

(N° 40.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 JUILLET 1925.

- 1° Budget de l'Administration des Chemins de fer pour l'exercice 1925.
 2° Budget des administrations de la Marine, des Postes et des Télégraphes
 pour l'exercice 1925 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DES CHEMINS DE FER, POSTES,
 TÉLÉGRAPHES ET DES TRAVAUX PUBLICS (2), PAR M. **VAN ISACKER.**

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de faire rapport sur le budget des Chemins de Fer,
 Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice de 1925.

Le budget ordinaire s'élève :

1. Pour les Chemins de fer	en dépenses à fr.	1.758.226.132,42
	en recettes à »	1.752.523.300,00
2. Pour la Marine	en dépenses à »	56.642.235,00
	en recettes à »	25.295.000,00
3. Pour les Postes	en dépenses à »	192.478.714,00
	en recettes à »	188.709.500,00
4. Pour les Télégraphes et Téléphones, en dépenses à »		139.283.757,00
	en recettes à »	135.000.000,00

Le budget ordinaire clôture donc par un déficit qui est de fr. 5.702.832,42
 pour les chemins de fer ; de fr. 31.347.235,00 pour la marine ; de
 3.769.214,00 pour les Postes et de 4.283.757,00 pour les télégraphes et télé-
 phones, soit pour l'ensemble du budget fr. 45.103.038,42 .

Le budget s'élève : en dépenses à fr. 2.146.630.838,42
 en recettes à » 2.101.527.800,00

(1) Budgets, nos 4xv, xviii et xx.

(2) Composition de la Commission permanente des Chemins de Fer, Postes, Télégraphes et
 des Travaux publics : MM. Bertrand, président, Bologne, Brassinne, De Bruyn (P.), Debruyne
 (René), Goffaux, Goetgebuur, Lemonnier, Maillen, Neujean, Pepin, Poncelet, Van Belle,
 Van Isacker et Van Severen.

La distribution du présent rapport (N° 40),
 a eu lieu le 3 juillet 1925.

Si nous comparons ces chiffres à ceux du budget de 1924, nous voyons que, pour l'ensemble du budget ordinaire, les dépenses sont en augmentation de fr. 214.939.107,42 et les recettes de 408.302.687 francs. Le budget ordinaire de 1924, en effet, s'élevait : en dépenses à 1.931.691.731 francs et en recettes à 1.693.225.113 francs.

Alors qu'en 1924 le déficit prévu était de fr. 238.466.618,76, celui que nous prévoyons pour 1925 n'est plus que de fr. 45.283.757,42.

La situation favorable du budget des Chemin de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones est due principalement à une augmentation très sensible des recettes sur les prévisions de 1924. Cette augmentation se traduit par les chiffres suivants :

Aux Chemins de fer fr.	327.523.300,00
A la Marine	9.255.000,00
Aux Télégraphes et Téléphones. . . .	29.064.887,00
Aux Postes.	42.459.500,00
Soit un total de. fr.	<u>408.302.687,00</u>

D'autre part, le budget d'une des administrations prévoit une diminution de dépenses, celui de la Marine, pour un montant de 1.828 922 francs. Mais aux Chemins de fer, les dépenses sont augmentées de fr. 154.232.411,66, aux Postes de fr. 25.025.166,00, et aux Télégraphes et Téléphones de fr. 37.510.451,00.

I. — Un mot d'abord des augmentations de recettes.

1. Pour le budget des Chemins de fer « l'augmentation de 327.523.300 francs est due en ordre principal, comme l'a fait observer l'administration dans les développements du budget, à la majoration du tarif qui sortira ses pleins effets en 1925 ainsi qu'au développement normal du trafic ». Les membres de votre Commission ont été impressionnés par cette augmentation considérable des recettes. On s'est demandé si les prévisions allaient se réaliser ; et comme la situation favorable du budget dépend principalement de l'augmentation des recettes des Chemins de fer, il nous a paru utile de demander à l'administration des précisions. L'administration nous a fait parvenir la note suivante.

« Les prévisions de recettes portées au budget de 1924 s'élèvent à fr. 1.425.000.000

D'après les résultats acquis, la recette de cet exercice atteindra approximativement 1.685.000.000

Au projet de budget pour 1925 il est prévu une recette de . . . 1.752.523.300

L'augmentation pour 1925 par rapport à la recette effective probable de 1924 est de fr. 67.523.300

En 1924, les tarifs voyageurs et marchandises ont été relevés respectivement de 25 p. c. en moyenne, à partir du 1^{er} avril et de 20 p. c. en moyenne à partir du 15 dito.

Pour 1925, ces relèvements de tarifs produiront leurs effets sur toute la durée de l'exercice, ce qui explique l'augmentation de 67.523.300 francs mentionnée ci-dessus ».

Les prévisions de recettes portées au budget de 1925 nous paraissent donc pleinement justifiées et la situation favorable du budget, dont nous ne pouvons que nous féliciter, est bien réel.

Pour les autres administrations, les augmentations de recettes sont moins élevées. Une brève énumération suffira.

2. Marine.

Produit du service des bateaux Ostende-Douvres	fr. 6.900.000
Produit des passages d'eau Anvers-Tête de Flandre	1.505.000
Produit des droits de pilotage	650.000
Vente de vieux matériaux, etc.	200.000
	fr. 9.255.000

3. Postes.

Redevances payées par les autres départements pour le transport des correspondances de service	fr. 7.000.000
Recettes d'exploitation	32.241.000
Transit international	750.000
Recettes du service de presse et de publicité	15.000
Vente de vieux matériaux, etc.	41.000
Remboursement de dépenses effectuées pour le compte d'autres administrations	2.412.300
	fr. 42.459.500

4. Télégraphes et Téléphones.

Accroissement normal du service et application du nouveau tarif	fr. 31.045.000
Recettes du service de presse et de publicité	80.000
	fr. 31.125.000

Il convient de faire remarquer que pour l'administration des Télégraphes et Téléphones l'augmentation de recettes de 31.125.000 francs est réduite à 29.064.887 francs par une diminution de recettes de 2.062.113 francs aux articles 14, 15 et 16 du budget.

II. — Quant aux dépenses, nous l'avons déjà fait observer, on ne prévoit une diminution de dépenses que pour un seul budget : celui de la Marine.

1. La diminution de dépenses y provient principalement de la réduction des cadres et du transfert qui a été effectué, au mois de mars, des bateaux-pilotes de Flessingue à Anvers. Par suite de ce transfert, les traitements et les salaires des agents attachés au service des bateaux-pilotes ne sont plus payés en florins, mais en francs. Il en résulte une diminution de dépenses de 349.000 francs. Par contre certaines dépenses sont en augmentation. Cette augmentation résulte, entre autres, de la péréquation des traitements pour un montant de 7.875 559 fr.

2. L'augmentation de dépenses prévue au budget des Postes est également, pour une part très large, la conséquence de la péréquation des barèmes et de la révision des carrières (pour un montant de 38.143.675 francs). Par contre la sup-

pression d'emplois et la réduction d'effectifs a produit une diminution de dépenses assez sensible.

3. Aux Télégraphes et Téléphones les dépenses d'exploitation sont également en augmentation. Parmi les principales causes d'augmentation, signalons une majoration de crédit de 10.482.452 francs à l'article 55, qui concerne les charges financières (intérêts et amortissements). Cette augmentation est corrélative à celle des crédits pétitionnés au budget extraordinaire. Signalons aussi, à l'article concernant les frais résultant de la liquidation des comptes avec les offices étrangers, un transfert des frais de change, du budget pour ordre au budget des dépenses d'exploitation. Ce transfert a nécessité l'inscription d'un crédit de 13.355.650 fr. Signalons encore l'influence de la péréquation des barèmes qui a produit une augmentation de dépenses de 19.466.157 francs.

4. Les modifications les plus importantes intéressent les dépenses d'exploitation du budget des Chemins de fer. L'ensemble des dépenses est en augmentation de fr. 154.232.411,66, soit la différence entre le total des augmentations sur les prévisions de 1924 — fr. 233.059.349,06 — et le total des réductions — fr. 78.826.937,40 (1).

Voici le tableau des réductions et des augmentations qui nous sont proposées :

A. Réductions.

1. Suppressions d'emplois (art. 1, 5 et 8).	fr. 2.081.353,40
2. Diminution des frais d'entretien et baisse du coût des matériaux (art. 9, 10)	22.748.823 »
3. Prix du matériel en service à imputer partiellement sur le fonds d'extension (art. 21)	3.587.000 »
4. Suppression du subside à l'Association Internationale du Froid (art. 34).	2.000 »
5. Transfert au budget de la Marine, Postes et Télégraphes (art. 36)	22 500 »
6. Crédits mis en rapport avec les dépenses réelles (art. 37 et 39)	552.301 »
7 Disparition de l'indemnité représentant le douzième du traitement (art. 44)	49.832.960 »
Total fr.	78.826.937,40

(1) Dans les développements du budget (tableau I), l'administration mentionne d'autres chiffres. Ces chiffres sont différents des nôtres parce que l'administration, aux articles 1, 5 et 8 a déduit les réductions pour suppressions d'emplois des augmentations résultant de la péréquation.

B. *Augmentations.*

1. Péréquation des traitements et salaires (art. 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 16, 17, 18, 24, 25, 38, 39, 40, 43 (1)).	fr.	115.058.050 40
2. Partie mobile des traitements et salaires en suite de la péréquation (art. 42 et 43)	fr.	15.225.775 00
3. Renfort de personnel, accroissement du trafic, hausse du prix des matériaux, etc. (art. 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19 et 20).	fr.	71.789.004 00
4. Majoration des pensions (art. 28 ^{bis} et 30)	fr.	8.704.351 00
5. Achat de vocabulaires bilingues (charge temporaire) (art. 6)	fr.	20.000 00
6. Majoration du taux des indemnités du chef d'accidents (art. 22)	fr.	300.000 00
7. Déficit de la caisse du Grand Central belge (art. 27).	fr.	1.150.000 00
8. Augmentation du montant des rentes-incapacités et indemnités-accidents (art. 31)	fr.	217.000 00
9. Honoraires de médecins (art. 33)	fr.	50.000 00
10. Crédits mis en rapport avec les dépenses réelles art. 38 et 40).	fr.	4.780 505 50
11. Intérêts amortissements et remboursement des annuités (art. 41)	fr.	12.434.663 16
12. Diverses dépenses	fr.	3.330.000 00
Total.	fr.	233,059,349 06

Il résulte de ce tableau que les principales augmentations de dépenses sont dues, d'une part, à l'accroissement du trafic, d'autre part, à la péréquation. La péréquation a nécessité des augmentations de crédit pour un montant de fr. 115.058.050,40, auquel il convient d'ajouter la somme de 15.225.775 francs prévue pour la partie mobile des traitements et des salaires et une somme de 65.485.391 francs pour la péréquation des agents des autres administrations. Mais, par contre, la péréquation fait disparaître de notre budget l'indemnité représentant le douzième du traitement qui était, en 1924, de 49.832.960 francs pour le budget des Chemins de fer, de 1.817.108 francs pour la Marine, de 7.777.187 francs pour les Postes et de 4.122.802 francs pour les Télégraphes et Téléphones.

A propos de la péréquation, quelques membres de la Commission ont exprimé le désir de voir accorder l'indemnité de résidence à tous les agents de l'État. La Commission était d'avis que la mesure devait éventuellement s'appliquer à tous les départements.

(1) Remarquons qu'aux articles 7 et 11 les augmentations de 9.576.270 francs et de 5.527.506 francs ne sont pas seulement dues à la péréquation, mais aussi à des extensions du personnel, nécessitées par les besoins du service,

III. — Les dépenses extraordinaires prévues au budget des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'année 1925, sont sensiblement plus élevées que celles prévues aux budgets des années antérieures.

Elles sont évaluées à 581.930.850 francs, soit :

Pour les Chemins de fer	fr. 450.970.000
Pour les Postes.	5.941.500
Pour les Télégraphes et Téléphones	124.849.350
Pour la Marine.	170,000

Comparons ces chiffres à ceux des années antérieures.

Pour les différentes administrations réunies, les dépenses extraordinaires s'élevaient :

En 1922 à	fr. 237.829.905,00
En 1923 à	296.685.569,00
En 1924 à	396.519.650,00

Encore convient-il d'observer, qu'avant 1924, les indemnités de vie chère étaient portées aux dépenses extraordinaires.

L'augmentation des crédits affectés au perfectionnement et à l'extension de notre outillage national répond à un vœu bien souvent exprimé par les Chambres et par la Commission des Chemins de fer.

En 1923, l'honorable M. Robyn, rapporteur du budget des Chemins de fer, disait dans son rapport : « La Commission est heureuse de voir qu'une somme plus importante sera affectée au perfectionnement et à l'augmentation de notre outillage national. Elle estime cependant qu'il y a lieu d'aller plus loin dans cette voie et de pousser avec plus d'activité qu'on ne l'a fait à l'achèvement des travaux en cours ». Et en 1924, l'honorable rapporteur ajoutait : « La Commission insiste pour que les travaux projetés pour l'amélioration du réseau des Chemins de fer soient poussés activement ».

Votre Commission ne peut donc que signaler avec satisfaction que l'administration a tenu compte dans une très large mesure des observations de son rapporteur de 1923 et de 1924. Les crédits qui en 1924 étaient de 396.519.650 francs sont majorés pour l'exercice de 1925 de 185 411.200 francs ; et toutes les sommes prévues aux dépenses extraordinaires n'ont d'autre but que d'augmenter et de perfectionner notre outillage national.

L'administration, dans une note qu'elle a fait parvenir au rapporteur de votre Commission, a tenu à justifier l'augmentation de crédits qu'elle vous sollicite. Reproduisons ce document qui nous permet de mieux juger de l'importance des travaux que le département des Chemins de fer compte exécuter.

« Les crédits pétitionnés au projet de budget extraordinaire pour 1925 et qui présentaient dans leur ensemble une augmentation de 238.465.000 francs (1)

(1) Il n'est pas question dans cette note du budget extraordinaire des Postes, Télégraphes et Téléphones. D'autre part, depuis que le Gouvernement nous a fait parvenir la note que nous reproduisons, les dépenses extraordinaires des Chemins de fer ont été diminuées de un million 800.000 francs à la suite d'un transfert au budget des dépenses d'exploitation,

(452.770.000 — 214.305,00) sur ceux alloués au budget de 1924, sont nécessaires pour permettre à l'Administration des Chemins de fer la réalisation d'un important programme de travaux qui s'imposent pour mettre sans délai les installations et le matériel à la hauteur des nécessités croissantes du trafic en même temps que pour arriver à réduire dans la plus grande mesure possible les dépenses d'exploitation du railway.

Dans cet ordre d'idées, il a été décidé notamment :

a) De pousser avec la plus grande activité l'achèvement des lignes nouvelles en construction et des lignes en voie de transformation : ligne de Schaerbeek-Hal, de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois, de la Campine, et de Luttre à Namur ;

b) De faire exécuter en 1925 de nombreux et très importants travaux spéciaux : création d'une gare de formation et d'une remise aux locomotives à Latour (6.500.000 fr.) ; création d'une gare de formation, d'une remise aux locomotives, d'un atelier de wagons, etc., à Stockem (6.600.000 fr.) ; plate-forme de la nouvelle gare de Wilmarsdonk, construction d'une remise aux locomotives, etc. (9.500.000 fr.) ; travaux du quadrilatère de Mortsel (1.000.000 fr.) ; ouvrages d'art à Schaerbeek (2.000.000 fr.), à Tirlemont (1.050.000 f.) ; aménagement de la gare de Knocke et de ses abords (556.000 fr.) ; établissement de la quadruple voie entre Liège-Guillemins et Chênée (7.019.000 fr.) ; détournement de la ligne d'Ath à Lessines (1.600.000 fr.) ; construction d'importants bâtiments à Malines, Schaerbeek, Luttre, Gouvy, Landen, Lessines, Mons (aviation), Saint-Ghislain, Salzinnes, etc., etc.

En outre, pour atteindre le but visé, il est indispensable de donner une extension beaucoup plus considérable qu'en 1924 aux achats de matériel roulant et autre. Les crédits portés au budget de 1925 à cet effet, sont destinés, à concurrence de : 16.500.000 francs à l'acquisition de 40 locomotives, type 23, pour le service des manœuvres ; 70.000.000 de francs à l'achat de 3.000 wagons de 20 tonnes ; 4.000.000 de francs pour l'équipement à l'éclairage électrique du matériel à voyageurs devant circuler sur les lignes françaises ; 6.600.000 francs pour l'acquisition d'autos-camions nécessaires pour la remise des colis à domicile dans les agglomérations de Bruxelles et Anvers ; 37.020.000 francs pour l'approvisionnement d'outillage divers, notamment d'appareils de stockage et de mélange des charbons pour les locomotives, en vue d'une utilisation plus économique du combustible ».

IV. — Avant de terminer notre rapport, il nous reste à examiner brièvement certaines questions qui ont été soulevées par des membres de votre Commission au cours de l'étude du budget.

1. Un membre a demandé de préciser les obligations que l'État a contracté vis à vis de la Société des Ferry-Boats. Sa question a donné lieu à un échange de vues que la Chambre nous permettra de résumer.

Les ferry-boats, bateaux transbordeurs, relient le réseau ferré du Continent à celui de la Grande-Bretagne. Pour rendre possible l'exploitation de ce mode de transport, un matériel roulant spécial est nécessaire. En effet, il existe une différence assez notable entre le gabarit britannique et celui du Continent. L'État Belge avait acquis après la guerre un certain nombre de wagons qui avaient servi aux armées britanniques derrière le front français. Ces wagons construits en

Angleterre, pour les réseaux continentaux, présentaient cette particularité que tout en étant conforme au gabarit continental, ils ne s'écartaient pas beaucoup du gabarit britannique et pouvaient donc, avec un minimum de dépenses, être rendus aptes à circuler à la fois sur les deux réseaux.

La Société des Ferry-Boats qui avait acquis les trois bateaux que le gouvernement anglais a construits pendant la guerre pour faire le service entre la côte française et l'Angleterre, a demandé à l'État Belge de pouvoir disposer de ce matériel spécial. Un contrat est intervenu entre les deux parties, en vertu duquel les wagons sont placés, par voie de location, à la disposition de la Société. Ils restent la propriété de l'État Belge, mais la Société en a la disposition pour permettre aux exportateurs de faire des transports entre le Continent et la Grande-Bretagne.

La location est payée par la Société des Ferry-Boats, en sus des tarifs de transports normaux que paient les marchandises transportées par elle. C'est-à-dire qu'un wagon des Ferry-Boats circulant sur le réseau belge, paie à l'État belge les tarifs que paie tout wagon ordinaire, et en plus, il paie la taxe de location.

Pour bien se rendre compte de la situation dans laquelle est placée la Société des Ferry-Boats, il convient de noter que pour tous les transports effectués par le chemin de fer, l'Administration fournit à tout expéditeur qui en fait la demande les wagons nécessaires au transport. Il ne reçoit aucun autre paiement que celui des tarifs de transports. Il tient donc à la disposition du public, le matériel roulant nécessaire à tous les transports qui peuvent se présenter. Pour le service ainsi rendu, et pour la traction des marchandises sur son réseau, le chemin de fer perçoit le prix de transport. Les tarifs sont calculés de telle manière qu'ils procurent au chemin de fer l'intérêt du capital engagé, l'amortissement, l'entretien et la réparation du matériel, et tous les frais d'exploitation généralement quelconques. Pour le couvrir de toutes les charges qu'il assume vis-à-vis de ses clients le chemin de fer n'a pas d'autres recettes que le produit de ses tarifs de transport.

Or, dans l'affaire qui nous occupe, l'État Belge perçoit non seulement les prix de transport habituels qui devraient le couvrir entièrement pour les services rendus, mais en plus il perçoit la taxe de location qui s'élève annuellement à environ 10 p. c. du capital investi dans les wagons.

Cette façon de procéder, toute à l'avantage de l'État Belge, a été justifiée par le fait que le service des ferry-boats laisserait peut-être des wagons immobilisés et que s'adressant pour une bonne part à des pays étrangers, le matériel affecté à ce service pourrait être absent du réseau belge plus fréquemment que le matériel ordinaire de l'État Belge.

En fait, il en est tout autrement cependant. Une grande partie du matériel est affecté aux transports belgo-anglais et revient très fréquemment sur le réseau belge. Quant au matériel qui fait les transports suisse-anglais et italo-anglais, chaque fois qu'il traverse le pays il procure plus de 300 kilomètres de transport. Il faut ajouter à cela que les ferry-boats s'adressent en ordre principal aux marchandises de grande valeur qui procurent des recettes élevées au transporteur.

Pour ne citer que les trafics de Hollande et de France, que nul ne contestera comme trafics nouveaux, ils se sont élevés respectivement à 1.400 et 1.156 tonnes en 1924. Pour janvier 1925, ils sont déjà de 631 et 314 tonnes, donc en augmentation proportionnelle très considérable sur les chiffres de 1924.

D'après les résultats de 1924 on peut augurer que les recettes nouvelles que les F. B. procureront à l'État belge, s'élèveront, en 1925, à environ 5 millions de francs.

Le trafic de transit que les chemins de fer belges avaient perdu depuis la guerre et que les F. B. non seulement peuvent leur rendre, mais qu'ils peuvent développer considérablement, est donc très important.

En ce qui concerne les installations à la gare de Zeebrugge, l'État n'a fait qu'exécuter les obligations qu'il a contractées par la Convention-loi de 1894-1895 qui a créé les ports de Bruges et de Zeebrugge, et qui impose à l'État non seulement l'obligation d'établir à ses frais les voies ferrées nécessaires à l'exploitation des ports et du canal, mais aussi les extensions ultérieures qui seraient nécessaires.

C'est du reste une règle adoptée pour tous les ports : Anvers, Ostende, Gand et autres.

Toutes les installations spéciales aux Ferry-Boats ont été faites aux frais de la Société des F. B.

2. Plusieurs membres de votre Commission ont insisté sur l'utilité de la pose du câble téléphonique La Panne-Herbesthal. Le Gouvernement reconnaît l'urgence de ce travail et a tenu à nous donner les renseignements suivants :

Le câble La Panne-Herbesthal a été projeté en vue de constituer de nouveaux circuits téléphoniques nécessaires pour faire face à l'augmentation du trafic. Le recours au câble souterrain se justifie par l'impossibilité de poser encore des fils sur les lignes aériennes existantes, par la sécurité de fonctionnement plus grande qu'offre le câble et par la réduction des frais d'entretien. Outre des fils établissant des relations entre Bruxelles et la côte belge et l'Angleterre d'une part, entre Bruxelles et l'Allemagne d'autre part, le câble à poser renfermera aussi des circuits reliant Bruxelles à Liège, à Gand, à Bruges et à Ostende.

L'utilité de la pose d'un câble étant reconnue, on pensa d'abord à le commander en compte réparations, ce qui eût été avantageux au point de vue financier, mais les accords de substitution mettant à notre disposition des crédits à absorber par des fournitures de matériel neuf ne furent pas suivis d'exécution. Les événements de la Ruhr arrêtaient ensuite toute fourniture.

Le Comité des experts, présidé par le Général Dawes, qui examina dans son ensemble le problème des réparations, déposa son rapport en avril 1924. Les experts recommandent, dans ce document, de limiter les fournitures en nature aux productions naturelles de l'Allemagne, telles que le coke, le charbon, les matières colorantes, etc., et aux exportations qui n'entraînent pas l'importation préalable de matières premières représentant un pourcentage important de leur valeur. Ce n'est pas le cas pour le câble en question dont la fabrication exige l'importation de matières premières représentant environ 70 p. c. de sa valeur. Il n'aurait donc pu être commandé que si les crédits, mis à notre disposition, avaient été trop importants, pour être absorbés par les matières premières.

D'autre part, suivant le plan Dawes, les livraisons en nature sont payées sur les fonds versés par l'Allemagne au titre général des réparations à l'Agent des paiements et elles ne peuvent dépasser en valeur les sommes qui seront disponibles pour la Belgique à l'époque des échéances.

La commande du câble ne pouvait donc pas être acceptée par la Commission des réparations avant que les modalités d'application du plan Dawes ne fussent arrêtées et que le montant des sommes à nous revenir ne fût connu. Et si même la commande avait été homologuée, l'État belge était exposé à devoir payer les fournitures, car il était stipulé dans le projet de contrat soumis par la firme Siemens que l'État belge se substituerait à l'Agent des paiements si celui-ci venait à suspendre ses versements. C'eût été aller à l'encontre du but poursuivi.

A un autre point de vue, il n'était pas désirable de confier l'entreprise aux Allemands. Pour laisser entière la responsabilité du fournisseur, il eût fallu lui laisser le soin de procéder à des travaux de pose, de reliement et d'essais, ce qui nécessitait la présence d'un personnel assez nombreux. Or, une situation analogue, qui résulta de la nécessité de faire mettre en ordre des câbles posés avant la guerre entre Bruxelles et Anvers et entre Liège et Verviers a déjà soulevé les protestations des populations. On n'a pas oublié non plus qu'avant la guerre, la signalisation de nos grandes gares avait été faite par la firme Siemens et que cette circonstance a favorisé l'envahisseur dès son arrivée en Belgique.

Passer la commande en compte réparations, même si cela eût été possible, c'était, comme nous venons de le dire, s'exposer à devoir en acquitter le prix comme s'il se fut agi d'une commande ordinaire. C'était, en somme, donner aux Allemands une commande par marché direct, sans passer par la voie régulière de l'adjudication publique, laquelle eût permis à d'autres sociétés, y compris des firmes belges, de soumissionner.

L'expérience acquise en ces derniers temps dans la pratique des câbles téléphoniques à longue distance, en voie de développements constants, a montré qu'il y a lieu de modifier les spécifications qui avaient été admises jusqu'alors si l'on voulait éviter la production de phénomènes nuisibles à la bonne compréhension des communications. Des spécifications nouvelles ont donc été discutées à Paris en novembre dernier, au cours d'une conférence entre les techniciens spécialistes en matière de téléphonie à grande distance. La composition du câble prévu entre La Panne et Herbesthal sera donc modifiée ; une entente va avoir lieu dans cet ordre d'idées avec le General Post Office de Londres.

Le cahier des charges va être remanié en conséquence, de façon que le travail puisse être mis en adjudication. Un appel public à la concurrence nous renseignera prochainement sur les prix et les conditions des firmes en présence et il y aura lieu alors de s'assurer si l'adjudicataire possède les moyens d'action nécessaires et présente toutes les garanties désirables.

3. Enfin, plusieurs membres de votre Commission ont exprimé le désir de voir accorder aux membres des familles nombreuses de plus larges réductions sur le prix des transports.

Dans la situation actuelle, les membres des familles nombreuses comprenant au minimum quatre enfants de moins de 18 ans bénéficient, aux conditions ci-après, d'une réduction de 50 p. c, sur les prix ordinaires des billets de voyageurs :

1° Le voyage doit s'effectuer par groupe de deux personnes au moins ;

2° La réduction n'est applicable qu'à partir de la deuxième personne.

Le billet à prix entier est donc toujours exigé pour l'un des voyageurs.

Toutefois sont considérés comme munis de billets à prix entier :

- 1° les porteurs de permis de libre-parcours ou de billets de service ;
- 2° les titulaires d'abonnements ordinaires à longue durée, d'abonnements de cinq et de quinze jours, d'abonnements scolaires et d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers ;
- 3° les voyageurs munis de billets à prix réduit en leur qualité de militaire, d'invalides de guerre, de journaliste, de douanier, de pensionné du Département, d'officier pensionné, d'officier de réserve, ou de médecin agréé du Département ;
- 4° les fonctionnaires et agents des Départements ministériels voyageant pour le service à la faveur de billets forfaitaires.

La Commission des chemins de fer propose au Gouvernement d'apporter certaines modifications à ce règlement, et notamment d'accorder la faveur de la réduction au voyage isolé d'un seul membre d'une famille nombreuse, de laisser la carte de réduction valable pour deux ans — système français — et de conserver la faveur de la réduction aux parents et enfants âgés de moins de 18 ans, après que les aînés de la famille nombreuse auront atteint la limite d'âge.

*
* *

Votre Commission, Messieurs, à l'unanimité sauf une abstention, vous propose d'adopter le budget.

Le Rapporteur,

PH. VAN ISACKER.

Le Président,

L. BERTRAND.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 2 JULI 1925.

1^o Begrooting van het Beheer der Spoorwegen voor het dienstjaar 1925

2^o Begrooting van de Beheeren van Zeewezen, Posterijen en Telegrafien voor het dienstjaar 1925 (1).

VERSLAG

NAMENS DE BESTENDIGE COMMISSIE VOOR DE SPOORWEGEN,
POSTERIJEN, TELEGRAFEN EN OPENBARE WERKEN (2), UITGEBRACHT DOOR
DEN HEER VAN ISACKER.

MIJNE HERREN,

Wij hebben de eer verslag uit te brengen over de Begrooting van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegraaf en Telefoon, voor het dienstjaar 1925.

De gewone begrooting bedraagt :

1. Voor de Spoorwegen	uitgaven, fr.	1.758.226.132,42
—	ontvangsten, »	1.752.523.300,00
2. Voor het Zeewezen	uitgaven, »	56.642.235,00
—	ontvangsten, »	25.295.000,00
3. Voor de Posterijen	uitgaven, »	192.478.714,00
—	ontvangsten, »	188.709.500,00
4. Voor de Telegraaf en de Telefoon, uitgaven, »		139.283.757,00
—	ontvangsten, »	135.000.000,00

De gewone begrooting sluit dus met een tekort van fr. 5.702.832,42 voor de Spoorwegen ; van fr. 31.347.235,00 voor het Zeewezen; van fr. 3.769.214,00 voor de Posterijen en van fr. 4.283.757,00 voor de Telegraaf en de Telefoon, of te zamen voor de begrooting een tekort van fr. 45.103.038,42.

(1) Begrootingen, n^{os} 44v, xviii en xx.

(2) Samenstelling van de *Bestendige Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafien en Openbare Werken*: de heeren Bertrand, voorzitter, Bologne, Brassine, De Bruyn (Pr.), De Bruyne (René), Goffaux, Goetgebuer, Lemonnier, Mallien, Neujean, Pepin, Poncelet, Van Belle, Van Isacker en Van Severen.

De Begrooting bedraagt : in uitgaven fr.	2.146.630.838,42
— in ontvangsten	2.101.527.800,00

Vergelijken wij deze cijfers met die van de Begrooting voor 1924, dan zien wij dat, voor gansch de gewone begrooting, de uitgaven met fr. 214.939.107,82 en de ontvangsten met 408.302.687 frank zijn aangegroeid.

Inderdaad, de gewone begrooting voor 1924 bedroeg : in uitgaven 1 milliard 931.691.731 frank en in ontvangsten 1.693.225.113 frank.

Het tekort voorzien voor 1924 bedroeg fr. 238.466.618,76; dat voor 1925 is nog slechts fr. 45.283.757,42.

De gunstige toestand van de Begrooting is hoofdzakelijk te danken aan een merkelijke verhooging der ontvangsten op hetgeen voor 1924 was voorzien. Die verhooging kan als volgt worden onderverdeeld.

Spoorwegen fr.	327.523.300
Zeewezen	9.255.000
Telegraaf en Telefoon	29.064.887
Posterijen	42.459.500
Te zamen fr.	408.302.687

Anderzijds, voorziet de begrooting van een der beheeren, namelijk dat van Zeewezen, een vermindering in uitgaven ten beloope van 1.828.922 frank. Doch bij de Spoorwegen zijn de uitgaven verhoogd met fr. 154.232.411,66; bij de Posterijen met 25.025.166 frank; bij de Telegraaf en de Telefoon met 37 miljoen 510.451 frank.

I. — Eerst een woord over de toeneming der ontvangsten.

1. Voor de begrooting der Spoorwegen « is die toeneming van 327.523.300 fr. hoofdzakelijk te danken, — zooals het Beheer in de Toelichting van de begrooting doet opmerken — aan de tariefverhoging welke in 1925 haar volle uitwerking zal bereiken, alsmede aan de normale ontwikkeling van het verkeer ». De leden van uwe Commissie zijn door deze aanzienlijke vermeerdering van ontvangsten getroffen geworden. Men heeft zich afgevraagd of de vooruitzichten gingen verwezenlijkt worden; en dewijl de gunstige toestand der begrooting inzonderheid afhangt van de toeneming der spoorwegontvangsten, scheen het ons dienstig aan het Beheer om nadere inlichtingen te vragen. De volgende nota werd ons door het Beheer toegezonden :

« De vooruitzichten van ontvangsten gebracht op de begrooting voor 1924 bedragen fr.	1.425.000.000
Volgens de bekomen uitslagen, zal de ontvangst van dat dienstjaar nagenoeg bereiken fr.	1.685.000.000
Op de begrooting van 1925 wordt een ontvangst voorzien van fr.	1.752.523.300
In vergelijking met de waarschijnlijke werkelijke ontvangsten voor 1924, zal die vermeerdering voor 1925 bedragen . . . fr.	67.523.300

In 1924, werden de reizigers- en goederentarieven onderscheidenlijk verhoogd.

met 25 t. h., gemiddeld, van af 1 April en met 20 t. h., gemiddeld, van af 15 dito.

Voor 1925, zullen die tariefverhoogingen hunne uitwerking hebben overgansch het jaar, waardoor wordt verklaard de bovengemelde verhooging van 67,523.300 frank ».

De op de begrooting voor 1925 gebrachte ramigen van ontvangsten schijnen dus volkomen gerechtvaardigd te zijn en de gunstige toestand der begrooting, waarover wij ons verheugen, is werkelijk alzoo.

Voor de overige beheeren, zijn de verhoogingen der ontvangsten min groot. Een korte opsomming er van zal volstaan.

2. Zeewezen :

Opbrengst van den stoombootsdienst tusschen Oostende en Dover	fr.	6.900.000
Opbrengst van de overzetsdiensten Antwerpen-Vlaamisch Hoofd		1.505.000
Opbrengst van de loodsgelden		650.000
Verkoop van oud materiaal, enz		200.000
	fr.	9.255.000

3. Posterijen :

Door de verschillende ministerieele departementen en andere instellingen betaalde sommen voor het vervoer der dienststukken	fr.	7.000.000
Ontvangsten van exploitatie		32.241.000
Internationale doorvoer		750.000
Ontvangsten van den pers- en publiciteitsdienst		15.000
Verkoop van oud materiaal, enz.		41.000
Terugbetaling van voor rekening van andere beheeren gedane uitgaven		2.412.300
	fr.	42.459.500

4. Telegraaf en Telefoon :

Normale toeneming van den dienst en toepassing van het nieuwe tarief	fr.	31.045.000
Ontvangsten van den Pers- en publiciteitsdienst		80.000
	fr.	31.125.000

Het moet worden aangestipt dat voor het beheer der Telegraaf en Telefoon de verhooging der ontvangsten van 31.125.000 frank verminderd wordt tot op 29.064.887 frank door een mindere ontvangst van 2.062.113 frank op de artikelen 14, 15 en 16 der Begrooting.

II. — Wat de uitgaven betreft, deden wij reeds opmerken dat men slechts een vermindering van uitgaven voorziet voor een enkele begrooting : die van Zeewezen.

1^o De vermindering van uitgaven komt er hoofdzakelijk voort van de inkrim-

ping der kaders en van de overbrenging, in Maart 1.1., van de loodsbooten van Vlissingen naar Antwerpen. Wegens deze overbrenging, worden de jaarwedden en salarissen van de agenten, aan den dienst der loodsbooten gehecht, niet meer in guldens, maar in franks uitbetaald. Daaruit volgt eene vermindering van uitgaven groot 349.000 frank. Andere uitgaven zijn daarentegen in verhooging. Deze verhooging is, onder andere, het gevolg van de perequatie der jaarwedden voor een bedrag van 7.875.559 frank.

2^o De verhooging der uitgaven, op de Begrooting der Posterijen voorzien, is insgelijks voor een ruim gedeelte te wijten aan de perequatie der jaarwedden en de herziening van de loopbanen (voor een bedrag van 38.143.675 frank).

De afschaffing van bedieningen en de vermindering der effectieven, daarentegen, hebben een zeer merkbare vermindering van uitgaven ten gevolge gehad.

3^o In de Telegraaf en de Telefoon zijn de exploitatiekosten in verhooging. Onder de voornaamste oorzaken dier verhooging, vermelden wij een credietverhooging van 10.482.452 frank bij artikel 55 betreffende de financieele lasten (interesten en aflossingen). Deze verhooging gaat samen met die van de credieten uitgetrokken op de buitengewone begrooting.

Vermelden wij ook, bij het artikel betreffende de kosten wegens de vereffening der rekeningen met de buitenlandsche diensten, een overdracht van wisselkosten, van de Begrooting voor order naar de Begrooting van de exploitatiekosten. Wegens deze overdracht moest men een crediet van 13.335.650 frank voorzien.

Wijzen wij ook op den invloed van de loon-perequatie welke eene verhooging van uitgaven groot 19.466.157 frank heeft verwekt.

4^o De belangrijkste wijzigingen betreffen de exploitatiekosten op de Spoorwegbegrooting. De gezamenlijke uitgaven zijn in verhooging met fr. 154.232.411,66, wat het verschil is tusschen het gezamenlijk bedrag der verhoogingen op de vooruitzichten voor 1924 — fr. 233.059.349,06 — en het gezamenlijk bedrag der verminderingen — fr. 78.826.937,40 (1).

Ziehier de tabel der verminderingen en der verhoogingen welke ons werden voorgesteld :

A. Verminderingen.

1. Afschaffing van bedieningen (art. 1, 5 en 8)	fr. 2.081.353.40
2. Vermindering van de onderhoudskosten en verlaging van den prijs der materialen (art. 9, 10).	22.748.823.00
3. Prijs van het gebezigd materieel gedeeltelijk aan te rekenen op het uitbreidingsfonds (art. 21)	3.587.000.00
4. Afschaffing van de toelage aan de Internationale Vereeniging der Koude (art. 31)	2.000.00

(1) In de Toelichting van de Begrooting (tabel I), vermeldt het Beheer andere bedragen. Die bedragen strooken niet met de onze dewijl het beheer, bij de artikelen 1, 5 en 8 de verminderingen wegens afschaffing van bedieningen heeft afgetrokken van de verhoogingen als gevolg van de perequatie.

5. Overdracht naar de Begrooting van Zeewezen, Posten en Telegrafen (art. 36)	22.500,00
6. Credieten in overeenstemming gebracht met de werkelijke uitgaven (art. 37 en 39)	532.301,00
7. Verdwijnen van de vergoeding vertegenwoordigende het twaalfde der jaarwedde (art. 44)	49.832.960,00
Totaal fr.	78.826.937,40

B. Verhoogingen.

1. Perequatie der wedden en salarissen (art. 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 16, 17, 18, 24, 25, 38, 39, 40, 43 (1)) . . . fr.	115 058.050,40
2. Veranderlijk gedeelte der wedden en salarissen ten gevolge van de perequatie (art. 42 en 43)	15.225.775,00
3. Versterking van het personeel, toeneming van het verkeer, verhooging van den prijs der materialen, enz. (art. 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19 en 20)	71.789.004,00
4. Verhooging der pensioenen (art. 28 ^{bis} en 30) . . . fr.	8.704.351,00
5. Aankoop van tweetalige woordenlijsten (tijdelijke last) (art. 6) fr.	20.000,00
6. Verhooging van het beloop der vergoedingen uit hoofde van ongevallen (art. 22) fr.	300.000,00
7. Tekort van de kas van den Grand Central Belge (art. 27) fr.	1.150.000,00
8. Verhooging van het bedrag der renten, ongeschiktheden en vergoeding-ongevallen (art. 31) fr.	217.000,00
9. Eereloon van geneesheeren (art. 33) »	50.000,00
10. Credieten in overeenstemming gebracht met de werkelijke uitgaven (art. 38 en 40) fr.	4.780.505,50
11. Interesten, aflossingen en terugbetalingen der jaarrenten (art. 41) fr.	12.434.663,16
12. Allerlei uitgaven »	3.330.000,00
Totaal. . . . fr.	233.059.349,86

Uit die tabel blijkt dat de voornaamste verhoogingen van uitgaven te wijten zijn, censeels, aan de toeneming van het verkeer, anderdeels, aan de perequatie. De perequatie vergde credietverhoogingen voor een bedrag van fr. 115 miljoen 58.050,40, waarmede moet gevoegd worden de som van 15.225.775 frank voorzien voor het veranderlijk gedeelte der wedden en salarissen en een som van 65.485.391 frank voor de perequatie der agenten van de overige beheeren.

Daarentegen, echter, doet de perequatie van onze begrooting verdwijnen de vergoeding vertegenwoordigende het twaalfde der jaarwedde, welke in 1924,

(1) Bemerken wij dat bij de artikelen 7 en 11, de verhoogingen van 9.376.270 frank en van 5 327.306 frank niet alleen het gevolg zijn van de perequatie, maar ook van de vermeerdering van het personeel, ten behoeve van den dienst.

bedroeg : 49.832.960 frank voor de begrooting der Spoorwegen, 1.817.108 fr. voor die der Marine, 7.777.187 frank voor die der Posterijen en 4.122.802 frank voor die van Telegraaf en Telefoon.

In verband met de perequatie hebben eenige leden den wensch uitgedrukt dat de verblijfsvergoeding aan al de Staatsbedienden zou uitgekeerd worden. De Commissie meende dat die maatregel zich eventueel zou moeten uitstrekken tot al de Departementen.

III. — De buitengewone uitgaven voorzien op de begrooting van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen voor het jaar 1925, zijn werkelijk hooger dan die welke voorzien waren op de begrootingen der vorige jaren.

Zij worden geraamd op 581.930.850 frank, of :

Voor de Spoorwegen	fr.	450.970.000
Voor de Posterijen	»	5.941.500
Voor de Telegrafen en Telefonen.	»	124.849.350
Voor het Zeewezen	»	170.000

Vergelijken wij deze cijfers met die van de vorige jaren. Voor de onderscheidene vereenigde beheeren, bedroegen de buitengewone uitgaven :

In 1922	fr.	237.829.905,00
In 1923	»	296.685.569,00
In 1924	»	396.519.650,00

Men moet evenwel aanmerken dat, vóór 1924, de duurtetoeslagen op de buitengewone uitgaven waren gebracht.

De verhooging der credieten bestemd voor de verbetering en de uitbreiding van 's lands toerusting beantwoordt aan een vaak door de Kamers en door de spoorwegencommissie uitgedrukten wensch.

In 1923, zégde de heer Robijn, verslaggever van de Spoorwegenbegrooting, in zijn verslag : « De Commissie is gelukkig te zien dat een aanzienlijker bedrag zal besteed worden voor de verbetering en de vermeerdering van 's lands toerusting. Zij is echter van gevoelen dat er verder dient gegaan te worden op dezen weg en dat de aangevangen werken met meer kracht moeten worden doorgevoerd ». En in 1924, voegde de achtbare verslaggever er bij : « De Commissie dringt en op aan, dat de werken, ontworpen voor de verbetering van het spoorwegennet, krachtdadig worden doorgevoerd ».

Uwe Commissie kan dus niet anders dan met voldoening vaststellen dat het Beheer in een ruime mate heeft rekening gehouden met de aanmerkingen van haar verslaggever voor 1923 en 1924.

De credieten, welke in 1924 bedroegen : 396.519.650 frank, werden voor 1925 verhoogd met 185.411.200 frank; en al de bedragen voorzien op de buitengewone uitgaven hebben geen andere bedoeling dan 's lands toerusting te vermeerderen en te verbeteren.

In een nota welke het aan den verslaggever van uwe Commissie heeft doen geworden, billijkt het Beheer de verhooging van de aangevraagde credieten.

Ziehier dit stuk, dat ons zal toelaten beter te oordeelen over de belangrijkheid van de werken die het departement van Spoorwegen denkt uit te voeren.

« De credieten aangevraagd op het ontwerp van buitengewone begrooting voor 1925 en die in hun geheel een verhooging vertegenwoordigen van 238 miljoen 465.000 frank (1) (452.770.000 — 214.305,00) op die bewilligd op de begrooting voor 1924, zijn noodzakelijk om aan het Spoorwegenbeheer toe te laten een belangrijk programma van werken te verwezenlijken, die dringend noodig zijn om onverwijld de inrichtingen en het materieel op het peil der stijgende behoeften van het verkeer te brengen en tevens er toe te geraken, in de hoogst mogelijke mate, de exploitatiekosten van het spoor te verminderen.

In dezen gedachtengang werd namelijk beslist :

a) Met den grootsten ijver de nieuw in aanbouw zijnde lijnen en de omgevormde lijnen te voltooien : lijn van Schaarbeek-Halle, van Fexhe-le-Haut-Clocher naar Kinkempois, van de Kempen, en van Luttre naar Namen ;

b) In 1925 talrijke en zeer belangrijke bijzondere werken te doen uitvoeren : inrichting van een vormingsstation en eene locomotievenbewaarpplaats te Latour (6.500.000 fr.) ; inrichting van een vormingsstation en een locomotievenbewaarpplaats, een werkplaats van wagons, enz., te Stockem (6.600.000 fr.) ; platform van het nieuwe station te Wilmarndonck, bouw van een locomotievenbewaarpplaats, enz., (9.500.000 fr.) ; werken aan den vestingvierhoek te Morsel (1.000.000 fr.) ; kunstwerken te Schaarbeek (2.000.000 fr.) ; te Thienen (1.050.000 fr.) ; inrichting van het station te Knoeke en het aanliggend gedeelte (556.000 fr.) ; aanleggen van de viervoudige baan tusschen Luik-Guillemins en Chénée (7.019.000 fr.) ; afleiding van de lijn Ath naar Lessen (1.600.000 fr.) ; optrekken van belangrijke gebouwen te Mechelen, Schaarbeek, Luttre, Gouvy, Landen, Lessen, Bergen (vliegplein), Saint-Ghislain, Salzinnes, enz., enz.

Om het beoogde doel te bereiken is het bovendien onmisbaar veel grootere aankopen, dan in 1924, te doen van treinmaterieel en andere. De credieten daartoe op de begrooting gebracht van 1925, bedroegen :

16,500,000 frank voor den aankoop van 40 locomotieven, model 23, voor den dienst der manœuvres ;

70,000,000 frank voor den aankoop van 300 wagons van 20 ton ;

4,000,000 frank voor de electrische verlichting van het reizigersmaterieel dat op de Fransche lijnen moet loopen ;

6,600,000 frank voor den aankoop van auto-camions voor het thuisbrengen der pakketten in de agglomeratie van Brussel en Antwerpen ;

37,020,000 frank voor den aankoop van verschillende werktuigen, namelijk van toestellen voor stockeering en voor het mengen van kolen voor de locomotieven, met het oog op een spaarzamer gebruik van de brandstof. »

IV. — Alvorens ons verslag te sluiten moeten wij in 't kort eenige vragen onderzoeken die door eenige leden van onze Commissie werden opgeworpen bij het onderzoek der begrooting.

Een lid vraagt welke juist de verplichtingen van den Stata waren tegenover de

(1) In deze nota is geen spraak van de buitengewone begrooting der Posterijen, Telegraaf en Telefoon. Anderzijds, sedert de Regeering ons de weergegeven nota heeft doen geworden, werden de buitengewone uitgaven der Spoorwegen verminderd met 1 miljoen 800,000 frank, ten gevolge van een overdracht op de Begrooting van de exploitatiekosten.

Maatschappij der ferry-boats. Zijne vraag leidde tot eene gedachtenwisseling die de Kamer ons zal toelaten samen te vatten.

De ferry-boats, overzetbooten, verbinden het spoorwegnet van het Vasteland met dat van Groot-Britannië. Om de exploitatie van dit vervoermogelijk te maken is er een bijzonder treinmaterieel noodig. Inderdaad, er bestaat een nog al merkkelijk verschil tusschen het Engelsch model en dat van het Vasteland.

De Belgische Staat had na den oorlog een zeker getal wagens aangekocht die in het Engelsch leger gediend hadden achter het Fransche front. Deze wagens, in Engeland gebouwd voor de continentale spoorlijnen, al kwamen ze wel overeen met het continentaal model, weken niet veel af van het Engelsch model, en konden dus met een minimum van kosten worden veranderd om op de twee spoorwegnetten te loopen.

De Maatschappij der Ferry-Boats, welke de drie booten had aangekocht die tijdens den oorlog door de Engelsche Regeering waren gebouwd om den dienst te doen tusschen de Fransche kust en Engeland, heeft aan den Belgischen Staat gevraagd om over dit speciaal materieel te mogen beschikken. Een contract werd tusschen de twee partijen gesloten, waarbij de wagens, door verhuur worden ter beschikking gesteld van de maatschappij. Zij blijven het eigendom van den Belgischen Staat, maar de Maatschappij beschikt er over om aan de nitvoerders toe te laten hun vervoer te doen tusschen het vasteland en Groot-Britannië.

De huur wordt betaald door de Maatschappij der Ferry-Boats, buiten de normale vervoertarieven betaald voor de door haar vervoerde goederen. Dit wil zeggen dat een wagen van de Ferry-Boats, die op het Belgisch net loopt, aan den Belgischen Staat de tarieven betaalt die elke gewone wagen betaalt, en dat hij bovendien de huur nog betaalt.

Om zich wel rekenschap te geven van den toestand waarin de Maatschappij der Ferry-Boats zich bevindt, dient men op te merken dat voor elk vervoer, gedaan door den Spoorweg, het Beheer aan elken verzender die het vraagt de noodige wagens voor het vervoer verschaft. Het ontvangt geen andere betaling dan deze van de vervoertarieven. Het houdt dus ter beschikking van het publiek het treinmaterieel dat voor elk vervoer dat zich kan voordoen noodig is. Voor den aldus bewezen dienst, en voor de tractie van de goederen op zijn net, trekt de Spoorweg den vervoerprijs. De tarieven zijn zoo berekend dat zij aan den Spoorweg den interest van het belegde kapitaal, de aflossing, het onderhoud en het herstel van het materieel opleveren, en eender welke andere exploitatiekosten. Om gedekt te zijn tegen al de lasten die hij op zich neemt tegenover zijne cliënten, heeft de Spoorweg geene andere ontvangsten dan de opbrengst van zijn vervoertarieven.

Hier echter krijgt de Belgische Staat niet alleen de 'gewone vervoerprijzen die de verrichte diensten geheel zouden moeten betalen, maar hij ontvangt bovendien de huur-tax, die jaarlijks 10 t. h. bedraagt van het kapitaal in de wagens belegd.

Deze voor België zeer voordeelige regeling wordt verklaard door het feit dat de dienst der ferry-boats wagens ongebruikt zou kunnen laten en, voor een goed deel gebruik makend van andere landen, het materieel voor dien dienst bestemd van het Belgisch net meer zou afwezig blijven dan het gewoon materieel van den Belgischen Staat.

Feitelijk is het nochtans heelmaal anders. Een groot gedeelte van het materieel wordt gebruikt voor het Belgisch-Engelsch vervoer, en komt herhaaldelijk terug op het Belgisch net. Wat betreft het materieel die het Zwitsersch-Engelsch en Italiaansch-Engelsch vervoer doet, elken keer dat het door ons land rijdt doet het meer dan 300 kilometer vervoer. Men moet daarbij voegen dat de ferry-boats hoofdzakelijk goederen van groote waarde vervoeren die aan den verzender hooge ontvangsten opleveren.

Ik wijs enkel op het vervoer van Holland en Frankrijk, dat onbetwistbaar nieuw is : het bedroeg onderscheidenlijk 1.400 en 1.156 ton in 1924. Voor Januari 1925 is het reeds 634 en 304 ton, dus eene in verhouding zeer hooge vermeerdering op de cijfers van 1924.

Op grond van in de 1924 bekomen uitslagen kan men voorzien dat de nieuwe ontvangsten welke de F.B. in 1925 aan den Belgischen Staat zullen opleveren, ongeveer 5 miljoen frank zullen bedragen.

De doorvoer welke de Belgische spoorweg sedert den oorlog verloren had n welke de F. B. ons kunnen terug bezorgen en zelfs werkelijk vermeerderen, is dus van zeer groot belang.

Wat de inrichtingen der statie van Zeebrugge betreft, heeft de Staat slechts de verplichtingen uitgevoerd waartoe hij zich verbonden had door de Overeenkomst-wet van 1894-1895 waardoor de havens van Brugge en Zeebrugge werden gebouwd en aan den Staat de verplichting werd opgelegd de kosten op zich te nemen niet enkel van de vereischte sporen voor de haven en de vaart, maar ook van de later noodzakelijk blijkende uitbreidingen.

Dergelijke regeling werd trouwens aangenomen voor al de havens : Antwerpen, Oostende, Gent, enz.

Al de inrichtingen die feitelijk eigen zijn aan de Ferry-Boats werden echter bekostigd door de Maatschappij der F. B.

2. — Tal van leden uwer Commissie hebben aangedrongen op het nut van het aanleggen van den telefoon-kabel De Panne-Herbesthal. De Regeering heeft erkend dat dit werk van spoedeischeden aard is en heeft ons de volgende inlichtingen verstrekt.

De kabel De Panne-Herbesthal werd ontworpen met oog op het aanleggen van nieuwe telefoonnetten bestemd om in de vermeerdering van het handelsverkeer te voorzien. Men moet een ondergrondse kabel aanleggen, omdat het onmogelijk is nieuwe draden te hechten aan de bestaande bovengrondse lijnen, en ook omdat een ondergrondse kabel meer veiligheid oplevert en minder kosten eischt. Benevens de draden die Brussel verbinden met de Belgische kust en Engeland enerzijds, en met Duitschland anderzijds, zal de aan te leggen kabel ook geleidingen bezitten om Brussel met Luik, met Gent, met Brugge en met Oostende te verbinden.

Eens dat het nut van dergelijken kabel was erkend, heeft men eerst gedacht hem te bestellen op rekening van het herstel, hetgeen in financieel opzicht voordelig ware geweest, doch de overeenkomsten van vervanging, waardoor credieten te benuttigen door levering van nieuw materieel te onzer beschikking werden gesteld, kregen geene uitvoering. De gebeurtenissen van de Ruhr hebben daarna alle levering stop gezet.

Het experten-comiteit, voorgezeten door generaal Dawes, dat het herstellvraagstuk in algemeenen zin heeft onderzocht, heeft zijn verslag in April 1924 ingediend. In dit stuk stellen de experten voor, de leveringen in natura te beperken bij de natuurlijke voortbrengsels van Duitschland, zooals coke, steenkool, kleurstof, enz., en bij den uitvoer van producten die vooraf niet den invoer eischen van grondstoffen die een aanzienlijk percentage van de waarde vertegenwoordigen. Dat is niet het geval voor den kabel waarvan sprake, vermits zijne fabricage den invoer eischt van grondstoffen die ongeveer 70 t. h. van zijne waarde vertegenwoordigen. Die kabel kan dus niet worden besteld tenzij de credieten, welke te onzer beschikking waren gesteld, te aanzienlijk waren geweest om door de grondstoffen te worden opgeslorpt.

Volgens het Dawes-plan worden anderzijds de leveringen in natura betaald op de fondsen, door Duitschland gestort aan den Agent der betalingen ten algemeenen titel van herstel, en hunne waarde mag de sommen niet overschrijden, die op den vervaltermijn voor België beschikbaar zijn.

De bestelling van den kabel kon dus door de Herstel-Commissie niet worden aangenomen, alvorens de toepassingsmodaliteiten van het Dawes-plan waren vastgesteld en het bedrag der ons verleende sommen was gekend. Zelfs indien de bestelling werd gehomologeerd, dan stelde de Belgische Staat zich bloot, de levering zelf te moeten betalen, vermits in het contract, overgelegd door de firma Siemens, bepaald werd dat de Belgische Staat de plaats innam van den Agent der betalingen, ingeval deze zijne stortingen moest schorsen. Dat ware dus in strijd geweest met het nagestreefde doel.

Uit een ander oogpunt beschouwd, was het niet wenschelijk de onderneming aan de Duitschers toe te vertrouwen. Om de verantwoordelijkheid van den leverancier ongerept te laten, moest men hem toelaten werken van aanleggen, van verbindingen en van proefnemingen uit te voeren, waardoor de aanwezigheid van een fabriek personeel wordt vereischt. Nu, dergelijke toestand die noodzakelijk was wegens het in orde brengen der kabels vóór den oorlog aangelegd tusschen² Brussel en Antwerpen en tusschen Luik en Verviers, had reeds op het verzet der bevolking gestuit. Bovendien heeft men niet vergeten, dat vóór den oorlog de seintoestellen in onze groote stations door de firma Siemens werden opgericht en dat deze omstandigheid den indringer bij zijne aankomst in België van groot nut is geweest.

Moest men, zoo dit mogelijk ware geweest, de bestelling op rekening van het herstel hebben gebracht, dan zou men, zooals wij daareven zegden, zich hebben blootgesteld aan de verplichting, den prijs te moeten vereffenen alsof het eene gewone bestelling gold. Dat was feitelijk aan de Duitschers eene bestelling geven bij rechtstreeksche overeenkomst, zonder langs de regelmatige openbare bestelling om te gaan waardoor andere firma's, ook Belgische, zouden kunnen inschrijven hebben.

Uit de ervaring in de jongste tijden opgedaan betreffende de telefoonkabels met verren afstand en voortdurend aan uitbreiding onderworpen, is gebleken dat, zoo men het voorkomen van aan het goed begrepen verkeer nadeelige voorvallen wilde weren, de totnogtoe aangenomen specificatie's dienden gewijzigd te worden. Nieuwe specificatie's werden dus in November 1.1. te Parijs in bespre-

king gebracht tijdens eene conferentie onder technici die gespecialiseerd zijn in zake telefonie op verren afstand. De samenstelling van den kabel, die voorzien is voor de verbinding De Panne-Herbesthal, zal dus gewijzigd worden; op dat gebied zal eerlang eene overeenkomst worden getroffen met het *General Post Office* te Londen.

Het lastenkohier zal dus in dien zin worden herzien, derwijze dat het werk in aanbesteding kan worden gebracht. Een oproep tot deconcurrentie zal ons eerlang kennis geven van de prijzen en de voorwaarden der mededingende firma's, en dan zal men zich moeten verzekeren of de toegelaten aannemer de vereischte werkmiddelen bezit en de noodige waarborgen biedt.

3. Ten slotte hebben tal van leden uwer Commissie den wensch uitgedrukt, dat aan de leden van groote gezinnen prijsvermindering voor het vervoer zou worden verleend.

Heden ten dage genieten de leden der gezinnen, die minstens vier kinderen beneden 18 jaar tellen, 50 t. h. vermindering op den gewonen prijs der reishiljetten, mits de volgende voorwaarden :

1° De reis moet geschieden per groep van minstens twee personen ;

2° De vermindering is slechts toepasselijk te beginnen met den tweeden persoon.

Een der reizigers moet dus altijd den vollen prijs betalen.

Worden echter beschouwd als voorzien van kaartjes aan den vollen prijs :

1° de bezitters van vrijkaarten of van dienstkaarten ;

2° de dragers van gewone abonnementen van langen termijn, van abonnementen van vijf en vijftien dagen, van schoolabonnementen en van weekabonnementen voor werklieden ;

3° de reizigers voorzien van kaartjes aan verminderden prijs, in hun hoedanigheid van militair, oorlogsinvalide, journalist, tolbeambte, gepensionneerde van het Departement, gepensionneerd officier, reserve-officier, of aangenomen geneesheer van het Departement ;

4° de ambtenaars en bedienden van de ministerieele Departementen die voor dienstzaken reizen met forfaitaire kaartjes.

De Commissie van de Spoorwegen stelt aan de Regceering voor enkele wijzigingen aan dit reglement te brengen, namelijk de prijsvermindering ook toe te staan voor de afzonderlijke reis van één lid van een talrijk gezin, de kaart geldig te maken voor twee jaar (Fransch stelsel), en dit voordeel van prijsvermindering te laten bestaan voor de ouders en de kinderen van minder dan 18 jaar, zelfs wanneer de oudsten van het groote gezin den leeftijdsgrens hebben bereikt.

Uwe Commissie stelt u, op één onthouding na, eenparig voor, de begrooting goed te keuren.

De Verslaggever,

P^r. VAN ISACKER.

De Voorzitter,

L. BERTRAND.