte van den dienst wordt bijzondere aandacht gewijd om tot de meest zuinige regeling te komen, vereenbaar met de wettelijke voorschriften en de bestuursreglementen.

VRAAG 15.

De eerst-klaswagens worden ingenomen door reizigers die geen reiskaarten voor die klas hebben. Het toezicht is onvoldoende.

ANTWOORD.

Het getal regelingen en gerechtelijke processen-verbaal bewijst dat, over het algemeen, het toezicht op de reiskaarten ernstig wordt uitgeoefend.

Het overgaan naar de eerste klas is eerder toe te schrijven aan plaatsgebrek voortvloeiend uit schommelingen in 't reizigersaantal, die men niet kon vermijden daar waar zij toevallig voorkwamen.

VRAAG 16.

De Duitschers hebben op verscheidene lijnen het tweede spoor w ggenomen. Welke zijn de lijnen waar het dubbele spoor nog niet is hersteld?

ANTWOORD.

De lijnen, waar het dubbele spoor nog niet is hersteld, zijn .

Oostende-Zeehaven-Oostende-Kaaïen ;

Melle-Sint-Maria-Lierde ;

Brugge-Zeehaven-Zeebrugge ;

Idegem-Denderleeuw ;

Aalst-Audegem ;

Dendermonde-Boom (Puers) ;

Dendermonde-Lokeren-Sint-Niklaas ;

Etterbeek-Tervueren ;

Tweebeeck-Glabeeck ;

Bois de Nivelles-Rèves ;

Piéton-Trazegnies ;

Gembloux-Mazy ;

Jumet-Brûlotte-Ransart-Le Vieux Campinaire ;

Antoing-Basècles ;

Blaton-Ville-Pommerœulx ;

Dour-Warquignies ;

Flénu-Produits-Frameries ;

Hyon-Cipty-Bonne Espérance-Faurœulx ;

Faurœulx-Lobbes-Buvrinnès ;

Chénée-Micheroux ;

Paliseul-Bertrix.

VRAAG 17.

Wordt het achturenstelsel op al de bedienden en arbeiders toegepast ?

Zoo niet, op welke bedienden en arbeiders wordt het niet toegepast ?

Wat waren de financiële gevolgen van het invoeren van het achturenstelsel ?

Hoeveel nieuwe bedienden moest men voor deze hervorming aanwerven ?

ANTWOORD.

Het stelsel van den achturedienst wordt toegepast op al de bedienden en arbeiders van de spoorwegen, behalve op de overwegwachters en op de overwegwachsters die bij hun post zijn gehuisvest, daar deze beide klassen van bedienden mogen geacht worden gelast te zijn met licht werk, dat in zekeren zin slechts eene daad van aanwezigheid vergt.

Het invoeren van het achturenstelsel had eene verhooging van uitgaven van fr. 64,556,728.35 ten gevolge.

Voor deze hervorming werden 3,934 ambtenaren en bedienden aangevallen en 10,346 toezichtsbedienden en arbeiders.

VRAAG 18.

Dient, uit hoofde der Overeenkomst met Luxemburg, de lijn Bertrix-Munho niet te worden in bedrijf gehouden en verlengd ?

ANTWOORD.

De nieuwe lijn Bertrix-Munho-Messempré wordt op Belgisch grondgebied in bedrijf genomen wat betreft het vak Bertrix-Munho.

Het vak Munho-Messempré, door den bezetter aangelegd, moet nog worden in bedrijf genomen.

Het Departement der Ardennen, dat de lijn Carignan-Messempré heeft doen aanleggen, kon, tot nog toe, de exploitatie niet bekomen van de aansluiting met het Belgisch vak. Ten slotte heeft het zich gericht tot het Beheer der Belgische Staatsspoorwegen om te weten of het er in zou toestemmen zich met deze exploitatie te belasten en, zoo ja, tegen welke voorwaarden.

De aldus gestelde vraag wordt thans onderzocht.

Buitendien, staat deze zaak niet in verband met de Belgisch-Luxemburgsche economische overeenkomst.

VRAAG 19.

Het cijfer der herstellingen door levering van hout door Duitschland is niet zeer hoog ?

Zou men b. v. de ons ontbrekende dwarsliggers niet kunnen bekomen ?

ANTWOORD.

De algemeene aanvraag der als herstelling door Duitschland te leveren dwarsliggers bedraagt 4,000,000 stuks, in vier jaar te leveren.

Het protocol van 1921 kent ons 460,000 dwarsliggers toe. (Bovendien hebben wij gevraagd in de plaats te worden gesteld van de Fransche spoorwegen voor de geheele of gedeeltelijke overneming van de 840,000 dwarsliggers die hun door de Duitschers moeten worden geleverd.)

Werden tot nog toe geleverd : 118,723 stuks. Het protocol van 1922 kent ons 630,000 stuks toe.

Het Departement van Financiën werd verzocht aan te dringen opdat België alle voldoening zou bekomen op het stuk van dergelijke leveringen. Het ware hoogst wenschelijk dat de ons toegekende hoeveelheid ons volledig werd verstrekt.

VRAAG 20.

Het vraagstuk van een tunnel onder het Kanaal tusschen Frankrijk en Engeland wordt thans in Engeland fel besproken.

Stelt de Belgische Regering belang in dit vraagstuk en wat is hare meening?

ANTWOORD.

Het Spoorwegbeheer heeft, vanaf 1914, een onderzoek ingesteld omtrent den invloed, dien de tunnel onder het Kanaal zou kunnen hebben op het vervoer tusschen het Europeesch vasteland en Groot-Brittannië.

Daaruit bleek dat de voorstanders van gezegden tunnel al te optimist zijn aangaande het in beslag nemen, door dezen nieuwen weg, van het grootste gedeelte van het verkeer.

Wat betreft de reizigers, volstaat het bezwaar van eene korte zerreis niet om hen afkeerig te maken van snellere wegen voor hunne betrekkingen met het vasteland.

De snelheid van het vervoer heeft slechts waarde voor een gering deel van het goederenverkeer en het vraagstuk der taksen blijft te overwegend.

Het voorafgaand onderzoek steunde op de berekening der noodige taksen voor den dienst van een aangewend kapitaal van 400 millioen frank.

Het is dus nog niet mogelijk dit onderzoek te hervatten, daar het kapitaal, dat noodig is voor de uitvoering van het werk in de huidige omstandigheden, nog niet met juistheid werd begroot.

Wat er ook van zij, het staat vast dat het Beheer er de hand zal moeten aan houden, dat de grondbeginselen betreffende den weg van verzending, aangenomen in de internationale overeenkomsten, niet gekrenkt worden ten bate van de vervoerwegen in verband met den tunnel en ten nadeele van de andere internationale vervoerwegen. Op te merken valt dat de kortste weg van Kales naar Brussel en verder loopt over Duinkerken, Adinkerke, Gent, Brussel, enz.

VRAAG 21.

De slachtoffers van ongevallen bij den spoorweg, die eene lijfrente trekken krachtens eene overeenkomst gesloten met het Beheer of krachtens een vonnis, zagen hunne rente niet verhoogen. En nochtans moet deze rente met het pensioen worden gelijkgesteld. Naar luid der wet van 3 Juni 1920, werden de pensioenen verhoogd.

Om de rente der slachtoffers van ongevallen te verhoogen, moet het vonnis of de overeenkomst, die hun titel is, hunne toekomst waarborgen door te voorzien dat zij de voordeelen zullen genieten welke de bedienden in dienst bekomen. Alleen in dit geval zullen zij de nieuwe wedden, de nieuwe voordeelen en de vergoedingen ontvangen, welke aan de bedienden in dienst worden toegekend.

ANTWOORD.

Het voordeel der huidige verhoogingen van wedden, loonen en premiën wordt verleend aan de Staatsbedienden, slachtoffers van een ongeval bij den spoorweg, die, krachtens een vonnis of een dading, recht hebben op de bezoldiging die zij zouden ontvangen hebben zoo zij niet waren gekwetst geweest.

Wanneer het vonnis of de dading het behoud niet waarborgt van deze bezoldiging en eens vooral en bepaald de gevolgen regelt van de schade, met inachtneming van al de omstandigheden (verantwoordelijkheid en schade), dan is het niet mogelijk het voordeel van de tegenwoordige weddeverhoogingen toe te staan.

Past het niet, al de slachtoffers van ongevallen op gelijken voet te stellen ?

ANTWOORD.

De belanghebbenden genieten, in alle geval, de bij de wet van 3 Juni 1920 voorziene verhoogingen, wat het pensioen betreft, dat hun bij hunne vroegtijdige oppensioenstelling werd toegekend.

Daarenboven verleent het Bestuur bijstand aan diegenen onder hen, die in verlegenheid verkeerden.

VRAAG 22.

Hoeveel overwegen bestaan er in België : 1° met wachter ; 2° zonder wachter ? Hoe hoog beloopt de uitgaven van die bewaking der overwegen ?

Is het Beheer niet voornemens de bewaking van al de bareelen af te schaffen, op enkele uitzonderingen na, namelijk voor de overwegen binnen de agglomeraties waar het verkeer inzonderheid gevaarlijk en druk is ?

ANTWOORD.

In België bestaan er 6,382 overwegen, waarvan 2,719 met wachter en 3,663 zonder wachter. De bewaking van deze 2,719 bareelen bedraagt 23,527,475 fr. per jaar. Geleidelijk wordt door het Beheer de bewaking der bareelen met weinig verkeer afgeschaft, gelegen buiten de agglomeraties en waarvan de ligging toelaat aan de opletende lieden geen gevaar hoegenaamd te loopen.

Omstreeks het einde van het dienstjaar 1919, werd met deze afschaffing een begin gemaakt. Door deze regeling is het mogelijk geweest, tot nog toe eene jaarlijksche bezuiniging te doen van ongeveer 5,000,000 frank, welke in ruime mate stijgen zal, wanneer de herziening van de bewaking der overwegen over gansch het net zal geëindigd zijn.

VRAAG 23.

De overweg te Gembloers is een erge hinder voor het verkeer. Wanneer zal deze toestand worden verholpen ?

ANTWOORD.

Het vraagstuk van de verlegging van den steenweg Brussel op Namen, met het oog op de afschaffing van den overweg te Gembloers, is onderworpen aan eene commissie, samengesteld uit afgevaardigden der Besturen van Bruggen en Wegen en van den Spoorweg.

VRAAG 24.

Het onderhoud van onze statien laat in het algemeen te wenschen over. Dringend is het verbetering te brengen in onze grensstatien, welker toestand een zeer slechten indruk maakt op de vreemdelingen. Hetzelfde geldt voor onze twee groote statien te Brussel, Noord en Zuid, vooral voor de Noordstatie. De advertentieplakaten in onze statien zijn smakeloze dingen. Wanneer zal deze toestand verholpen worden?

ANTWOORD.

Het Beheer streeft er naar om de gebouwen der statien zoo goed mogelijk te onderhouden en aldus de klachten van de reizigers en van het publiek op dat stuk te weren. Tegenover den hachelijken toestand onzer financieele middelen is het Beheer echter er toe gedwongen, alléén de volstrekt noodzakelijke onderhoudswerken uit te voeren.

Hieromtrent is het niet overbodig te wijzen op het feit, dat het Beheer tegenover een der meest ingewikkelde toestanden en tegenover eene reuzentaak stond, zoo men bedenkt dat de bezetter, bij den wapenstilstand, de gebouwen der statien heeft achtergelaten in een jammerlijken toestand, voortspruitende uit het volkomen gebrek aan onderhoud gedurende de oorlogsjaren en uit het gebruik van die gebouwen zonder de minste bekommring om ze in goeden staat te bewaren. Herstellingswerken werden reeds uitgevoerd, zijn aan den gang of zijn voorzien ten behoeve van sommige grensstatien. Aanzienlijke herstellingswerken zullen dit jaar worden uitgevoerd te Brussel in de Noord-Statie.

Ter statie Brussel-Zuid zijn dergelijke werken aan den gang, waarvan men de voleinding in den loop van dit jaar mag tegemoet zien.

De advertentieplakaten in de statien betreffen, in hoofdzaak, den dienst der drukpers en publiciteit, die zich in betrekking moet stellen met de bevoegde diensten van den spoorweg. Waar het onze groote statien geldt, evenals die welke een kunstkarakter dragen, heeft de hooge overheid zich het recht voorbehouden te beslissen over het al of niet verleenen van de toelating tot het aanbrengen van advertentiën: de hooge overheid heeft als regel aangenomen, de vereischte toelatingen te verleenen slechts ten uitzonderlijken titel en met kennis van zaken, ten einde de klachten te vermijden die menigmaal terecht werden geuit en ook onvermijdelijk waren, zoo men in acht neemt dat, in het begin, de bevoegde diensten van den spoorweg niet werden gehoord en op die wijze overeenkomsten van langen duur werden gesloten.

VRAAG 25.

De perrons ter statie Gent-St-Pieters zijn aan weer en wind blootgesteld. Niet zelden moeten de reizigers er lang wachten. Zou men er geen gesloten schuilplaats kunnen optrekken, met verwarming in wintertijd?

ANTWOORD.

Uit hoofde van den neteligen toestand der begrootingsmiddelen en van de noodzakelijkheid de uitgaven in te krimpen, is het niet mogelijk nieuwe gesloten schuilplaatsen op te trekken op de perrons ter statie Gent-St-Pieters.

VRAAG 26.

Om welke reden worden in de nieuwe statieën de perrons niet aangelegd ter hoogte van den vloer der rijtuigen, zooals dit het geval is in meest al de vreemde landen?

ANTWOORD.

Met het bestaande rollend materieel, is het niet mogelijk de perrons aan te leggen ter hoogte van den vloer der rijtuigen, zonder tusschen de perrons zelf en de rijtuigen eene gevaarlijke ruimte open te laten.

Uit de verhoogde perrons spruit verder nog het bezwaar voort, dat het verkeer der sleeperswagentjes en der stootkarren voor het vervoer der goederen over de sporen onmogelijk wordt. Slechts in de eindstatieën langs de sporen waarop een speciaal materieel rolt, is dit eenigszins mogelijk. Daarom ook voorziet het ontwerp tot electrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen het aanleggen van verhoogde perrons voor het in- en uitstappen der reizigers.

VRAAG 27.

Waarom wordt, wanneer nieuw reizigers-materieel wordt vervaardigd, het sluitstelsel niet langs binnen aangebracht, zooals bij het Duitsch materieel? Dat is practischer en zuiverder.

ANTWOORD.

Wanneer men nieuwe rijtuigen maken zal, zullen de deuren langs binnen kunnen geopend en gesloten worden.

VRAAG 28.

Hoeveel beschadigde locomotieven bevinden zich in de statie van Aarlen?

ANTWOORD.

Te Aarlen bevinden zich 56 locomotieven buiten dienst in afwachting dat zij hersteld worden.

VRAAG 29.

Waarom hebben de Belgische nijveraars niet al de locomotieven hersteld, welke hun waren toevertrouwd geworden?

Waarom is men niet voortgegaan, aan de private nijverheid de herstelling der locomotieven toe te vertrouwen?

Welk was het gebruikelijk stelsel voor de betaling dezer herstellingen?

ANTWOORD.

De nijveraars hebben al de locomotieven hersteld, welke hun gedurende het dienstjaar 1921 en de voorgaande jaren zijn toevertrouwd geworden.

Op de begroting voor 1922 werd een crediet gebracht voor de herstelling, door de nijverheid, van een nieuwe reeks van 105 locomotieven, welke reeds onder de verschillende fabrikanten werden verdeeld.

De kosten voor herstelling worden bepaald door middel der formule $M \ T \ S \ 125 \ t. \ h. \ T \ S : M$ vertegenwoordigt de waarde der aangewende materialen; T, het aantal arbeidsuren, vereischt door de herstelling, in onderling overleg bepaald tusschen den Staat en den hersteller; S vertegenwoordigt het eens voor al bepaald uurloon, dat kan veranderen naar de schommelingen der prijzen van den handenarbeid.

De algemeene onkosten zijn bepaald op 125 t. h. van T S.

VRAAG 30.

21,000 beambten wachten op de uitbetaling van hun oorlogsachterstand.

Is het niet mogelijk de vereffening van dezen achterstand te verhaasten?

ANTWOORD.

Niet juist is het, dat 21,000 beambten van den spoorweg op de uitbetaling wachten van hun oorlogsachterstand.

Ten hoogste blijft er te vereffenen de achterstand van een duizendtal spoorwegbeambten die aan werken van den oorlog hebben gearbeid.

700 onder hen hebben, bij wijze van voorschot, nagenoeg alles ontvangen waarop zij, in zake achterstand, normaal aanspraak hebben, na aftrek van hunne verdiensten.

Wat de 300 overigen betreft, dezen hebben niets meer te verwachten omdat het bedrag van de loonen, door hen in de Comiteiten genoten, het tijdens de vijandelijkheden onbetaalbaar gebleven gedeelte van hunne ambtswedde overschrijdt.

De vraag schijnt te doelen op de beambten van het Departement, die tijdens den oorlog gewerkt hebben en die een aanvullende uitbetaling verwachten of verhoplen, welke, gebeurlijk, moet voortvloeien uit eene gedeeltelijke bevoorrechtiging van de verdiensten na aftrek van hunnen reeds betaalden achterstand.

Deze quaëstie werd als interpellatie behandeld in de vergadering der Kamer van 7 Februari 1922.

Bij deze gelegenheid heeft de Minister verklaard dat, bij voorbeeld, eene bevoorrechtiging van 50 frank per maand, eene uitgave van 36,000,000 frank zou vergen en dus buiten de grenzen treden, welke de Regeering heeft bepaald voor de betaling van den achterstand aan het Staatspersoneel.

Deze raming betreft alleen het personeel der Spoorwegen, Marine, Posten en Telegrafen, zonder rekening te houden met dat der overige departementen.

VRAAG 31.

Welke is de beteekenis van den post van 5,000 frank bij artikel 6, hoofdstuk I: Tegemoetkomingen aan vakvereenigingen van agenten?

ANTWOORD.

Op de begroting werd eene som van 5,000 frank uitgetrokken om tegemoetkomingen te kunnen verleen en aan de vakvereenigingen van agenten, waarvan het nut voor het Beheer erkend is geworden.

Sedert meest al de vakvereenigingen in de syndicaten en algemeene groepeeringsen zijn opgenomen, heeft de reden van bestaan van dit crediet veel van zijne waarde verloren. Op de begroting van 1921 werd geene belooning uitgekeerd.

Ik zie er geen enkel bezwaar in, dit crediet te doen wegvallen.

ZEEWEZEN.

VRAAG 32.

Welk was, in 1921, het reizigers- en goederenverkeer op de lijn Oostende-Dover?

Wat zijn de financieele uitslagen van de exploitatie dezer lijn in 1921?

ANTWOORD.

De pakketbooten der lijn Oostende-Dover hebben in 1921 vervoerd :

262,974 passagiers ;
103,994 goederen-colli ;
203,848 postzakken ;
112,347 postpakketten ;
243 motorwagens.

De ontvangsten bedroegen ongeveer :

Reizigers en reisgoed	fr.	7,327,484	55
Kleine colli		338,180	87
Motorwagens		97,454	73
Verhuren van pakketbooten		71,650	»
Percent op de ontvangsten der drankzalen.		69,864	01
Buitengewone inkomsten		2,640	»
Postdoorvoer		3,684,022	92 (1)
	Fr.	11,591,297	10

(1) Fictieve ontvangst, door de Post aan het Zeewezen toegekend voor den postdoorvoer over Oostende-Dover.

De uitgaven bedroegen :

Verbruiksstoffen	fr.	9,131,271	20
Personeel (met inbegrip van 476,260 frank duurtetoeslag)		4,346,230	»
Onderhouds- en herstellingskosten		524,500	»
Averijen en ongevallen		355,850	»
Pierrecht, enz., te Dover		113.000	»
	Fr.	14,470,851	20 (1)

De uitgaven bedragen dus fr. 2,879,554.10 meer dan de inkomsten.

VRAAG 33.

Welk was de financiële uitslag, in 1921, van den loodsdienst ?

Wat betreft den loodsdienst, bedroegen de ont-
vangsten fr. 4,507,491.79

en de uitgaven :

a) Personeel (met inbegrip van fr. 1,030,791.02 voor duurtetoeslag).	fr.	15,428,551.15
b) Verbruiksvoorwerpen en -stoffen	fr.	3,188,581.68 fr 19,881,442.72
c) Onderhouds- en herstellings- kosten		1,264,509.89 (2) —————

De uitgaven overschrijden
dus de ontvangsten met fr. 15,373,950.93

VRAAG 34.

Welk gebruik werd gemaakt van het crediet van 1,097,000 frank bij artikel 64^a ?

Hoe zijn de beroepsscholen ingericht ?

Welke uit-lagen heeft dit onderwijs opgeleverd ?

ANTWOORD.

De juiste tekst van artikel 64^a van het begrootingsontwerp luidt als volgt :

« Toelagen aan de kassen voor visschers, aan de beroepsscholen voor
» zeeveezen en visscherij ; leerlingenbeurzen aan de scheepsjongens op de
» zeevisscherij, fr. 1,097,000 ».

Deze som wordt verdeeld als volgt :

1 ^o Aandeel van den Staat in de bedrijfsuitgaven der school- schepen <i>Comte de Smet de Naeyer</i> en <i>Avenir</i>	fr.	1,000,000
--	-----	-----------

(1) Niet inbegrepen eene uitgave van 1,073,740 frank voor de nieuwe ketels bestemd voor de pakketboot *Pieter de Coninck* en aangerekend op de uitzonderlijke credieten.

(2) Niet inbegrepen eene buitengewone uitgave van fr. 131,191.20 saldo van den aankooprijks van twee motorbooten.

2° Toelagen aan acht beroepsscholen voor visschers, aan de kust opgericht, en aan een proefstation bij een dezer scholen gevoegd	62,000
3° Leerlingenbeurzen aan de schippers en scheepsjongens van de visscherij	26,000
4° Toelagen aan drie voorzorgskassen voor visschers opgericht te Heyst, in de Panne en te Nieuwpoort en welker middelen niet toereikend zijn om in hunne lasten te voorzien	9,000
TOTAAL.	1,097,000

Het schoolschip, beheerd door de « Association Maritime Belge », wordt gesteund door den Staat tot beloop van het tekort zijner bedrijfsrekeningen. In 1914 werd deze instelling, die afhing van het Departement van Nijverheid en Arbeid (Beheer van het industrieel- en vakonderwijs), gevoegd bij het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien, die hare herinrichting onderzoekt volgens de wenschen uitgedrukt door den Hoogen Raad van het Zeewezen.

De beroepsscholen voor visschers en het proefstation worden ondersteund tot beloop van 2/3 der uitgaven gedaan volgens begrooting, vooraf goedgekeurd door het Beheer van Zeewezen. Vóór 1914 hingen zij eveneens af van het Departement van Nijverheid en Arbeid. De door dit onderwijs bekomen uitslagen zijn :

Voor het schoolschip : het richten van geleerde jongelingen naar de maritieme loopbaan met het oog op hunne opleiding tot keurofficieren. 115 leerlingen, over vier promoties verdeeld, volgen thans de lessen en bereiden zich voor het examen van tweeden stuurman op de groote vaart te ondergaan, zoodra zij de vereischte vier jaren zeereis zullen tellen.

De beroepsscholen voor visschers telden, in 1921, 209 leerlingen, maar men moet rekening houden met het feit dat drie inrichtingen, in de verwoeste kuststreek gelegen, nog niet konden worden heropend.

BEHEER DER POSTERIJEN.

VRAAG 35.

De handleiding voor de onderontvangerijen der posterijen wordt rondgedeeeld met 80 bladzijden verbeteringen.

Betreft het hier een nieuwe of een vroegere uitgave ?

Indien het een nieuwe uitgave was, zou dit een gebrek aan samenhoorigheid bewijzen tusschen den dienst, die de onderrichtingen bezorgt, en den dienst die gelast is deze toe te passen.

ANTWOORD.

Het handschrift van het Reglement betreffende den dienst der onderontvangerijen werd kort vóór den oorlog aan den drukker overhandigd en op

de drukproeven konden niet de wijzigingen worden aangebracht, welke sindsdien de algemeene reglementen ondergingen.

Het was dus noodig deze wijzigingen op te nemen in verbeterende bijlagen, welke tegelijkertijd als de boekdeelen van het werk moesten rondgedeeld worden.

De bijlage der 2°, 3° en 4° boekdeelen omvat noodzakelijkerwijze verbeteringen welke onderscheidenlijk in de 1° en 2°, en in de 1°, 2° en 3° boekdeelen moeten gebracht worden.

Ter oorzaak van de tamelijke lange tusschenpoos tusschen de achtereenvolgende uitgave dezer boekdeelen, waren gezegde verbeteringen talrijk, inzonderheid inzake de spaar- en lijfrentekas.

De voorafgaande herziening der door den drukker geleverde drukproeven zou de ronddeeling van het Reglement zeer vertraagd hebben, wanneer de Hooge Overheid den wensch had geuit het afdrukken er van te bespoedigen.

BEHEER VAN DE TELEPHOON.

VRAAG 36.

He telephoonnet met het buitenland wordt volkomen door de beursmannen in beslag genomen. Tusschen 9 en 15 uur kan men onmogelijk met de vreemde landen aansluiting bekomen. Kan die zaak niet geregeld worden?

ANTWOORD.

De volgorde der telephoon-aansluitingen met het buitenland wordt geregeld als volgt :

De aansluitingen worden gegeven volgens het uur waarop de aanvragen werden gedaan. Doch de aansluitingen, welke sommige abonneenten dagelijks moeten nemen op hetzelfde uur en voor denzelfden persoon, worden amtsshalve bij het begin der dagtaak ingeschreven, om zooveel mogelijk te gelegener ure te kunnen gegeven worden. Geen onderscheid hoegenaamd wordt gemaakt tusschen financiers en andere cliënten.

Eene tweede inschrijving voor een zelfde net wordt niet aangenomen, wanneer de eerste aansluiting nog niet gegeven is.

Wat inzonderheid de beurzen betreft, deze zijn rechtstreeks met elkaar verbonden tijdens de markturen, zoo het handelsverkeer zulks eischt, met dien verstande dat het voorbehouden getal draden niet grooter mag zijn dan wordt vereischt door het financieel telephoonverkeer vergeleken bij het telephoonverkeer in het algemeen. Dat is namelijk het geval voor Parijs krachtens eene regeling, reeds vóór den oorlog met den Franschen Telephoondienst gesloten.

Waar het telephoonverkeer geene uitzonderlijke maatregelen billijkt, worden de beursaansluitingen gegeven, op dezelfde wijze als die der andere correspondenten, om de beurt volgens het uur van inschrijving.

In overleg met de betrokken diensten streeft het Belgisch Beheer naar de vermeerdering der telephonische verkeersmiddelen tusschen België en de voornaamste buitenlandsche centra.

VRAAG 37.

In de groote centra, zooals Brussel, is de nachtelijke telefoondienst zeer slecht verzekerd. Men is verplicht 's nachts zeer lang te wachten om een aansluiting te bekomen. De dienst zou 's nachts even snel als gedurende den dag moeten geschieden. Welke is de oorzaak van deze traagheid?

ANTWOORD.

In de nachtelijke uren, vanaf middernacht tot 6 uur 's morgens, worden er in het Brusselsch net slechts 125 tot 150 aansluitingen gegeven, waarvan ongeveer 60 tusschen middernacht en één uur 's ochtends.

Voor dezen dienst zijn vijf bedienden ter plaatse

Technischerwijze is het niet mogelijk de verbindingen der abonneenten samen te trekken; dezen zijn noodzakelijkerwijs gegroepeerd in de stroomwisselaars welke zich in verschillende lokalen bevinden en in een zelfde lokaal eene groote lengte beslaan.

Ten einde den nachtdienst zoo snel als den dagdienst te doen geschieden, zou het noodig zijn over een aantal agenten te beschikken in eene verhouding, welke geenszins strookt met het verkeer, en onnoodig de bedrijfskosten aanzienlijk verhoogen.

VRAAG 38.

In de ver afgelegen streken, zooals Luxemburg, is het aantal aansluitingen, welke men in de abonnementsafdeeling kan bekomen, zeer gering.

Zou men aan deze streken niet een vergoeding kunnen geven door de afdeeling te verruimen?

Zou men, voor de gesprekken op grooten afstand, niet een afnemend tarief kunnen aannemen na de eerste drie minuten?

ANTWOORD.

Zoo het betreft het getal aansluitingen welke de abonneenten in de geweststreek kunnen bekomen, dan is dit aantal niet beperkt; volgens het tarief kan de abonneent inschrijven voor een der groepeerings welke hij verlangt. Het is voldoende dat hij de desbetreffende taxe kwijt.

Zoo het 't getal correspondenten betreft, namelijk het getal abonneenten welke de abonneent in dezelfde geweststreek kan bereiken (streek waarvan de omtrek voor al de netten op 30 kilometer en voor de grensnetten op 45 kilometer werd bepaald), kan er geen sprake van zijn, de ruimte dier streken te vergrooten ten einde aan een abonneent toe te laten in het plaatselijk regiem — dit is zonder bijtaxe der gesprekken — zulk een aantal correspondenten te bekomen als dat van de abonneenten der aanzienlijke netten.

Het huidige taxatiestelsel — Koninklijk besluit van 12 Augustus 1911 —, waarbij de gewestelijke ruimten op 30 kilometer worden bepaald, binnen dewelke de abonneenten vermogen gesprekken te voeren naar den grondslag van het plaatselijk tarief, is schadelijk voor den Staat en moet verdwijnen.

De huidige duur, drie minuten, voor de gesprekken op grooten afstand zoo in intercommunalen dienst als in binnenlandschen dienst tusschen steden, is de algemeen aangenomen gespreksceheid. Het ware niet redematig een afnemend tarief na de drie minuten toe te staan, daar de prijs van een gesprek hoofdzakelijk afhangt van de belangrijkheid der aangevende kapitalen in de inrichtingen alsmede in de aansluitingsdraden, en het werd berekend met inachtneming van den tijd gedurende welken men van de eene en de andere gebruik maakte.

VRAAG 39.

De telefoondienst is minder goed ingericht in België als in de andere landen. Men dient lang te wachten aler men antwoord van het hoofdkantoor ontvangt. Kan dit niet verholpen worden?

ANTWOORD.

De telefoondienst is niet minder goed ingericht in België dan elders, integendeel, indien men wil geloof hechten aan de getuigenissen van degenen die in de naburige landen van de telefoon hebben gebruik gemaakt. Buiten sommige landen die geene oorlogsverwoesting hebben ondergaan — Vereenigde Staten, Zweden, Denemarken — werkt de telefoondienst in België evengoed als waar ook.

De invoering van het zelfwerkend stelsel en de inwerkingstelling van hetzelfde zullen de aansluitingen nog bespoedigen.

VRAAG 40.

Men gaat in West-Vlaanderen een draadloos-telegraaf-station bouwen om met de verre landen in betrekking te kunnen komen. Zijn de werken van denzelfden aard, die in Engeland werden ontworpen, niet zoodanig dat zij een verderfelijke concurrentie kunnen doen aan het ontworpen Belgisch station?

ANTWOORD.

De intercontinentale draadlooze-telegraafposten zijn bestemd om rechtstreeks, d. i. zonder tussenkomst van eenigen anderen dienst, telegrammen tusschen twee landen over te scinen.

In onderhavig geval zal de post van Ruysselede namelijk, zonder tussenkomst van eenigen Europeeschen post, met Noord-Amerika, Argentina, de Congo-Kolonie, in verbinding zijn.

Dienvolgens kunnen de gelijkaardige stations, in Frankrijk bestaande, en die, welke men ontwerpt voor Engeland, ons niet de minste concurrentie aandoen.

Het gebruik, dat de Belgische afzenders zouden maken van de draadlooze-telegraafposten der naburige landen, zou niet alleen zeer veel geld kosten, doch nog hunne overseiningen vertragen.