

(4)
(N° 123)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 27 AVRIL 1904.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1904⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le Budget extraordinaire, déposé l'année dernière le 7 juillet 1903, l'a été cette année le 2 février 1904.

Il convient de remercier et de féliciter l'honorable Ministre des Finances et des Travaux Publics d'avoir ainsi tenu compte des vœux de la Chambre.

Une fois seulement, le Budget a été déposé plus tôt : le 12 janvier.

Ce fut en 1886, c'est-à-dire la première fois qu'il fut présenté en un projet de loi distinct.

Si l'honorable Ministre continue de porter son attention sur ce point, on peut espérer que le Budget extraordinaire sera, dans peu d'années, présenté en même temps que les autres budgets.

Le Budget de cette année ne mentionne aucun travail important nouveau.

D'autre part, les observations qui ont été présentées soit dans les sections, soit au sein de la Section centrale, ne sont que la répétition d'observations présentées déjà les années précédentes. Le rapport de la Section centrale peut donc être très bref.

Dans plusieurs sections et au sein de la Section centrale, on a signalé, en la regrettant, la lenteur avec laquelle s'exécutent les travaux décrétés.

(1) Budget, n° 54.

(2) La Section centrale, présidée par M. SCHOLLAERT, était composée de MM. Cousot, VERJAEGEN, VISART DE BOCARNÉ, LEVIE, BERTRAND et HELLEPUTTE.

Outre les grands travaux, tels que le canal du Centre, la mise à grande section du canal de Charleroi, etc., on a cité spécialement :

1° Le chemin de fer de Muysen-Schaerbeek-Hal.

2° Le déplacement du chemin de fer de ceinture sur le territoire de Schaerbeek.

3° L'exécution de nombreuses routes et, à titre d'exemple, la route de Lommel à Bourg-Léopold. Elle est décidée depuis 1898, et à l'heure actuelle le projet n'en est pas terminé.

Or, cette route est en pays absolument plat. L'assiette de la route existe presque partout, c'est-à-dire que l'excuse ordinaire, et justifiée souvent, des expropriations à faire n'existe pas.

Le travail consiste surtout en travaux d'empierrement et de pavage. Il n'y a aucune difficulté d'aucune sorte à vaincre, aucun ouvrage d'art digne de ce nom à établir!

4° Les locaux de l'Académie royale flamande à Gand.

Les travaux d'aménagement de la salle des séances sont décrétés depuis longtemps. Des crédits ont été votés, les plans ont été élaborés, l'adjudication des travaux a eu lieu et les résultats en ont été approuvés. Depuis deux ans cependant, les travaux sont arrêtés et la salle n'est pas utilisable!

5° L'achèvement du nouvel hôtel du gouvernement provincial à Hasselt.

Les premières négociations relatives à cette affaire furent entamées avec le Gouvernement en 1887; elles aboutirent à la mise en adjudication du gros œuvre par l'État en 1897. Depuis lors, les nouveaux bâtiments restent inachevés et sans emploi, et le Conseil provincial en est toujours réduit à louer une salle de concert pour tenir ses sessions annuelles.

La province a promis à l'État une intervention de 100,000 francs, sur lesquels 33,000 francs ont été liquidés, à savoir : 10,000 francs en 1897 et 23,000 francs en 1899. Voyant qu'aucune mesure n'était prise en vue de l'achèvement des travaux, la Députation a placé en 1900 le restant de l'intervention, soit 63,000 francs, au grand livre de la Dette publique, se réservant de retirer cette somme dès que l'État reprendrait les travaux.

Pourquoi ces incompréhensibles et lamentables lenteurs?

Diverses idées ont été émises à ce sujet.

On a signalé à nouveau l'utilité qu'il y aurait à commencer moins de travaux à la fois et à concentrer les efforts et les ressources sur un plus petit nombre de travaux, qui pourraient ainsi être achevés plus promptement.

L'honorable Ministre des Travaux Publics, dans un débat récent, a déclaré à la Chambre qu'il entendait ne plus commencer de travaux nouveaux d'une certaine importance avant d'avoir terminé les travaux en cours.

Cette mesure excellente donnerait toute satisfaction aux vœux exprimés.

Un autre membre attribue à une autre cause le mal dont on se plaint. D'après lui, des modifications sont trop souvent apportées aux projets au cours de leur exécution.

Il a signalé notamment le cas des installations maritimes de Bruxelles et d'Ostende. Cette observation, elle aussi, est juste, quoiqu'il faille reconnaître, en ce qui concerne les installations maritimes de Bruxelles, que les modifications visées sont tout à fait justifiées et qu'il n'eût pas été possible de

les décider plus tôt à cause de l'opposition que les plus importantes et les plus justifiées d'entre elles rencontraient parmi les administrations les plus directement intéressées à la bonne exécution des travaux.

En agissant comme il l'a fait, l'honorable Chef du Cabinet a rendu un service dont on ne lui est peut-être pas assez reconnaissant.

Mais tout en admettant l'importance des observations ci-dessus, il faut constater que les remèdes proposés n'auront pas une efficacité suffisante.

Le mal gît encore et principalement ailleurs. Il est dans une organisation vicieuse de l'Administration des Ponts et Chaussées, qui n'est plus en rapport avec la situation et les besoins actuels.

Que nous disposions en Belgique d'un personnel technique suffisamment instruit et de moyens d'exécution suffisamment puissants pour exécuter rapidement et bien les travaux les plus considérables, cela n'est pas un instant douteux.

Mais le personnel, outre qu'il est trop peu nombreux, est mal utilisé, la besogne est mal répartie, c'est-à-dire que l'organisation est défectueuse.

L'honorable Chef du Cabinet s'en préoccupe; déjà quelques mesures sont prises.

La Chambre et le pays lui sauront gré d'apporter à l'accomplissement de cette réforme essentielle et urgente toute l'énergie — on sait qu'elle est grande — dont il est capable.

* * *

Poursuivant l'application d'une idée très saine, le Gouvernement a, dans la Note préliminaire du Budget, fourni le détail des dépenses extraordinaires faites depuis 1893, en les classant en « dépenses d'outillage économique directement productives du revenu » et « indirectement productives du revenu » et en « autres dépenses ».

Entrant davantage dans l'ordre d'idées du Gouvernement, la Section centrale a désiré connaître quelle a été pour chaque année, depuis 1878, l'augmentation des charges incombant au Budget de la Dette publique du chef du chemin de fer et l'accroissement de la recette nette.

Elle a posé la question suivante au Gouvernement. Il est inutile d'insister sur l'intérêt que présente la réponse qu'elle a reçue.

Question.

« Le § III de la Note préliminaire donne des renseignements d'un grand intérêt sur le rapport entre l'accroissement des recettes nettes des chemins de fer de l'État et l'augmentation de la charge incombant au Budget de la Dette publique du chef des dépenses d'établissement.

» Appréciant toute l'importance de ces renseignements au point de vue de la productivité des capitaux consacrés au railway, la Section centrale serait heureuse de les voir compléter par un tableau donnant pour chacune des années 1878 à 1903 inclus :

- » Le chiffre des capitaux nominaux affectés au chemin de fer;
- » La recette brute;

- » La dépense d'exploitation;
- » Le montant des pensions payées aux anciens fonctionnaires et employés;
- » La part allouée aux compagnies dont l'État exploite les lignes;
- » Les annuités payées pour rachat de lignes ou de matériel avec indication de la partie « intérêts » et de la partie « amortissement »;
- » Les intérêts payés aux porteurs de titres du chef des capitaux nominaux absorbés par le chemin de fer;
- » Les dépenses en amortissement effectuées sur ces capitaux;
- » Éventuellement les frais d'emprunt, d'amortissement, etc., incombant au chemin de fer dans la proportion des capitaux qui lui ont été consacrés. »

Réponse.

- « Les quatre tableaux ci-annexés répondent à la question.
- » Le tableau I montre la progression des recettes nettes du chemin de fer.
- » Le tableau II fait ressortir l'accroissement annuel des charges financières supportées par le Budget de la Dette publique.
- » En ce qui concerne les capitaux émis, relevés dans la deuxième colonne de ce dernier tableau, il convient de remarquer que les dépenses de premier établissement du chemin de fer ont été payées soit en titres de la Dette publique, valeur au pair, soit en numéraire.
- » Le capital des titres correspondant aux dépenses réglées en numéraire a été calculé au *cours moyen net* des réalisations effectuées pendant chacune des années considérées, tant pour le chemin de fer que pour les autres services extraordinaires.
- » Le *cours net* a été établi sous déduction des frais d'emprunt visés dans le dernier alinéa de la question.
- » De 1878 à 1893, il a été émis des titres à 3 %, à 3 1/2 % et à 4 %; depuis 1894, les émissions ont été faites exclusivement en titres à 3 %; la décomposition par nature de dette fait l'objet du tableau IV.
- » Les colonnes 6 et 7 du tableau II font connaître les augmentations et les diminutions annuelles des charges dérivant du service des annuités afférentes aux rachats de concessions et de matériel.
- » Le tableau III donne la subdivision en intérêts et amortissement des annuités payées pendant la période de 1878 à 1903.
- » Quant aux frais d'amortissement dont parle la question *in fine*, ils consistent uniquement dans le paiement du courtage calculé à raison de 1 ‰ des capitaux rachetés en Bourse.
- » Il résulte des tableaux I et II que de 1878 à 1903, l'augmentation de la recette nette du chemin de fer s'est élevée à fr. 51,082,857 »
alors que le montant des charges financières créés pendant
la même période n'est que de. 42,600,000 »

- » Le *boni en recette nette* s'élève donc à fr. 8,484,000 »

- en chiffre rond. »

Tableau I. — Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État, depuis 1878 jusqu'à 1905.

ANNÉES.	Recettes brutes.	DÉPENSES.				Recette nette.
		Dépenses d'exploitation.	Part allouée aux Compagnies dont l'État exploite les lignes.	Pensions payées aux anciens fonc- tionnaires et employés.	ENSEMBLE.	
1	2	3	4	5	6	7
1878	95,795,895 60	57,755,156 45	5,964,485 65	188,150 »	61,887,750 06	55,908,145 54
1879	100,190,870 55	59,446,768 82	4,120,424 41	195,161 »	63,760,354 25	56,450,516 10
1880	115,874,074 41	68,657,514 40	5,004,122 39	193,546 »	73,854,782 79	40,019,291 62
1881	115,497,486 96	71,664,554 85	5,208,205 19	202,845 »	77,075,665 04	56,421,825 92
1882	110,546,452 78	74,808,908 52	4,710,746 28	217,050 »	79,756,684 60	59,609,748 18
1883	121,948,750 77	75,421,071 37	4,955,521 21	258,207 »	78,612,590 58	45,536,140 19
1884	120,195,486 55	71,824,791 77	4,858,796 97	226,529 »	76,960,117 74	45,255,568 79
1885	119,775,906 25	70,054,675 50	5,020,998 44	309,240 »	75,584,911 94	44,588,994 29
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	4,724,582 90	351,731 »	70,992,664 05	45,556,844 61
1887	124,157,746 12	66,689,605 26	4,712,696 88	355,876 »	71,756,178 14	52,581,567 98
1888	151,612,616 45	69,971,528 50	4,645,499 12	586,182 »	75,001,009 62	56,611,606 85
1889	156,920,084 54	74,714,552 80	4,886,555 61	457,617 »	80,058,505 41	56,881,580 95
1890	141,251,819 07	84,045,525 46	5,076,115 55	464,579 »	89,586,217 99	51,665,601 08
1891	142,816,555 82	84,224,514 76	5,155,667 91	482,550 »	89,860,752 67	52,955,825 15
1892	140,026,540 80	82,480,428 70	4,995,228 91	509,206 »	87,984,955 67	52,041,596 15
1893	145,609,996 07	81,595,514 69	5,289,256 27	555,258 »	87,416,008 96	58,195,987 11
1894	152,974,889 18	86,557,469 59	5,299,597 30	561,209 »	92,598,075 69	60,576,815 49
1895	154,467,550 51	90,450,512 18	5,505,115 98	615,012 »	96,554,458 16	58,112,912 35
1896	162,951,764 88	91,557,285 50	5,509,680 55	675,629 »	97,742,594 65	65,189,170 25
1897	188,157,185 85	109,904,549 56	5,725,068 07	724,115 »	116,551,550 65	71,785,635 20
1898	191,584,178 70	112,902,678 62	5,540,155 56	764,566 »	119,007,178 18	72,577,000 52
1899	201,229,218 85	118,681,088 59	5,749,948 14	809,595 »	125,240,451 75	75,988,787 10
1900	209,194,511 54	140,428,194 95	4,945,448 56	919,620 »	146,295,265 49	62,901,047 85
1901	207,768,557 51	159,587,582 85	4,815,166 56	906,299 »	145,509,048 41	62,459,508 90
1902	215,465,647 22	155,478,585 56	4,882,094 75	960,567 »	141,521,747 29	74,145,899 95
1905	(1) 224,900,000 »	(1) 155,870,000 »	(1) 5,059,000 »	(1) 1,000,000 »	159,909,000 »	84,991,000 »

(1) Chiffre approximatif.

Recette nette de 1905fr. 84,991,000 »

— de 1878 55,908,145 »

Augmentation de la recette nette.fr. 51,082,857 »

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

ANNÉES.	CAPITAL NOMINAL des titres émis annuellement pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer. 2	CHARGES CORRESPONDANT AU CAPITAL NOMINAL ÉMIS.		
		Intérêts. 3	Amortissement. 4	Total. 5
1878	56,918,000 »	2,119,724 »	115,836 »	2,235,560 »
1879	44,656,600 »	1,559,112 »	89,273 20	1,648,385 20
1880	49,854,700 »	1,994,188 »	99,709 40	2,093,897 40
1881	55,195,200 »	2,207,808 »	110,390 40	2,318,198 40
1882	70,420,900 »	2,290,728 »	140,841 80	2,431,569 80
1883	57,954,500 »	1,518,180 »	75,909 »	1,594,089 »
1884	14,204,700 »	568,188 »	28,409 40	596,597 40
1885	14,453,700 »	578,148 »	28,907 40	607,055 40
1886	(¹) 100,840,200 »	3,529,407 »	201,680 40	3,731,087 40
1887	13,808,600 »	485,501 »	27,617 20	510,918 20
1888	13,640,600 »	477,421 »	27,281 20	504,702 20
1889	15,081,000 »	527,855 »	50,162 »	557,997 »
1890	17,014,700 »	595,514 50	54,029 40	629,543 90
1891	17,446,900 »	528,950 »	54,895 80	603,823 80
1892	19,076,500 »	582,748 »	58,152 60	620,900 60
1893	13,985,500 »	427,118 »	27,971 »	455,089 »
1894	17,559,800 »	520,194 »	54,679 60	554,873 60
1895	17,057,800 »	511,734 »	54,115 60	545,849 60
1896	25,285,500 »	758,559 »	50,570 60	809,129 60
1897	(²) 52,584,600 »	1,571,538 »	104,769 20	1,676,307 20
1898	(³) 240,786,200 »	7,223,586 »	481,572 40	7,705,158 40
1899	(⁴) 89,501,900 »	2,685,057 »	179,003 80	2,864,060 80
1900	62,094,600 »	1,862,838 »	124,189 20	1,987,027 20
1901	69,551,100 »	2,085,933 »	159,062 20	2,224,995 20
1902	64,104,800 »	1,923,144 »	128,209 60	2,051,353 60
1903	62,470,500 »	1,874,115 »	124,941 »	1,999,056 »
	1,255,088,700 »	41,005,048 50	2,510,177 40	43,515,225 90

(¹) Y compris 87,134,175 francs, représentant le capital émis pour la conversion des titres de la Compagnie du chemin de fer du Luxembourg.

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

(³) Y compris le capital des titres de sociétés remboursés par le Trésor, savoir : 2,554,000 francs en 1897, 699,500 francs en 1898 et 20,412,850 francs en 1899. (Anvers-Gand, Ecclloo-Gand, Tongres-Bilsen, Est-Belge, Anvers-Rotterdam et Liégeois-Limbourgeois.)

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

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

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

Annuités pour rachat de concessions et loyer pour l'exploitation de la ligne d'Anvers à Rotterdam.		MONTANT par année des charges nouvelles supportées par le Budget de la Dettes publique.	Observations.
Annuités et loyers nouveaux. 6	Extinctions ou réductions annuelles 7		
»	»	2,255,560 »	Le coût des lignes rachetées par l'État de 1878 à 1903, dont une partie a été rétrocédée aux Pays-Bas, a été entièrement imputé sur les Budgets des Dépenses extraordinaires et la dépense a été couverte par des émissions de titres de la Dette publique.
+ 55,784 58	»	1,684,169 78	
+ 500,000 »	— 55,709 58	2,558,187 82	Ces émissions sont comprises dans les chiffres relevés dans la colonne 2 du tableau.
+ 500,900 »	»	2,819,098 40	
»	— 515 »	2,431,054 80	De 1881 à 1902, les Pays-Bas ont versé dans la Caisse de l'État le prix des sections de lignes qui leur ont été rétrocédées; ces versements, qui s'élèvent ensemble à fr. 51,521,556.83, ont été portés en Recettes extraordinaires.
+ 695 »	»	1,594,784 »	
»	— 625 »	595,972 40	Il y a lieu d'en tenir compte pour établir le montant des charges qui incombent effectivement au chemin de fer du chef des émissions de titres faites pour payer les lignes rachetées. Il convient donc de déduire du chiffre de fr. 45,602,008 59 5.20 % de fr. 51,521,556.83, soit en
»	(¹) — 568,000 »	38,155 40	
»	(²) — 5,485,925 »	247,162 40	ce qui ramène à fr. 42,600,008 59
»	— 9,175 »	501,743 20	
»	— 50 »	504,652 20	le montant des charges financières correspondant aux dépenses de premier établissement effectuées de 1878 à 1903.
»	— 50 »	557,947 »	
»	— 50 »	629,493 00	N. B. — Il est à remarquer que les intérêts dont le montant est indiqué dans la colonne 3 ont été calculés aux taux qui étaient réellement payés à l'époque de l'émission des titres (4 %, 5 1/2 % et 5 %), c'est-à-dire sans tenir compte des réductions qui ont été la conséquence des conversions effectuées ultérieurement.
»	— 5,700 »	560,125 80	
»	— 5,075 »	617,825 60	
»	— 25 »	455,064 »	
+ 575 »	»	555,448 60	
»	— 650 »	545,199 60	
+ 575 »	»	809,704 60	
(¹) + 3,429,505 96	— 50 »	5,105,761 16	
(¹) + 455,592 01	(²) — 1,294,059 37	6,866,711 94	
(¹) + 145,762 50	(²) — 626,580 »	2,581,243 30	
(¹) + 955,557 69	— 2,005 »	2,940,559 80	
(¹) + 96,187 50	— 1,562 50	2,310,620 20	
+ 5,047 50	— 260 »	2,054,141 10	
+ 835 »	— 5,267 50	1,994,623 50	
+ 6,122,996 64	— 6,036,213 95	43,602,008 59	
+ 86,782 69			

Augmentation de la recette nette. (TABLEAU I). fr. 51,082,887 »

Accroissement des charges financières 42,600,008 59

Bont en recette nette fr. 8,482,848 41

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

ANNÉES.	ANNUITÉS PAYÉES POUR RACHAT DE LIGNES OU DE MATÉRIEL.			Loyer provisionnel de la ligne d'Anvers à Rotterdam.	TOTAL des colonnes 4 et 5.
	Intérêts.	Amortissement.	TOTAL.		
1	2	3	4	5	6
1878	12,834,549 98	998,387 02	13,832,937 »	»	13,832,937 »
1879	12,815,688 36	1,042,055 22	13,857,721 58	»	13,857,721 58
1880	12,751,991 31	1,081,020 69	13,833,012 »	500,000 »	14,333,012 »
1881	12,703,249 70	1,125,662 50	13,833,912 »	1,000,000 »	14,833,912 »
1882	12,662,697 77	1,170,699 23	13,833,397 »	1,000,000 »	14,833,397 »
1883	12,615,518 26	1,218,773 74	13,834,092 »	1,000,000 »	14,834,092 »
1884	12,565,990 00	1,237,476 40	13,835,467 »	1,000,000 »	14,835,467 »
1885	12,514,686 04	749,880 98	13,264,567 »	1,000,000 »	14,264,567 »
1886	9,001,607 57	777,954 43	9,779,542 »	1,000,000 »	10,779,542 »
1887	8,961,831 93	809,635 07	9,771,467 »	1,000,000 »	10,771,467 »
1888	8,928,784 59	842,652 41	9,771,417 »	1,000,000 »	10,771,417 »
1889	8,894,382 74	876,984 26	9,771,367 »	1,000,000 »	10,771,367 »
1890	8,858,375 30	912,741 70	9,771,117 »	1,000,000 »	10,771,117 »
1891	8,818,210 82	949,566 18	9,767,617 »	1,000,000 »	10,767,617 »
1892	8,776,425 61	988,116 39	9,764,542 »	1,000,000 »	10,764,542 »
1893	8,736,060 58	1,028,416 42	9,764,517 »	1,000,000 »	10,764,517 »
1894	8,694,042 29	1,071,049 71	9,765,092 »	1,000,000 »	10,765,092 »
1895	8,650,275 93	1,114,166 07	9,764,442 »	1,000,000 »	10,764,442 »
1896	8,601,742 29	1,160,274 71	9,765,017 »	1,000,000 »	10,765,017 »
1897	11,094,792 74	2,099,678 22	13,194,470 96	1,000,000 »	14,194,470 96
1898	11,220,649 82	2,126,574 68	13,356,024 50	»	13,356,024 50
1899	10,878,885 39	1,994,521 01	12,873,207 »	»	12,873,207 »
1900	11,609,686 51	2,217,053 18	13,826,739 69	»	13,826,739 69
1901	11,591,108 50	2,330,256 19	13,921,364 69	»	13,921,364 69
1902	11,505,475 82	2,418,676 37	13,924,152 19	»	13,924,152 19
1903	11,416,577 95	2,503,141 74	13,919,719 69	»	13,919,719 69

Tableau IV.

ANNÉES.	CAPITAUX ÉMIS POUR COUVRIR LES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER.			
	5 %	5 1/2 %	4 %	TOTAL.
1878.	15,699,600 "	"	41,218,400 "	56,918,000 "
1879.	22,635,200 "	"	22,001,400 "	44,636,600 "
1880.	"	"	49,854,700 "	49,854,700 "
1881.	"	"	55,195,200 "	55,195,200 "
1882.	52,610,800 "	"	17,810,100 "	70,420,900 "
1883.	"	"	37,954,500 "	37,954,500 "
1884.	"	"	14,204,700 "	14,204,700 "
1885.	"	"	14,453,700 "	14,453,700 "
1886.	"	100,840,200 "	"	100,840,200 "
1887.	"	13,808,600 "	"	13,808,600 "
1888.	"	13,640,600 "	"	13,640,600 "
1889.	"	15,081,000 "	"	15,081,000 "
1890.	"	17,014,700 "	"	17,014,700 "
1891.	16,342,300 "	1,104,600 "	"	17,446,900 "
1892.	16,984,500 "	2,091,800 "	"	19,076,300 "
1893.	12,474,900 "	1,510,600 "	"	13,985,500 "
1894.	17,339,800 "	"	"	17,339,800 "
1895.	17,057,800 "	"	"	17,057,800 "
1896.	25,285,300 "	"	"	25,285,300 "
1897.	52,584,600 "	"	"	52,584,600 "
1898.	240,786,200 "	"	"	240,786,200 "
1899.	89,501,900 "	"	"	89,501,900 "
1900.	62,094,600 "	"	"	62,094,600 "
1901.	69,531,100 "	"	"	69,531,100 "
1902.	64,104,800 "	"	"	64,104,800 "
1903.	62,470,500 "	"	"	62,470,500 "
	837,303,900 "	163,092,100 "	252,692,700 "	1,253,088,700 "

*
* *

Une autre observation présentée fréquemment par les sections pour des budgets antérieurs a été reproduite également cette année.

Il s'agit du coût trop élevé de certains locaux, tels que bâtiments et gares de chemin de fer, hôtels de postes et de télégraphes, etc.

Dans l'une des sections, un membre du Gouvernement a répondu que l'on ne pouvait demander au Gouvernement d'élever des constructions dénuées de valeur artistique.

Ce n'est évidemment pas de cela qu'il pourrait être question.

Personne ne désire ni ne demande que sous prétexte d'économie on ne se préoccupe plus de la beauté.

Mais il ne faut pas confondre le beau avec le luxe.

Nous trouvons qu'il est déraisonnable de construire des bâtiments de chemin de fer ou des hôtels de postes aussi somptueusement que des hôtels de ville.

C'est enfreindre les principes les mieux établis de l'esthétique que de ne pas donner à une construction un caractère en rapport avec sa destination.

Si, après avoir envisagé la question au point de vue de l'art, nous l'examinons au point de vue utilitaire, nous constaterons que l'erreur n'est pas moindre.

Avec les sommes dépensées inutilement dans certaines de nos grandes gares, on aurait pourvu une foule de nos villes secondaires de gares couvertes dont elles manquent au grand déplaisir des voyageurs.

La Section centrale rappelle en conséquence à ce sujet les réflexions des Sections centrales précédentes.

Elle y attire à nouveau la très sérieuse attention du Gouvernement.

*
* *

Les plaintes des habitants de l'arrondissement de Saint-Nicolas ont trouvé un écho au sein de la Section centrale

Il est incontestable qu'en raison d'engagements formels, l'arrondissement de Saint-Nicolas pouvait s'attendre à voir construire un pont sur l'Escaut, le mettant en relation directe avec Anvers.

Des circonstances dans le détail desquelles il est inutile d'entrer ont fait que les engagements n'ont pas été tenus.

La Section centrale est unanimement d'avis que cela crée à l'arrondissement de Saint-Nicolas des titres à une compensation. Elle attire sur ce point l'attention très sérieuse du Gouvernement, laissant d'ailleurs à celui-ci le soin de déterminer les travaux à exécuter de façon à ce qu'ils soient aussi utiles que possible à cet arrondissement. L'État doit moins que personne laisser protester ses promesses.

*
* *

L'examen des articles a donné lieu à une série de questions reproduites

ci-dessous avec les réponses qu'elles ont reçues. La plupart de ces réponses ne réclament pas de commentaires.

* * *

ARTICLE 1^{er} DU TABLEAU. — *Terrains incultes et bois domaniaux : boisement, assainissement, création de chemins de vidange.*

Crédit demandé : 200,000 francs.

Question.

« Le boisement des dunes ne pourrait-il être confié à l'Administration des Eaux et Forêts, qui, semble-t-il, le dirigerait avec plus de compétence et de succès? »

Réponse.

« Des fonctionnaires et agents de l'Administration des Ponts et Chaussées, du Service spécial de la côte, apportent au boisement des dunes des soins diligents et éclairés qui ne restent pas sans succès. Il ne semble pas qu'il y aurait avantage à remettre ce travail à l'Administration des Eaux et Forêts. »

Question.

« Comment le crédit voté en 1903 pour le même objet a-t-il été employé? »

Réponse.

« Le crédit de 100,000 francs porté au Budget extraordinaire de 1903 (loi du 10 août 1903) sera affecté au paiement des travaux détaillés ci-après, qui sont en cours d'exécution :

1° *Forêt de Soignes.* Création de chemins coupe-feu aux lieux dits Notre-Dame-au-Bois, Saint-Corneille, Blankedelle, etc.

Terrassement et nivellement du chemin de Rouge-Cloître et des avenues dites du Réservoir, des Orties et des Ours fr. 17,741 75

2° *Forêt de Rance.* Construction de deux chemins empierrés d'une longueur totale de 945 mètres 14,798 70

3° *Forêt d'Hertogewald.* Construction de chemins coupe-feu, ouverture de fossés d'assainissement dans les Hautes-Fagnes, repiquage des plants en pépinière pour le boisement des Fagnes. 31,280 »

4° *Forêts domaniales du cantonnement de Spa.* Construction de la dernière section de la route du fond de Chawion. Construction de deux chemins en simple terrassement dans le bois de Staneux 28,961 »

5° *Terrain domanial inculte de Malempré.* Construction de chemins coupe-feu et ouverture d'un fossé périmétral . . . 2,259 24

6° *Bois et terrains domaniaux situés dans la Campine limbourgeoise et anversoise.* Travaux et plantation. 2,709 »

TOTAL fr. 97,749 69

Imprévu 2,250 51

MONTANT DU CRÉDIT fr. 100,000 »

ART. 2 DU TABLEAU. — Voirie vicinale. — Travaux de construction.

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Question.

« Pourquoi le crédit est-il réduit de 3,000,000 à 2,000,000 de francs ? »

» Il ne semble pas que les besoins de la voirie soient moindres que précédemment.

» On signale que beaucoup de communes doivent attendre longtemps la liquidation des crédits accordés. »

Réponse.

« La somme de 3 millions portée à l'article 2 du Budget extraordinaire de 1903 a permis de liquider l'arriéré des subsides de l'État pour travaux de voirie.

» Le Gouvernement est persuadé que le crédit de 2,000,000 de francs sollicité aujourd'hui sera suffisant pour assurer l'allocation en temps opportun des subsides afférents aux travaux qui seront terminés dans le cours de l'année 1904.

» En règle générale, les subsides sont liquidés dès la réception des travaux, sur la proposition des gouverneurs. Si des retards se produisent parfois, c'est souvent par le fait des communes elles-mêmes, qui tardent à faire parvenir à l'autorité supérieure leurs demandes de liquidation avec pièces justificatives à l'appui. D'autre part, les administrations provinciales pourraient, le cas échéant, dès la réception des travaux et en attendant les comptes définitifs, proposer l'allocation d'une partie importante du subside, calculée sur le prix d'adjudication; le Gouvernement insiste, à l'occasion, pour qu'il en soit ainsi, afin d'assurer le paiement aussi régulier que possible des sommes dues aux entrepreneurs. Le Trésor public ainsi que les caisses provinciales et communales ne peuvent que bénéficier de cette régularité des paiements, qui a une répercussion favorable sur les prix d'adjudication des travaux. »

La Section centrale croit utile d'attirer l'attention de la Chambre et de toutes les administrations intéressées sur la partie finale de cette réponse.

Elle indique, en effet, le moyen de remédier à l'inconvénient signalé dans le § 2 de la question.

ART. 3 DU TABLEAU. — Chemins de fer. — Voies et travaux.

Crédit demandé : 22,000,000 de francs.

Question.

« Les travaux d'aménagement de la gare d'Auvélais sont-ils prévus dans les travaux figurant sous l'article 3 du tableau : crédit de 5,350,000 francs.

» Le projet de construction d'une gare susceptible de desservir les carrières est-il à l'étude sérieuse pour Wihéries, près de Dour? »

Réponse.

« Les travaux d'aménagement de la gare d'Auvclais ne sont pas compris parmi ceux à effectuer au moyen de ce crédit.

« Un projet est approuvé pour l'établissement du service des grosses marchandises à Wihéries; les travaux seront exécutés dès que la nécessité en sera reconnue; le plan-tableau des terrains à acquérir à cet effet est actuellement soumis à l'enquête légale. En attendant la réalisation du projet précité, une halte de quatrième catégorie sera établie; les travaux seront entamés prochainement. »

Question.

« Où en est l'étude des travaux d'agrandissement de la gare de Mons et la suppression du passage à niveau de l'avenue de Jemappes? »

Réponse.

« L'Administration a préparé un vaste projet pour l'aménagement de la station de Mons; il est actuellement soumis à l'avis de la Compagnie du Nord, co-exploitante.

» Quant à la suppression du passage à niveau de l'avenue de Jemappes, ce travail sera effectué à l'intervention de l'Administration des Ponts et Chaussées. »

Question.

« Pour combien les travaux d'Alost, commencés depuis huit ou dix ans, interviennent-ils dans le crédit de 5,350,000 francs, Art. 3A, 1^o? »

» Quand ces travaux seront-ils adjugés et pour quelle date prévoit-on finalement leur achèvement? »

Réponse.

« Une somme de 500,000 francs est prévue pour les travaux à effectuer à Alost en 1904. Le relèvement de la station et la construction du pont sur la Dendre seront entamés dans le courant de la bonne saison.

» Il n'est pas possible de fixer une date pour l'achèvement de l'ensemble des travaux d'Alost. »

Question.

« N'y aurait-il pas moyen de comprendre dans le crédit de 3,790,000 francs du même article l'aménagement promis depuis six ans de la gare de Santbergen, dont les plans sont arrêtés; il ne leur manque que la signature du chef de service des voies et travaux, qui, de son autorité privée et sans motif, les ajourne itérativement, malgré les promesses anciennes déjà faites par le

prédécesseur de l'honorable titulaire actuel du Département des Chemins de fer. »

Réponse.

« Le projet n'a pu, jusqu'à présent, être approuvé à raison des difficultés occasionnées par l'acquisition des terrains nécessaires. »

Question.

« Quels sont les haltes et les points d'arrêt qui seront établis au moyen des crédits sollicités? »

Réponse.

« Le crédit sollicité doit servir à l'établissement :

» 1° Des haltes de Pry, Wildert, Corroy-le-Château, Gelrode, Faux, Thiméon, Beuzet, Sauvenière et Seveneeken ;

» 2° Des points d'arrêt de Godscheid, Iddergem, Kolveren, Gerlimpont, Schravenhage, Bruxelles-Ouest (Chaussée de Gand) et, le cas échéant, de ceux dont l'ouverture serait décidée dans le courant de l'exercice. »

Question.

« Le crédit de 600,000 francs pour le chemin de fer d'Anvers (Sud) à Malines sera-t-il suffisant? »

Réponse.

« Le crédit sera suffisant pour la dépense à faire en 1904. »

Question.

« Où en sont les travaux relatifs au chemin de fer de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre? Les crédits votés sont-ils épuisés?

» Dans quelle mesure le crédit de 250,000 francs prévu au littéra D de l'article 3 permettra-t-il l'achèvement des travaux? »

Réponse.

« Les plans-tableaux des terrains à acquérir sont dressés en ce qui concerne les immeubles situés sur le territoire de vingt-sept communes sur vingt-huit. Les acquisitions sont actuellement en cours.

» Il est possible que l'Administration dispose dans le courant de cette année des terrains nécessaires pour qu'une section de la ligne puisse être mise en adjudication.

» La somme de 250,000 francs et celles restant disponibles sur les crédits des années précédentes seront employées au paiement des dits terrains et, le cas échéant, de la partie des travaux qui pourra être exécutée en 1904. »

Question.

« Le crédit de 100,000 francs prévu pour le déplacement du chemin de fer de ceinture de Bruxelles sur le territoire de Schaerbeek est-il suffisant? »

Réponse.

« L'indication de la somme de 100,000 francs, donnée sous le littéra *D* de la note justificative, s'applique exclusivement aux travaux, pour lesquels elle sera suffisante. L'ensemble de la dépense, y compris les acquisitions de terrains, sera imputé sur le crédit global de 22 millions. »

Question.

« Le crédit de 60,000 francs pour la suppression du tunnel de Braine-le-Comte sera-t-il suffisant? »

Réponse.

« Cette somme sera suffisante pour les premières études d'exécution, les travaux ne devant pas être entamés dans le cours de l'année 1904. »

Question.

« Quels sont les appareils de sécurité prévus à l'article 3, littéra *E* (crédit de 500,000 francs)? »

» Le Gouvernement songe-t-il à doter notre réseau d'appareils de sécurité similaires à ceux dits « crocodile », en usage sur le réseau du Nord?

» Dans l'affirmative, le Gouvernement veillera-t-il à éviter les inconvénients reconnus de ces derniers appareils?

» Le crédit de 500,000 francs sera-t-il suffisant pour l'établissement des appareils de sécurité instamment réclamés par l'opinion publique, à la suite des accidents des dernières années? »

Réponse.

« Les sommes nécessaires pour l'établissement de nouvelles installations de sécurité dans les gares dont l'aménagement est à transformer sont comprises dans les sommes prévues pour l'ensemble des travaux d'aménagement. (Litt. *A* de la note justificative de l'art. 3 du tableau.)

» Il est donc entendu que la somme de 500,000 francs indiquée au littéra *E* ne se rapporte qu'à des installations de sécurité à établir soit en pleine voie, soit dans les stations où ce travail n'est pas connexe à des modifications ou extensions des installations de la voie.

» La somme en question sera employée à l'extension et au perfectionnement des appareils de block-system, à l'établissement d'enclenchements dans des stations intermédiaires, à la multiplication des appareils de télé-

phone et de sonnerie permettant aux agents de se concerter en vue des manœuvres.

» On ne vise pas spécialement l'établissement d'appareils de sécurité similaires au « crocodile ». Des essais se poursuivent en vue de trouver un dispositif ne présentant pas les inconvénients signalés. »

ART. 4 DU TABLEAU. — *Chemins de fer. — Traction et matériel.*

Crédit demandé : 29,786,000 de francs.

Question.

« Divers membres ont signalé le montant considérable des sommes consacrées depuis quelques années à l'augmentation du matériel de traction et de transport. Cette augmentation ne leur paraît pas en rapport avec le développement du réseau, du trafic, des recettes.

» La Section centrale désirerait connaître à ce sujet l'avis du Gouvernement. »

Réponse.

« Le Gouvernement est d'avis que cette augmentation du matériel est indispensable; en fait, elle est plutôt inférieure à la proportion de l'extension du trafic.

» C'est grâce à la puissance plus grande des locomotives, au tonnage plus fort des wagons et à un ensemble de mesures ayant eu pour effet de diminuer le temps moyen d'utilisation de ceux-ci, qu'on est parvenu à faire face aux nécessités du transport des marchandises.

» Quant aux voitures de voyageurs, l'augmentation de l'effectif a été nécessitée à la fois par la progression du service et par les dispositions nouvelles adoptées au point de vue du confort nécessaire : diminution du nombre des places utilisées dans chaque compartiment et création de couloirs latéraux. »

ART. 6 DU TABLEAU. — *Télégraphes et téléphones. — Lignes nouvelles, bâtiments, appareils, réseaux, etc.*

Crédit demandé : 3,725,000 francs.

Question.

» A diverses reprises on a formulé le vœu de voir développer le réseau téléphonique.

» L'utilisation des lignes téléphoniques qui existent le long des chemins de fer vicinaux ne permettrait-elle pas de donner, à peu de frais et dans une certaine mesure au moins, satisfaction à ce désir? »

Réponse.

» Le mode de constitution des circuits téléphoniques affecté au service des chemins de fer vicinaux met obstacle à l'utilisation de ces lignes pour

la transmission des correspondances autres que celles du service, et à la mise en relation du réseau téléphonique des chemins de fer vicinaux avec celui de l'État.

» Les postes téléphoniques des lignes vicinales sont installés en série, c'est-à-dire que la ligne traverse successivement chacun des appareils placés sur son parcours. Cette disposition a été adoptée en vue de faciliter l'échange des communications entre les postes et de simplifier les manœuvres à exécuter par les agents de la Société nationale; mais il en résulte une augmentation considérable de la résistance électrique du circuit, ce qui, dans le cas de correspondance à grande distance devant emprunter à la fois le réseau vicinal et les lignes du réseau général de l'État, rendrait le plus souvent les communications impraticables. D'autre part, la disposition des postes en série ne permet pas d'assurer le secret des correspondances : les communications échangées entre deux postes peuvent être entendues par toutes les stations de la même ligne. Cet inconvénient est d'autant plus grave que la plupart des postes téléphoniques des chemins de fer vicinaux sont installés dans des établissements publics et facilement accessibles au premier venu.

» Enfin, au point de vue du service de ces chemins de fer, l'utilisation des installations téléphoniques pour des communications étrangères à ce service entraînerait de graves dangers, car une conversation entre deux postes quelconques d'une ligne empêche momentanément toute autre correspondance sur cette ligne. »

Les considérations ci-dessus sont décisives en ce qui concerne la mise en relation des lignes téléphoniques vicinales avec le réseau téléphonique de l'État.

Mais ce réseau vicinal pourrait rendre des services au public dans bien des circonstances sans qu'il soit relié au réseau de l'État, notamment :

Pour la transmission d'avis à une localité desservie par le réseau vicinal;

Pour la transmission des télégrammes.

Toute ligne vicinale est raccordée en un de ses points au moins au chemin de fer de l'État. Toute ligne vicinale possède par conséquent un poste téléphonique à proximité d'un bureau télégraphique.

Il y aurait donc lieu d'examiner très sérieusement si les exploitants des lignes vicinales ne pourraient être astreints à mettre les lignes téléphoniques dans la mesure indiquée ci-dessus au service du public.

Sans doute le secret des communications serait moins bien assuré que sur le réseau téléphonique de l'État, où d'ailleurs il n'est pas complètement assuré non plus.

Mais le public en serait averti et dans une foule de cas ce secret n'a pas d'importance. L'appel d'un médecin, d'un vétérinaire, l'avis qu'une personne est gravement malade, qu'une correspondance a été manquée, qu'une expédition vient d'être faite, etc., sont des communications qui n'ont, dans la plupart des cas, aucun caractère confidentiel.

Les cartes correspondances n'assurent pas non plus le secret des communications. Et cependant leur usage est très répandu.

Quant au service de l'exploitation de la ligne vicinale elle-même, il est si peu intense que quelques communications téléphoniques privées ne pourraient en aucune façon le gêner.

ART. 8 DU TABLEAU. — *Nouvelle École militaire. — Travaux de construction et de parachèvement.*

Crédit demandé : 2,545,000 francs.

Question.

« Combien d'élèves seront logés dans le bâtiment de l'École militaire? »

Réponse.

« Ainsi que le Gouvernement l'a fait connaître en réponse à une question posée relativement à l'article 8 du tableau du Budget extraordinaire de 1902, les locaux de l'École militaire pourront recevoir 540 élèves, dont 360 appartenant à l'École militaire même et 180 à l'École d'application.

ART. 9 DU TABLEAU. — *Acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier et à étendre ou à régulariser les limites des propriétés de l'État, notamment des dunes domaniales.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

Question.

« La Section demande le tableau des biens soumis au régime forestier aliénés par l'État :

- » 1° Sous le régime hollandais;
- » 2° Depuis 1830. »

Réponse.

« Le tableau demandé se trouve inséré aux pages 19 et 20 du rapport ci-joint, émané d'une commission instituée au sein du Conseil supérieur des forêts.

» Voici la contenance totale des biens soumis au régime forestier aliénés par l'État :

» 1° Sous le régime hollandais, de 1814 à 1830.	37,756 h. 45 a. 21 c.
» 2° De 1831 à 1880	15,488 h. 72 a. 68 c.
Total.	53,245 h. 17 a. 89 c.

» Depuis 1881, aucune forêt domaniale n'a été aliénée. »

A. — Période de 1814 à 1830.

PROVINCES	INSPECTIONS	CANTONNEMENTS.	CONTENANCES.	PRIX DE VENTE.	ETAT ACTUEL DES FORÊTS VENDUES.		OBSERVATIONS.
					Terrains défrichés	Bois.	
Brabant	Bruxelles	{ Soignes Brabant	Rect. A C 100 56 50 1,083.00.00	228,104 69 2,208,414 80	Hect A. C. " 1083.00.00	Hect A C 100.56 50 "	Dotation du duc de Wellington.
Les Flandres	Id.	Les deux Flandres	945.55 18	917,585 "	945.55.18	"	Presque tous défrichés.
Limbouurg	Campine	Hasselt et Bree	"	Néant.	"	"	
Anvers.	Id.	Anvers, Herenthals	"	Néant	"	"	
Liège	Liège	Liege	4,047 85.67	1,755,061 "	5,050.00.00	1,017.85 67	Futaies sur taillis et taillis simples, généralement médiocres.
		Comblain-au-Pont.	1,291.77.78	425,425 "	520.00.00	971 77 78	En bois assez bons.
		Dolhain	294 11 52	55,500 "	"	294.11.52	Bons bois
		Spa	724 15 71	157,356 "	"	724 15 71	Restés en taillis simples, médiocres.
Hainaut	Hainaut	Charleroi	"	Néant	"	"	
		Beaumont	622.55.00	25,895 "	22 00 00	600.55.00	Futaies sur taillis, assez bonnes.
		Chimay	"	Néant.	"	"	
Namur	Dinant.	Dinant	657.28.48	150,974 "	657.28.48	"	A peu pres entièrement défrichés.
		Couvin	3,500.00 00	2,110,000 "	800 00.00	2,700 00 00	Futaies sur taillis, peu riches en réserves.
		Gedinne	"	Néant.	"	"	
Id	Namur	Namur	45.24.90	51,850 "	45.24.90	"	A peu pres entièrement défrichés.
		Roche fort	428.70.68	465,470 "	428.70.68	"	Futaies sur taillis, assez bonnes.
		Florennes	1,755.44.15	1,992,557 "	781.44.15	954.00.00	
Luxembourg	Réunies	Reunis	22,282 61.86	17,565,559 26	5,400.00.00	18,882.61.86	2,000 hect de futaies médiocres 5,242 hect. de taillis plus ou moins passables.
							11,640 { 8 111 hect de futaies usagères de futaies { 540 hect de futaies communales. 2,224 hect de futaies appartenant au prince Joseph d'Arenberg.
TOTAUX.			57,756.45 21	28,061,617 75	11,511.03.57	26,245.41 84	

B. — Période de 1850 à 1880.

PROVINCES.	INSPECTIONS.	CANTONNEMENTS.	CONTENANCES.	PRIX DE VENTE.	ÉTAT ACTUEL DES FORÊTS VENDUES.		OBSERVATIONS.
					Terrains défrichés.	Bois.	
Brabant	Bruxelles	Soignes et Brabant . . .	Hect. A. C. 7,424.24.30	15,053,859 62	Hect. A. C. 0,500.00.00	Hect. A. C. 021.24.50	En pineraies et futaies sur taillis.
Les Flandres	Id.	Les deux Flandres . . .	080.01.53	869,550 .	080.01.55	"	Pour ainsi dire entièrement défrichés.
Limbourg	Campine	Hasselt et Brée	12.94.79	2,122 45	12.94.79	"	Idem.
Anvers	Id.	Anvers, Herenthals . . .	"	Néant.	"	"	
Liège	Liège	Liège	142.68.73	219,000 .	95.12.50	47.56.25	En futaies sur taillis, assez bonnes.
		Comblain-au-Pont . . .	"	Néant.	"	"	
		Dolhain	4.00.00	9,000 .	4.00.00	"	
		Spa	752.82.49	587,098 .	"	752.82.49	Taillis simples regarnis de résineux.
Hainaut	Hainaut	Charleroi	"	Néant.	"	"	
		Beaumont	941.57.22	912,900 .	400.00.00	541.57.22	Futaies sur taillis, assez bonnes.
		Chimay	"	Néant.	"	"	
Namur	Dinant	Dinant	296.77.87	240,500 .	25.00.00	271.77.87	Taillis simples, passables.
		Couvin	219.81.02	154,250 .	"	219.81.02	Futaies sur taillis, assez bonnes, peu riches en bois de service.
		Gedinne	"	Néant.	"	"	
Id.	Namur	Namur	294.17.05	504,080 .	60.00.00	254.17.05	En futaies sur taillis, assez bonnes.
		Rochefort	165.04.00	251,700 .	27.02.00	158.92.00	Futaies sur taillis, assez bonnes.
		Florences	1,000.78.54	1,975,050 .	280.19.07	720.59.47	Idem.
Luxembourg	Réunies	Réunis	5,252.04.22	5,980,650 .	509.00.00	2,945.04.22	1,200 hectares en taillis, le reste en futaies médiocres.
TOTAUX			15,488.72.68	25,118,540 07	8,694.19.89	6,794.52.79	
RÉCAPITULATION.							
TOTAUX pour la première période.			37,756.45.21	28,061,617 75	11,511.05.37	26,245.41.84	
TOTAUX pour la deuxième période.			15,488.72.68	25,118,540 07	8,694.19.89	6,794.52.79	
TOTAUX GÉNÉRAUX.			53,245.17.89	53,179,957 82	20,205.25.26	33,050 94.65	

Question.

« Quels sont les immeubles dont l'acquisition est prévue, et les propriétés, les dunes domaniales notamment, dont il est question de régulariser les limites? »

Réponse.

« Le crédit inscrit à l'article 9 n'est pas demandé dans le but de réaliser des acquisitions déterminées. Il est sollicité afin de pouvoir faire face au paiement des dépenses à résulter d'achats dont l'utilité serait reconnue.

» Il serait, d'ailleurs, contraire aux intérêts du Trésor de faire connaître à l'avance les propriétés que le Gouvernement se proposerait d'incorporer au domaine de l'État. »

ART. 10 DU TABLEAU. — Routes et raccordements : construction, redressement et amélioration. Construction de ponts ou subsides pour semblables ouvrages. Rachat par l'État de routes et de ponts concédés; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats.

Crédit demandé : 8,000,000 de francs.

Question.

« La Section centrale demande le tableau détaillé des travaux exécutés au moyen des crédits votés pour 1903 et l'application du crédit sollicité pour 1904. »

Réponse.

« Ci-joint deux tableaux, dont l'un indique les travaux payés à ce jour sur le crédit voté en 1903, et le second, ceux qui seront soldés au moyen tant du reliquat de ce crédit que de la somme demandée pour 1904. »

*Liste des travaux dont le coût a été prélevé sur le crédit
de 10,000,000 de francs voté en 1903.*

Désignation des travaux	Montant des liquidations effectuées.
Province d'Anvers.	
Route de Bruxelles vers Bréda. Réfection entre Brasschaet-village et la route de Brasschaet à Esschen	67,949 »
Route d'Oostmalle vers Bréda et de Turnhout à Hoogstraeten.	
Traverses de Hoogstraeten. Réfection	91,295 91
Route de 'S Gravenwezel à Schilde. Construction.	17,686 »
Route de Meerle à Baerle-Duc. Ouvrages d'art supplémentaires.	4,075 30
Route de Malines à Anvers. Restauration et élargissement des ponts établis sur le « Vrouwvliet » et l' « Oosterbeek » . .	24,714 89

Désignation des travaux.	Montant des liquidations effectuées.
Brabant.	
Boulevard de ceinture à Bruxelles	43,743 47
Trottoirs autour du Parc du Cinquantenaire.	5,811 97
Route de Bruxelles à Louvain. Traverse de Cortenberg . . .	24,548 94
Route de Bruxelles à Anvers. Traverse de Vilvorde. Réfection.	45,498 87
Avenue de la Toison d'Or, à Saint-Gilles. Pavage	29,049 04
Étangs et parc de Woluwe-Saint-Pierre. Aménagement. . . .	40,000 »
Route de Nivelles aux Quatre-Bras. Traverse de Houtain-le-Val.	7,645 11
Route de Winxele à Werchter. Traverses de Winxele, Thil- donck et Wespelaer	40,000 »
Avenue de Boitsfort à Woluwe par Auderghem	91,161 30
Élargissement du boulevard Léopold II. Terrains	8,693 »
Route de Louvain à Hasselt. Élargissement dans la traverse de Diest. Subside.	40,000 »
Province de Flandre occidentale.	
Route d'Ostende à Wenduyn	528,869 68
Route d'Elsendamme à Ypres, section d'Elsendamme à Elver- dinghe	84,139 72
Route d'Ypres à Menin, section de Gheluveld à Menin	74,511 77
Route d'Ypres à Menin, section d'Ypres à Gheluveld	154,606 96
Route d'Ostende à Thourout, section d'Ostende à Snaeskerke.	75,575 75
Route de Furnes à la frontière française. Réfection à Furnes, etc	26,523 36
Route de Furnes à Elsendamme	133,881 09
Section de route entre la rue Royale et l'avenue des Courses, à Ostende	70,207 31
Route de Wenduyn à Blankenberghe	175,556 18
Route de Furnes au pont de Zandvoorde par Nieuport	140,589 22
Traverses de Bruges. Réfection extraordinaire	64,907 56
Avenue Serruys, à Ostende. Prolongement. Terrains.	1,023,723 34
Route de Kerkhove à Vive-Saint-Éloi. Amélioration entre Wacreghem et Vive-Saint-Éloi. Terrain	7,009 60
Route de Courtrai à Audenarde. Traverse de Courtrai	14,000 »
Route de Courtrai à Lille. Traverse d'Aelbeke	24,323 99
Traverse d'Ypres.	22,500 »
Route d'Harlebeke à Caster. Traverse de Deerlyk	14,000 »
Route d'Ostende à Nieuport	150,000 »
Route de Thielt à Aeltre. Traverse de Ruysselede. Expropria- tions	5,294 29
Route de Rousbrugge à Ypres. Traverse de Poperinghe. Expro- priations.	1,826 64
Route de Nieuport par Pervyse à Dixmude. Nouveau tablier du pont « Noordbrug ».	5,469 58

Désignation des travaux.	Montant des liquidations effectuées.
Province de Flandre orientale.	
Route de Tamise à Cruybeke. 2 ^e section	48,200 »
Routes de Gand à Maubeuge et de Grammont à Enghien. Traverse de Grammont.	47,599 »
Route de Wetteren à Oombergen. Traverse de Massemen. Ponceaux	11,128 41
Route d'Audenarde à Gand et d'Audenarde à Courtrai. Tra- verses d'Audenarde et de Bevere.	39,925 »
Route de Bruxelles à Ostende. Traverse d'Eccloo	30,577 07.
Route d'Anvers à Lille. Traverse de Lokeren	25,261 26
Voie de communication entre le Marché-au-Beurre et la place Saint-Jacques à Gand. Subside	50,000 »
Route d'Oosterzele à Dickelvenne.	17,910 22
Route de Lokeren à Termonde. Traverses de Zele et de Grembergen	49,075 »
Route d'Audenarde à Kerkhove. Traverse de Melden.	20,571 »
Route de Tamise à Cruybeke, 3 ^e section.	8,815 01
Route de Bruxelles à Ostende. Ponceaux à Erpe et Erondegem Construction d'un pont sur la Lys, à Gand. Prolongement du boulevard d'Akkerghem. Subside	47,599 55 25,000 »
Route de Nederbrakel à Leeuwergem. Ponceau à Strypen . .	6,820 37
Route de Tamise à Cruybeke. Viaduc de Tamise	55,754 42

Province de Hainaut.

Route de Soignies à Mariemont. Section de Soignies à Hou- deng-Aimeries.	140,847 35
Route de Renaix à Leuze. Traverse d'Anvaing	45,000 »
Route de Tournai vers Saint-Amand. Traverse d'Hollain . . .	52,514 34
Route de Bruxelles à Philippeville. Traverse de Frasnes lez- Gosselies	18,527 85
Route de Charleroi à Anderlues. Traverses de Monceau-sur- Sambre, Landelies, Fontaine-l'Évêque et Anderlues	160,000 »
Route de Tournai à Bury. Traverse de Gaurain-Ramecroix . .	64,010 24
Route de Tournai vers Courtrai. Section de Froyennes à Pecq. Route d'Ath à Nimy. Traverse d'Ath	80,000 » 26,170 07
Traverse de Mons. Amélioration de rues de grande voirie. Subside	75,003 95
Rachat par les communes de la route concédée de Lens à Cambron-Saint-Vincent. Subside	9,000 »
Route de Tournai à Bury. Réfection entre Barry et Bury . .	30,000 »

Province de Liège.

Route de la Liègne, 5 ^e section	51,164 39
Route de Louveigné à Theux. Rampes de Mont et de Bauvay .	14,498 54

Désignation des travaux.	Montant des liquidations effectuées.
Route de Jupille à Berneau. Traverse de Jupille	34,600 »
Route de Hannut à Gingelom. Traverses de Trognée et de Poucet	50,087 50
Routes de Battice à Theux et de la vallée de la Vesdre. Traverses de Dison et de Verviers	50,648 99
Route de Huy à Ramet. Traverse d'Ombret.	6,499 52
Route d'Angleur à Hamoir. Traverse de Méry	9,711 06
Route d'Ouffet à Hamoir. Traverse d'Ouffet	32,141 29
Élargissement de la rue Puits-en-Sock, à Liège. Subside . .	8,000 »
Route de la Berwinne, 1 ^{re} section	46,511 72
Route de Pepinster à Theux. Traverses de Juslenville et Theux	11,496 »
Route de Waremmé à Avennes. Traverse de Geer.	3,125 88
Route d'Ougrée à Boncelles	20,679 89
Route de Waremmé à Avennes. Traverse de Grand-Axe . .	7,000 »
Transformation de la superstructure du pont sur la Vesdre, à Chénée	59,784 16
Reconstruction partielle du pont dit « de Liège », à Oreye. .	12,737 49
Élargissement de la plateforme du pont de la Boverie, à Liège.	179,496 28
Rachat du pont concédé sur la Meuse, à Ougrée	390,000 »
Rachat du pont du Commerce, sur la Meuse, à Liège. . . .	800,000 »

Province de Limbourg.

Route de Kerkom à Trognée. Détournement à Rosoux-Goyer.	12,860 96
Route de Saint-Trond à Hasselt. Traverses de Saint-Trond, Cosen, Alken et Herck-Saint-Lambert.	21,488 »
Route de Maestricht à Hasselt. Traverse de Diepenbeek. . .	18,823 20
Petite rue de la Station, à Tongres.	17,475 »
Route d'Asch par Brée, à Hamont	74,347 35
Route de Hasselt à la Meuse	36,700 »
Route de Diest à Hasselt. Pont à Haelen et traverse de Hasselt.	28,171 86

Province de Luxembourg.

Route de Suxy à Les Fossés	30,794 14
Route de Champlon à Wayreille. Traverse de Forrières. . .	14,087 »
Route de Latour à Ruette. Section de Latour à la halte de Latour	6,750 »
Route de Bouillon à Pussemange	49,107 60
Élargissement de la rue de l'Athénée, à Arlon	18,000 »
Pont sur l'Ourthe, à Laroche.	1,784 06

Province de Namur.

Rue du Rempart, à Namur	6,699 »
Route d'Yvoir à Ciney. Traverse d'Yvoir.	1,357 92
Grand'Rue, à Jambes lez-Namur	37,520 »

Désignation des travaux.	Montant des liquidations effectuées.
Route de Samson à Gramptinne. Traverse de Thon-Samson .	552 80
Pont sur le Boeq, à Spontin	233 93
Divers (salaires, frais d'adjudications, etc.)	124,282 67
TOTAL.	6,591,133 01

*Travaux principaux auxquels le Gouvernement compte appliquer le reliquat
du crédit voté en 1903 et le crédit demandé pour 1904.*

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.

Province d'Anvers.

Route d'Arendonck à Weelde. Achèvement.
 Achèvement de la route de 's Gravenwezel à Schilde.
 Route d'Anvers vers Berg-op-Zoon. Réfection.
 Route de Nieuwmoer vers Zundert.
 Route de Réthy à Poederlé, 3^e section.
 Route de Gheel à celle de Diest et à Tessenderloo, 1^{re} section.
 Route d'Anvers par la porte du Schyn à Merxem.
 Reconstruction d'un pont sur l'Aa, à Poederlé.

Province de Brabant.

Boulevard de grande ceinture autour de Bruxelles. Sections à construire sur
 le territoire de Schaerbeek et de Laeken.
 Route de Winxle à Werchter. Traverses de Winxle, Thildonck et Wespelaer.
 Avenue de Boitsfort à Woluwe par Auderghem.
 Route de Bruxelles à Namur par Gembloux.
 Pont du boulevard Léopold II au-dessus du chemin de fer de ceinture.
 Route de Hal à Enghien. Traverse de Hal.
 Route de Wavre à Huy. Traverse de Chaumont-Gistoux.
 Route de Bruxelles vers Mons. Traverse de Tubize.
 Reconstruction du pont dit « du Christ » sur la Dyle, à Wavre.
 Amélioration des traverses de Diest.

Province de Flandre occidentale.

Route d'Ostende à Wenduyn.
 Route de Kerkhove à Vive-Saint-Éloi. Amélioration entre Waereghem et
 Vive-Saint-Éloi.
 Route de Furnes à la frontière française.
 Route d'Ostende à Thourout. Section du pont de Snaeskerke à la route vers
 Ghisteltes.
 Route de Courtrai à Bruges. Traverse d'Ingelmuuster.

Route de Courtrai à Tournai. Traverse de Courtrai.

Route de Bruges à Ghistelles.

Route de Middelkerke à Westende.

Province de Flandre orientale.

Route de Tamise à Cruybeke. Dernière section.

Route d'Oosterzeele à Dickelvenne.

Route de Lokeren à Termonde. Traverses de Zele et de Grembergen.

Routes de Gand à Maubeuge et de Grammont à Nederbrakel. Traverses de Grammont.

Route de Saint-Nicolas à Grammont. Traverses de Termonde, Appels et Audeghem.

Route d'Anvers à Lille. Traverses de Nieukerke, Haesdonck et Beveren.

Route d'Audenarde à Schoorisse.

Route de Deurle à Nazareth. Prolongement jusqu'à celle de Cruyshautem à Nederzwalm, entre les hameaux d'Eede-Molen et de Loozere.

Reconstruction du ponceau n° 20 sur le « Porrebeek », à la limite séparative des communes d'Audeghem et de Gysegem.

Viaduc de Tamise.

Province de Hainaut.

Route de Renaix à Leuze. Traverse d'Anvaing.

Route de Charleroi à Anderlues. Traverses de Monceau-sur-Sambre, Landelies, Fontaine-l'Évêque, Anderlues.

Route de Tournai vers Courtrai. Section de Froyennes à Pecq.

Route de Tournai à Bury. Section de Barry à Bury.

Route de Mons à Anderlues. Traverse de Lessines.

Suppression du passage à niveau du chemin de fer de l'État à l'avenue de Jemappes, à Mons.

Route de Ghislenghien vers Grammont dans la traverse de Lessines, avec pont sur la Dendre. Détournement.

Construction d'un pont sur la Sambre à Marchienne-au-Pont, et réfection des rues Neuve et Vieille.

Route de Bruxelles à Philippeville. Élargissement du pont sur la Sambre, à Charleroi.

Route de Binche à Bois-Bourdon. Détournement dans la traverse de Givry.

Province de Liège.

Route de la Liègne. Dernière section.

Route de Huy à Waremme. Traverse de Villers-le-Bouillet.

Route de Liège à Dinant.

Route de la Vesdre. Traverse de Cornesse.

Route de Liège vers Tongres. Rue de la Campine, à Liège.

Routes de Bruxelles vers Malmédy et de Liège à Saint-Trond. Traverse de Liège.

Route de Froidthier à Mortroux avec embranchement de Val-Dieu, à Aubel.

Construction d'un pont sur l'Amblève, à Martinrive.
 Routes de Liège à Aywaille et de Beaufays aux Forges. Traverse de Beaufays.
 Route de la Vesdre. Traverse de Chaudfontaine.
 Route de Liège à Namur.

Province de Limbourg.

Route de Liège à Bois-le-Duc. Rampe de Freeren.
 Route de Bourg-Léopold à Lommel.
 Route de Rothem à la Meuse.
 Route de Mechelen-sur-Meuse à Asch.
 Route de Peer à Genck.
 Route de Diest à Hasselt. Section de Curange à Hasselt.
 Route de Heusden à Helchteren Houthaalen, et Brée.
 Route de Stevoort à Zolder.
 Route de Peer à Achel. Traverse de Lille, Saint-Hubert, etc.
 Route de Peer, Brée, Opitter, Neeroeteren vers Macseyck.
 Route de Neerpelt (station) à Neerpelt (village).

Province de Luxembourg.

Route de Latour à Ruelle. Section de Latour à la halte de Latour.
 Routes de Sedan vers Malmédy, de Salmchâteau à Diekirch.
 Route de Champlon à Wavreille. Traverse de Forrières.
 Pont sur l'Ourthe, à Durbuy.
 Route de Linglez à Cugnon. Traverse de Morte-han.
 Route de Rachecourt à la station de Halanzy, accès à la gare de Halanzy.
 Route de Bouillon à Sugny et Pussemange.
 Pont sur la Semois, à La Cuisine.
 Route de Libramont à Houffalize.
 Pont d'Alle sur Semois.
 Prolongement de la route de Suix à Les Fossés, vers Chiny et au delà. Pont de Chiny.
 Amélioration de la route des Ardoisières.

Province de Namur.

Grand'Rue, à Jambe lez-Namur. Achèvement.
 Route de Champion à Wasseiges. Traverse d'Hanrel.
 Routes de Baillamont vers Sedan, de Baillamont à la station de Graide et de Falmignoul à Bouillon.
 Route de Namèche à Gramptinne. Traverse de Thon-Samson.
 Pont sur la Meuse, à Namèche.
 Route de Celles à Hulsonniaux. Dernière section.
 Route de Monceau à la gare de Graide.
 Route de Wiesmes à Finnevaux.
 Pont sur le Bocq, à Spontin.
 Pont sur « la Brouffe », à Mariembourg.

La Chambre remarquera que nombre de routes renseignées ci-dessus figurent depuis des années au tableau des routes à construire. C'est la preuve de la lenteur apportée à l'exécution de ces travaux.

Il n'en est pas cependant qui soient plus utiles au pays.

Dans certaines régions, on a pu saisir sur le vif les résultats dus à l'amélioration des voies de communication.

Il y a quinze ans, la ville de Maeseyck se trouvait dans une situation tout à fait déplorable. Acculée à la Meuse, privée par conséquent de toute communication directe avec les Pays-Bas, le seul chemin de fer vers Hasselt la reliait au centre de notre pays. Aussi le développement du commerce y était-il absolument enrayé.

Depuis lors, un pont sur la Meuse a été construit; la ville a été dotée de trois lignes vicinales, celles de Maeseyck-Kessenich, Maeseyck-Lanaeken, Maeseyck-Brée-Wychmael-Bourg-Léopold.

De plus, grâce à l'intelligent et zélé directeur du chemin de fer de Hasselt-Maeseyck, M. Richel, ingénieur honoraire des Ponts et Chaussées, le service des trains sur cette ligne a été considérablement amélioré.

De là une situation qui, sans être idéale, tant s'en faut, est cependant beaucoup meilleure et n'attend pour s'améliorer encore que le raccordement de la ligne Hasselt-Maeseyck au réseau hollandais, l'exécution d'un canal et le prolongement des lignes vicinales jusqu'aux villes voisines des Pays-Bas.

Le voyageur qui traverse les régions sablonneuses du Limbourg remarque, de distance en distance, des parties défrichées dont la verdure tranche sur le fond sombre de la bruyère. Ce sont comme de minuscules oasis au milieu de ces petits déserts.

Comment naissent et se développent-elles? Par l'effort énergique et persistant du paysan. Celui-ci crée la richesse là où il s'établit. Il fait produire sa subsistance et celle des siens par un sol qui depuis des siècles était stérile.

Le développement de ces centres de production agricole dépend surtout de la création de bonnes routes.

On ne se fait pas dans les villes et dans nos administrations centrales, une idée exacte du rôle des voies de communication, ni des résultats qu'elles peuvent amener.

On en est encore à croire que le trafic et la population doivent exister intenses avant que l'on puisse songer à établir la route. Et l'on oublie que la route, en permettant la mise en valeur du sol, amène la population et le trafic.

Quand il s'agit de l'étranger, des colonies, on trouve tout naturel de construire des routes et des chemins de fer là où il n'y a rien afin qu'il y vienne quelque chose. Mais dans notre propre pays, ce rôle de la voie de communication est presque totalement perdu de vue.

Dans le seul Limbourg, il y a encore environ 40,000 hectares de terres incultes. Que l'on fasse des routes et tout cela sera mis en valeur.

Cette construction de routes est d'ailleurs d'autant plus à recommander que bientôt des exploitations houillères et les industries qui les accompagnent s'établiront en grand nombre. En même temps s'accroîtra la valeur du sol.

L'intérêt des populations, aussi bien que l'intérêt de l'État, demande donc que l'on développe sans retard le réseau des routes limbourgeoises.

Ce n'est pas le tout d'ailleurs d'établir des routes, il faut les entretenir. Sous ce rapport, certaines situations sont lamentables.

La Section centrale a eu sous les yeux des photographies de certaines sections des routes du Nord du Limbourg. On y voit de véritables fossés pleins d'eau à l'endroit des ornières, et l'on se demande comment des véhicules peuvent encore circuler sur de pareils chemins. En des endroits nombreux, la circulation des piétons est tout à fait impossible et les habitants sont obligés de passer par les champs voisins.

Il est plus que temps de remédier à une pareille situation. Elle n'est pas tolérable.

Question.

« Où en sont les projets de réfection de la grande voirie de Bruxelles à Ostende dans la traverse de la ville d'Alost, en vue de faciliter la circulation des automobiles, au pont et aux quatre tournants de la rue de Brabant, aux tournants si dangereux de l'église Saint-Martin et aux autres endroits dangereux de ladite route? Ces travaux sont-ils compris dans ceux pour lesquels les crédits figurent au Budget? »

Réponse.

« L'Administration des Ponts et Chaussées procède actuellement aux levées nécessaires à l'étude détaillée de l'amélioration de la grande voirie dans la traverse d'Alost. »

Question.

« La reprise des routes de Knesselaere-Maldegem, Terdonck-Langerbrugge et Ertvelde-Langerbrugge est-elle comprise dans le crédit demandé? »

Réponse.

« Les demandes de reprise des routes de Knesselaere à Maldegem et d'Ertvelde à Langerbrugge sont en instruction. Quant à la route de Terdonck à Langerbrugge, la reprise n'en a pas été sollicitée jusqu'à présent. »

Question.

« Le rachat de la route de Balgerhoecke (Eecloo) à Saint-Laurent n'entraînerait qu'une dépense de 25,000 francs.

» Est-il compris dans les travaux prévus? »

Réponse.

« La reprise de la route de Balgerhoecke (Eecloo) à Saint-Laurent est tenue en suspens par suite de désaccord au sujet du rachat du droit de plantation. »

Question.

« La ville d'Alost demande, dans un but d'hygiène, à voûter la Vieille Dendre (partie située entre les Hauts-Remparts et le Moutmolengat).

» L'Administration des Ponts et Chaussées doit élaborer les plans et elle est chargée depuis deux ans de l'étude de cette question. Ces plans sont-ils exécutés et l'intervention financière du Gouvernement dans ces travaux est-elle assurée par des crédits figurant au présent Budget? »

Réponse.

« Le voûtement de la Vieille Dendre, à Alost, réclamé dans un but d'hygiène par la Ville, incombe à celle-ci, sauf allocation de subsides par la Province et par l'État. Le cas échéant, le subside de l'État sera imputé sur le Budget du Ministère de l'Agriculture. (Art. 32 : *Encouragements pour les améliorations qui intéressent l'hygiène publique.*)

» Le Gouvernement est disposé à autoriser l'ingénieur des Ponts et Chaussées du ressort à se charger de l'étude et de la confection du projet des travaux, si la Ville en fait la demande. »

Question.

« Le crédit demandé prévoit-il la reconstruction du pont de Namèche? »

Réponse.

« Oui. »

Question.

« Quand la ville de Liège entrera-t-elle en possession des terrains de la citadelle? »

Réponse.

« La remise à la ville de Liège des terrains de la citadelle Sainte-Walburge, autorisée par l'article 7, 1^o, de la loi du 11 septembre 1893 (*Moniteur* du 19), a dû être ajournée en attendant que l'Administration communale ait donné satisfaction au Département de la Guerre en ce qui concerne l'agrandissement et l'amélioration du champ de manœuvres du pré de Droixhe, souvent impraticable et de dimensions trop restreintes.

» La dite Administration a pris récemment les premières mesures dans ce but, et il y a lieu de croire qu'un accord complet interviendra prochainement.

» Il est à remarquer que l'objet a été réglé par une loi domaniale et ne concerne pas le Budget extraordinaire »

Question.

« Ne peut-on mettre la main à l'œuvre pour la construction du pont de Godinne? »

Réponse.

« Un avant-projet a été présenté, mais le Département des Travaux publics en attend un autre, annoncé par les principaux intéressés. »

ART. 13 DU TABLEAU. — *Musées royaux des arts décoratifs et industriels.*

Crédit demandé : 2,500,000 francs.

Question.

« Le Gouvernement a-t-il pris une décision au sujet des installations prévues par la Commission royale des Monuments dans les locaux des Musées royaux des arts décoratifs et industriels? »

Réponse.

« Il est décidé en principe que la Commission royale aura ses locaux dans les bâtiments du Palais du Cinquantenaire affectés aux Musées royaux des arts décoratifs et industriels.

» Feu M. l'architecte Bordiau avait préparé en ce sens un avant-projet dont les études sont presque terminées. »

ART. 15 DU TABLEAU. — *Meuse. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 700,000 francs.

Question.

« Quels sont les travaux que le Gouvernement compte exécuter au moyen du crédit de 700,000 francs qu'il sollicite ? »

Réponse.

« Les principaux travaux que le Gouvernement compte exécuter, en tout ou en partie, au moyen du crédit sollicité joint à ceux alloués en 1902 et en 1903, sont les suivants :

» 1° Amélioration au barrage de Rivière et rectification des rives en amont et en aval;

» 2° Rectification de la rive gauche dans le 13° bief en aval du barrage éclusé de Sclayn;

» 3° Mise en grande section de l'écluse de Sclayn et rectification du fleuve en amont et en aval;

» 4° Amélioration dans le 18° bief;

» 5° Amélioration dans le 19° bief;

» 6° exhaussement du quai de Longdoz le long de la dérivation à Liège;

» 7° Amélioration du port de Visé;

» 8° Reconstruction du pont suspendu de la Boverie sur la dérivation à Liège;

» 9° Amélioration en aval de Liège. »

ART. 16 DU TABLEAU. — *Ourthe. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 530,000 francs.

Question.

« Le Gouvernement a-t-il l'intention d'exécuter le barrage des deux Ourthes? »

» Les études relatives à ce travail sont-elles terminées? »

Réponse.

« Le Gouvernement n'a pas pris de décision au sujet de l'exécution du barrage à l'aval de la jonction des deux Ourthes. »

ART. 19 DU TABLEAU. — *Escout. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 700,000 francs.

Question.

« Où en sont les travaux destinés à l'épuration des eaux de l'Espierre? »

Réponse.

« Le Gouvernement ne peut que se référer aux renseignements donnés par lui à l'occasion de la récente discussion du Budget du Ministère des Finances et des Travaux publics. (Chambre, séance du 14 mars 1904, *Annales*, p. 961; Sénat, séance du 23 du même mois, *Annales*, p. 304.) »

Question.

« Le Gouvernement a-t-il étudié la question du rachat de la Dendre canalisée instamment réclamé par les populations riveraines du Hainaut et de l'arrondissement d'Alost, et, dans l'affirmative, quand pourra-t-il commencer des négociations à cette fin? »

Réponse.

« Le Gouvernement n'est pas encore en possession de tous les renseignements nécessaires pour se prononcer sur la question de savoir s'il y a lieu d'entamer des négociations en vue de la reprise par l'État de la concession de la Dendre canalisée. »

ART. 20 DU TABLEAU. — *Lys. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 1,200,000 francs.

Question.

« Quand les travaux projetés aux quais de Roulers seront-ils entrepris? »

Réponse.

« Comme je l'ai exposé récemment à la Chambre, la construction des quais de Roulers incombe à cette ville. Celle-ci a été informée dès le mois de mai 1901 que le Gouvernement était disposé à intervenir pour un tiers dans la dépense, à condition que l'avant-projet des travaux lui fût soumis. Depuis lors, le Gouvernement n'a reçu de la Ville aucune communication concernant cette affaire. »

ART. 24 DU TABLEAU. — *Canal de dérivation de la Lys. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 280,000 francs.

La construction d'un barrage sur le canal de Schipdonck, à Schipdonck, aura pour conséquence l'abaissement du plan d'eau dans le bief de Schipdonck à Balgerhoecke.

Il en résultera un avantage considérable pour la navigation, pour l'assèchement des terres basses du bassin d'Eecloo et pour l'industrie dont les eaux industrielles trouveront à s'écouler.

Toutefois l'on a fait observer, au sein de la Section centrale, que, pour que ces avantages puissent se réaliser, il faudra des travaux complémentaires : le canal d'Eecloo devra être approfondi, ainsi que l'ancienne Lieve, le Leyken et le fossé qui amènera les eaux industrielles au canal de Schipdonck. Il faudra, de plus, qu'un barrage soit établi sur l'ancienne Lieve en deça de la route provinciale d'Eecloo à Thielt.

Le Conseil communal d'Eecloo ayant voté un crédit de 10,000 francs pour la construction d'égouts destinés à amener les eaux industrielles au fossé conduisant au canal de Schipdonck, et certains industriels d'Eecloo, étant engagés vis-à-vis du Gouvernement à intervenir dans les travaux complémentaires à raison de 2,700 francs, la Section centrale émet le vœu que le Gouvernement prenne à sa charge les travaux complémentaires signalés ci-dessus.

ART. 24 DU TABLEAU. — *Canal de la Lys à l'Yperlée. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 280,000 francs.

Question.

« Le Gouvernement est-il fixé sur les travaux à faire au canal de la Lys à l'Yperlée? Quels seront ces travaux? »

Réponse.

« Le Gouvernement espère être fixé prochainement sur ces travaux. »

ART. 23 DU TABLEAU. — *Canal de Gand à Ostende. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 1,350,000 francs.

Question.

« Pourquoi la reconstruction du pont du canal de Gand à Ostende à la porte de Gand est-elle retardée au grand détriment du chemin de fer vicinal? »

Réponse.

« Les pièces nécessaires à la mise en adjudication de la reconstruction du pont sur le canal de Gand à Ostende, à la porte de Gand, à Bruges, seront prêtes dans quelques semaines. L'exécution de ce travail est donc prochain. »

Question.

« Quels sont les travaux que le Gouvernement se propose de faire exécuter au canal de Gand à Ostende? Quel sera le coût total de ces travaux? »

Réponse.

« Ainsi que le Gouvernement l'a fait connaître en réponse à une question posée par la Section centrale à l'occasion de l'examen du Budget extraordinaire de l'exercice 1903, les travaux à exécuter au canal de Gand à Ostende sont destinés à approprier cette voie navigable à la circulation des bateaux rhénans. Ils comprennent notamment :

- » L'élargissement du canal entre Gand et Bruges;
- » Le redressement de certaines courbes;
- » La création de gares de croisement;
- » La consolidation des rives.
- » L'écluse du Tolhuis, à Gand, et celle de la porte de Damme, à Bruges, seront maintenues.
- » La dépense totale est évaluée à 7,500,000 francs. »

L'attention de la Section centrale a été attirée sur les considérations suivantes :

L'amélioration (rectification, élargissement, approfondissement) du canal de Gand à Ostende se fait d'abord sur le territoire de la Flandre orientale. Ces travaux sont commencés. Il est certain qu'on ne peut pas les exécuter simultanément sur tous les points. Mais il est à remarquer que dans la section comprise entre Aeltre et Bruges, quelques travaux sont indispensables et urgents : dévasement des garages existants dont l'usage est devenu impossible; redressement de quelques courbes qui gênent et empêchent même le passage des bateaux d'une grande largeur employés maintenant; dragage de quelques hauts-fonds où tous les bateaux d'un fort tirant d'eau

échouent régulièrement aujourd'hui. Il est à prévoir qu'en 1904 et en 1905 un grand nombre de bateaux du Rhin, à destination de Zeebrugge, transportant des charbons et des graviers (200,000 tonnes pour la construction du môle) devront passer par le canal de Bruges à Gand. Il est donc nécessaire que les obstacles signalés plus haut soient écartés sans retard pour que les plaintes les plus vives et les plus justifiées ne se produisent pas.

Ces travaux à faire de suite ne sont pas considérables.

ART. 26 DU TABLEAU. — *Canal de Gand à Terneuzen. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 5,000,000 de francs.

Question.

« Un membre fait connaître que le canal de Terneuzen, à peine élargi sur une partie de son parcours, à Langerbrugge et à Ertvelde, est l'objet d'un nouvel et important élargissement. Des travaux achevés doivent être recommencés. Des déblais déposés doivent être déplacés. Bref, une dépense nouvelle considérable paraît engagée.

« La Section demande quelle est l'importance de cette dépense, quand et pourquoi elle a été décidée et si la ville de Gand intervient — et pour combien — dans ce supplément de dépense. »

Réponse.

« La largeur normale au plafond du canal devait, en tout état de cause, être immédiatement doublée aux lieux de croisement des navires et de stationnement pour la douane, ainsi que dans la coupure de Langerbrugge formant gare d'accès aux nouveaux bassins que la ville de Gand fait construire.

» D'autre part, le Gouvernement a reconnu la nécessité d'élargir le restant de la partie belge du canal à raison de la création prévue sur ses rives de nombreux établissements industriels dont l'exploitation comportera le stationnement des navires.

» C'est afin de ne pas avoir à procéder ultérieurement à l'expropriation coûteuse de terrains occupés par des usines que le Gouvernement a acquis les emprises nécessaires à l'élargissement de la section belge du canal.

» Dans la traverse de Langerbrugge, on a établi directement les ouvrages de défense des rives en prévision de cet élargissement, qu'on est occupé à réaliser sur une profondeur réduite appropriée à la circulation des bateaux d'intérieur. D'autre part, dans la traverse d'Ertvelde, on recule les défenses de l'une des rives et l'on élargit pareillement le canal en lui donnant une profondeur réduite.

» Le reculement des défenses des talus se fait à un prix relativement modique, étant donné qu'il n'est pas besoin de nouveaux matériaux et que le travail est exécuté par les entrepreneurs qui ont procédé à la construction primitive, lesquels disposent d'un matériel *ad hoc* et d'un personnel aguerri qu'on retrouverait difficilement par la suite.

» Les travaux d'élargissement coûteront, pour les deux tronçons de Langerbrugge et d'Ertvelde, 881,000 francs. Ceux qui devront être également exécutés, à deux autres tronçons, situés sur le territoire d'Evergem et Winckel-Saint-Eloi, nécessiteront une dépense de 545,000 francs.

» La ville de Gand n'intervient pas dans le coût de ces travaux, qui ne s'exécutent nullement dans son intérêt spécial.

» L'élargissement général de la section belge du canal à sa profondeur définitive ne constituera plus qu'un simple travail de dragage à exécuter lorsqu'il sera reconnu nécessaire. »

Il résulte de cette réponse que le canal de Terneuzen sera en réalité exécuté à une largeur double de celle qui avait été prévue dans le projet soumis à la Chambre et dans la convention conclue avec le gouvernement des Pays-Bas.

Il en résulte aussi que la part d'intervention de la ville de Gand ne s'en trouvera pas accrue. Il est difficile cependant d'admettre que la ville de Gand ne retirera pas d'avantages de la puissance de transport plus grande donnée au canal.

Question.

« Est-il exact que le plan d'eau du canal de Terneuzen va être abaissé de 30 à 40 centimètres.

» Si oui, il en sera de même dans le Burggravenstroom, qui aboutit au canal à Rieme, à Terdonck et en un troisième point.

» Dès lors, ce cours d'eau ne pourra plus servir à la navigation des petits bateaux plats, qui y est active et, en été, il sera un cloaque. Établira-t-on éventuellement des écluses ou tout autre ouvrage pour éviter ces inconvénients? »

Réponse.

« Conformément à la convention néerland-belge du 29 juin 1895, approuvée par la loi du 11 septembre 1895, la flottaison réglementaire du bief supérieur du canal de Gand à Terneuzen sera abaissée de 20 centimètres.

» Il est arrivé fréquemment qu'à défaut d'alimentation suffisante, la flottaison de ce bief est descendue pendant de longues périodes à plus de 20 centimètres sous la cote réglementaire actuelle.

» Il ne semble donc pas que la situation à venir doive être préjudiciable à la petite navigation qui se pratique sur le Burggravenstroom; elle sera, d'autre part, très favorable aux intérêts agricoles, qui ont à souffrir des inondations. »

ART. 28 DU TABLEAU. — Installations maritimes d'Anvers. — Expropriations, travaux, dragages.

Crédit demandé : 4,000,000 de francs.

Question.

« Quand le Gouvernement compte-t-il entreprendre les expériences décidées

à la fin de la dernière session, en vue de déterminer la nature des travaux à exécuter pour l'amélioration de l'Escaut en aval d'Anvers?

» Quel est le programme de ces expériences? »

Réponse.

« En vue de l'élaboration du programme de ces expériences, l'Administration a recueilli, tant sur place que dans les publications spéciales, des renseignements circonstanciés sur les essais faits à l'aide de modèles réduits de fleuves à marée et de leur estuaire; elle a recueilli en outre les avis autorisés d'ingénieurs distingués qui ont présidé à ces expériences. Quant au résultat qu'on peut attendre d'essais de l'espèce, les avis ont été franchement défavorables.

» Le Gouvernement a aussi fait visiter les laboratoires expérimentaux d'hydraulique annexées à certains instituts allemands et a fait relever tous les détails des épreuves qui s'y font.

» Après ces études préliminaires, l'Administration s'est efforcée de se former une opinion personnelle sur la possibilité d'obtenir, en opérant sur un modèle, la solution de la question poursuivie.

» Elle a tout d'abord constaté qu'à raison des dimensions considérables de la partie du fleuve à figurer par le modèle, l'échelle des longueurs et des largeurs de celui-ci devrait être nécessairement très réduite, tandis que pour rendre suffisamment appréciables les variations de hauteur de la marée et de profondeur de la voie navigable, l'échelle des hauteurs devrait être notablement supérieure.

» Cette différence d'échelle aurait pour résultat de défigurer complètement les sections; en y augmentant fortement la profondeur relative, elle modifierait considérablement les conditions dans lesquelles les courants agissent sur le lit.

» Il faudrait, d'autre part, pour obtenir des actions comparables, que les dimensions des matériaux constituant le lit et le débit solide dans le modèle et dans le fleuve, fussent en rapport avec l'importance respective de l'onde marée agissant dans chacun d'eux. Cette condition paraît pratiquement irréalisable, étant donné que, parmi les matériaux charriés par le fleuve, on rencontre déjà les éléments les plus infimes, tels que la vase.

» Il faudrait donc opérer dans le modèle sur un lit et sur un débit solide formés d'éléments trop volumineux, et, pour que les courants du modèle pussent agir activement sur le lit, il serait nécessaire d'amplifier la marée dans une proportion bien difficile à déterminer et s'écarter encore une fois des principes à suivre dans une expérience rationnelle.

» En supposant même que des essais faits dans les conditions susénoncées puissent, dans une certaine mesure, conduire à établir les propriétés caractéristiques du régime des profondeurs à résulter des travaux projetés, il est de toute évidence qu'ils ne sauraient donner des indications suffisamment exactes quant aux profondeurs effectives qui se réaliseraient au pied des murs de quai à construire le long du nouveau tracé du fleuve soumis à l'expérience.

» Les considérations exposées ci-dessus expliquent pourquoi le Gouver-

nement s'est trouvé dans l'impossibilité d'élaborer un programme judicieux des expériences préconisées par la Chambre. Le Département des Travaux publics examinera néanmoins jusqu'à quel point des expériences partielles pourraient fournir certaines indications utiles à la solution du problème. »

C'est avec étonnement que la Section centrale a pris connaissance de cette réponse.

Le Gouvernement s'est engagé formellement, au cours de la dernière session, à entreprendre les expériences réclamées par la Chambre et pour lesquelles celle-ci a voté à la presque unanimité un crédit de 100,000 francs.

Aujourd'hui le Gouvernement paraît hésiter. Il paraît même disposé à ne pas tenir sa promesse. C'est ce que la Section centrale ne peut admettre.

L'examen dont il est question dans la réponse est fait depuis longtemps. Ses résultats étaient connus l'année dernière. Cependant le Gouvernement s'est engagé.

Une discussion technique entre la Section centrale et le Gouvernement sur la façon de procéder à ces expériences n'est pas possible. Mais il convient de faire observer que l'emploi du modèle n'est pas le seul moyen dont on dispose.

Des ingénieurs du plus haut mérite, en France, en Angleterre, en Allemagne, recommandent les expériences comme un moyen de se rendre compte de l'effet que des travaux projetés peuvent avoir sur le régime des fleuves.

Les modifications qu'il est question d'apporter au lit de l'Escaut sont d'une importance capitale pour notre commerce maritime.

Le Gouvernement et la ville d'Anvers ne sont pas d'accord sur la solution qu'il convient d'adopter.

D'autre part, ce n'est un mystère pour personne que l'Administration supérieure des Ponts et Chaussées n'est pas unanime sur la valeur du projet dit de la Grande coupure qui paraît avoir la préférence du Gouvernement.

Deux inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, dont l'un est devenu depuis directeur général, se sont prononcés contre ce tracé.

Tout a été dit au point de vue théorique sur cette importante question, et les arguments produits de part et d'autre n'ont pas réussi à produire l'entente.

Quelle bonne raison pourrait-on dès lors opposer à ce que l'on entreprenne des expériences qui dans d'autres pays et dans des circonstances analogues ont pu mettre d'accord des personnes d'opinions tout à fait différentes.

Le Conseil communal d'Anvers a voté pour ces expériences un crédit de 50,000 francs. Il n'est pas probable qu'il l'ait fait sans s'être renseigné auprès de personnes compétentes sur la valeur d'essais semblables et sur les résultats qu'on peut en attendre. Et s'il a voté le crédit, c'est que ces personnes compétentes ont été d'un avis contraire à celui qui est indiqué dans la réponse du Gouvernement.

Dès lors, pourquoi celui-ci ne constituerait-il pas une Commission où seraient représentés les divers intérêts en cause et qui examinerait la question?

La résolution à prendre est d'une telle gravité qu'on ne comprendrait pas que le Gouvernement négligeât un moyen de s'éclairer sur les conséquences de la mesure qui est proposée.

Si les expériences donnent des résultats sérieux, tout le monde sera enchanté de les avoir entreprises. Dans le cas contraire, rien ne sera compromis.

ART. 29 DU TABLEAU. — Port d'Ostende. — Expropriations et travaux.
Établissement de l'avenue d'accès aux nouvelles installations maritimes.
Établissement et exploitation d'un passage d'eau public entre les deux rives du port.

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Question.

« En quoi l'avenue d'accès aux nouvelles installations maritimes d'Ostende intéresse-t-elle l'État ? »

» Est-elle d'une certaine utilité pour le service du port ? »

ART. 30 DU TABLEAU. — Port de Blankenberghe — Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 600,000 francs.

Réponse.

« La route de l'État d'Ostende vers Bruges a dû être détournée en vue de la suppression du passage à niveau du chemin de fer; l'avenue d'accès aux nouvelles installations maritimes n'est pas autre chose qu'une partie de la section détournée, et elle constituera la seule communication routière entre la ville et ces installations. »

Question.

« Les travaux à exécuter moyennant le crédit sollicité comprendront-ils le prolongement de l'estacade ? »

Réponse.

« La dépense à résulter de la reconstruction de l'estacade ouest du port de Blankenberghe et du prolongement des deux estacades sera prélevée sur le crédit {porté à l'article 62 du Budget ordinaire (Section des dépenses exceptionnelles) pour travaux d'entretien extraordinaires et d'amélioration des ports et côtes. »

ART. 53 DU TABLEAU. — Côte. — *Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 1,200,000 francs.

Question.

« La Section signale la situation inquiétante de la plage de Heyst.

» Le Gouvernement a-t-il l'espoir de pouvoir y remédier? Quelles sont les mesures qu'il a l'intention de prendre à cet effet? »

Réponse.

« Pour remédier à l'appauvrissement de la plage qui se fait particulièrement sentir à Heyst, il a été décidé de prolonger de 50 mètres, cinq jetées qui défendent cette plage du côté ouest.

» Ces travaux seront terminés en mai prochain.

» Dès à présent, on constate un relèvement de l'estran entre la laisse de basse mer et celle de mi-marée.

» Il est à prévoir, d'autre part, que l'état de la plage de Heyst s'améliorera lorsque le môle de Zeebrugge sera achevé. »

ARTICLE 2 DU PROJET DE LOI.

1° *Achat de coupoles.*

Crédit demandé : fr. 448,097 57.

2° *Ligne avancée d'Anvers.*

Crédit demandé : fr. 84,225 72.

Question.

« Quel est le nombre de coupoles à fournir? Quels en sont les emplacements? Quels sont les engagements contractés? »

Réponse.

« La somme de fr. 44,897.57, montant du crédit ouvert par l'article 2, 1°, du projet, constitue le reliquat de la somme de 3,850,000 francs versée au Trésor par la ville d'Anvers afin de permettre au Département de la Guerre de couvrir les dépenses résultant d'un nouveau dispositif militaire destiné à compenser l'affaiblissement du système défensif de la position par suite de la cession à la ville du terre-plein intérieur de la citadelle du Nord.

» Ainsi qu'il est dit dans la note préliminaire du Budget extraordinaire de 1894, le reliquat susdit doit être affecté à l'achat de coupoles destinées aux ouvrages existants de la ligne avancée d'Anvers, notamment à la redoute de Cappellen et au fort de Rupelmonde.

» L'établissement de ces coupoles est à l'étude et aucun engagement n'est contracté relativement à l'objet. »

Question.

« Quand le Gouvernement, conformément à sa déclaration faite le 27 novembre 1898, présentera-t-il à la Chambre un projet d'ensemble pour les fortifications d'Anvers? »

Réponse.

« Les études se poursuivent activement et le Gouvernement ne peut que se référer à ses déclarations antérieures, rappelées dans sa réponse à la question posée par la Section centrale au sujet de l'article 2 du Budget extraordinaire de 1903 (p. 103 du Rapport, document n° 231). »

Question.

« Quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne les fortifications de Termonde? »

» Ne consent-il pas à désaffecter les terrains militaires situés le long de l'Escaut? »

» N'entend-il pas proposer un crédit pour établir à Termonde un fort à coupole qui est nécessaire d'après le Département de la Guerre? »

Réponse.

« Le Gouvernement n'a pas l'intention de désaffecter les terrains dépendant des fortifications de Termonde avant que l'enceinte de cette place ne soit remplacée par un équivalent défensif. »

» Cet équivalent n'étant pas encore déterminé, le Département de la Guerre ne demande pas l'établissement à Termonde d'un fort à coupole. »

ARTICLE 3 DU PROJET DE LOI.**Question.**

« Quelles sont les garanties que le Gouvernement compte demander aux intéressés en vue de tenir le Trésor indemne au cas où la Chine viendrait à faillir à ses engagements? »

Réponse.

« Les intéressés devront s'engager par contrat à tenir l'État belge indemne de toute perte pouvant résulter de l'escompte des parts d'indemnité qui leur ont été assignées. »

» La Société d'études de chemin de fer en Chine, la principale intéressée, fournira en outre au Trésor des garanties spéciales. »

ARTICLE 5 DU PROJET DE LOI.

Question.

« Quelles sont les places fortes dont le Gouvernement compte vendre les terrains? »

Réponse.

« Le Gouvernement poursuit la réalisation, entamée depuis longtemps, des terrains devenus disponibles par le démantèlement des places fortes de Charleroi, Namur et Tournai. »

Votes des Sections.

Voici le résultat du vote dans les Sections :

1 ^{re} Section.	. . .	11	oui,	0	non,	2	abstentions.
2 ^e	»	8	»	0	»	1	»
3 ^e	»	7	»	0	»	6	»
4 ^e	»	12	»	0	»	3	»
5 ^e	»	11	»	2	»	0	»
6 ^e	»	6	»	1	»	1	»
TOTAUX.		55	oui,	3	non,	13	abstentions.

La Section centrale a voté le projet à l'unanimité des membres présents. Elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
G. HELLEPUTTE.

Le Président,
F. SCHOLLAERT.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 27 APRIL 1904.

Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven
voor het dienstjaar 1904 ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

De Buitengewone Begrooting, verleden jaar op 7 Juni 1903 neergelegd, werd dit jaar den 2ⁿ Februari 1904 ingediend.

De achtbare Minister van Financiën en Openbare Werken verdient dank en lof omdat hij aldus rekening hield met de wenschen der Kamer.

Eene enkele maal werd de Begrooting nog vroeger aangeboden, te weten op 12 Januari.

Het was in 1886, 't is te zeggen de eerste maal dat ze werd overgelegd als afzonderlijk wetsontwerp.

Wil de achtbare Minister bij voortduring zijne aandacht op dat punt vestigen, dan mag er gehoopt worden dat de Buitengewone Begrooting binnen enkele jaren zal overgelegd worden te zelfder tijd als de andere begrootingen.

De Begrooting voor dit jaar behelst geen enkel nieuw aanzienlijk werk.

Anderzijds zijn de opmerkingen, hetzij in de afdeelingen, hetzij in de Middenafdeeling geopperd, enkel de herhaling van reeds vroegere jaren gemaakte bemerkingen. Het verslag der Middenafdeeling kan dus heel kort zijn.

In verscheidene afdeelingen, alsook in de Middenafdeeling werd met leedwezen de aandacht gevestigd op de traagheid bij het uitvoeren der werken waartoe werd besloten.

Naast de groote werken, zooals de vaart van het Centrum, het verbreed

(1) Begrooting, n° 54.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer HELLEPUTTE, bestond uit de heeren COUSOT, VERHAEGEN, VISART DE BOCAINÉ, LEVIE, BERTRAND en HELLEPUTTE.

en verdiepen der vaart van Charleroi, enz., werd de aandacht voornamelijk gevestigd op :

1^o Den spoorweg Muysen-Schaarbeek-Halle.

2^o Het verleggen van den ringspoorweg op 't grondgebied van Schaarbeek.

3^o Het leggen van talrijke banen. Als voorbeeld werd vermeld de baan van Lommel naar Leopoldsburg, waar toe sedert 1898 is besloten en waarvan het ontwerp thans nog niet is opgemaakt.

Welnu die baan is gelegen in eene volstrekt vlakke streek. De benoodigde grond bestaat nagenoeg overal, 't is te zeggen dat de gewone en soms billijke verontschuldiging der onteigeningen niet bestaat.

Het werk bestaat vooral in besteeën en kasseien. Geene enkele, om 't even welke moeilijkheid is er te overwinnen, geen enkel echt kunstwerk uit te voeren!

4^o De lokalen der Koninklijke Vlaamsche Academie te Gent.

Tot de inrichtingswerken der vergaderingszaal is sedert lang besloten. Kredieten werden toegestaan, de plans opgemaakt, de aanbesteding gedaan en dezer uitslagen goedgekeurd. Sedert twee jaar nochtans, liggen de werken stil en is de zaal niet bruikbaar!

5^o Het voltrekken van het nieuw provinciegebouw te Hasselt.

De eerste onderhandelingen dienaangaande werden met de Regeering aangeknoopt in 1887; zij hadden tot gevolg het aanbesteden van het metselwerk door den Staat in 1897. Sedert blijven de nieuwe gebouwen onvoltrokken en onbruikbaar en de Provincieraad is bij voortdurend verplicht eene feestzaal te huren voor zijne jaarlijksche zittingen.

De provincie heeft aan den Staat beloofd bij te dragen voor 100,000 frank, waarop 35,000 frank reeds werden uitbetaald, te weten : 10,000 frank in 1897 en 25,000 frank in 1899. Ziende dat er hoegenaamd geen maatregel wordt genomen voor het volkenden der werken, heeft de Bestendige Deputatie in 1900 het overige der bijdrage, of 65,000 frank, doen inschrijven op het Grootboek van Staatsschuld, mits dat ze die som zal terug halen zoodra de Staat de werken hervat.

Waarom die onbegrijpelijke en jammerlijke vertraging?

Verschillende denkbeelden werden daarover geopperd.

Men deed opnieuw uitschijnen dat het nuttig ware minder werken in eens aan te vangen en de pogingen en geldmiddelen samen te voegen voor een kleiner getal werken, die aldus spoediger zouden kunnen voltrokken worden.

In een onlangs gevoerd debat, verklaarde de achtbare Minister van Openbare Werken aan de Kamer dat hij er toe was besloten geen nieuwe werken van zekeren omvang te beginnen, vooraleer de aan den gang zijnde werken voltooid zijn.

Die uitmuntende maatregel zou de uitgedrukte wenschen alle voldoening schenken.

Een ander lid schrijft het kwaad, waarover geklaagd wordt, nog toe aan eene andere oorzaak. Volgens hem worden er te dikwijls te veel veranderingen toegebracht aan de ontwerpen, bij dezer uitvoering.

Dat lid haalde namelijk het geval aan der havenwerken te Brussel en te Oostende. Ook die opmerking is juist, alhoewel men dient te erkennen

dat voor de havenwerken te Brussel, de bedoelde wijzigingen volkomen gewettigd zijn, en dat het niet mogelijk ware geweest vroeger er toe te besluiten, gezien de tegenkanting waarop de gewichtigste en de meest billijke veranderingen stooten van wege de besturen die het meest rechtstreeks belang hadden bij de degelijke uitvoering der werken.

Door te handelen zooals hij deed, heeft het achtbaar Kabinetshoofd een dienst bewezen, waarover men hem misschien niet erkentelijk genoeg is.

Doch al wordt de gewichtigheid van bovenstaande opmerkingen erkend, toch dient men vast te stellen dat de voorgestelde middelen niet doelmatig genoeg zullen zijn.

De bron van het kwaad ligt nog en vooral elders. Het is namelijk eene slechte inrichting van het Bestuur van Bruggen en Wegen, dat niet meer beantwoordt aan den toestand en de huidige behoeften.

Dat wij in België beschikken over een voldoende geleerd technisch personeel en over genoeg machtige uitvoeringsmiddelen om zelfs de grootste werken vlug en goed uit te voeren, dat kan geen oogenblik betwijfeld worden.

Maar het personeel, dat echter te weinig talrijk is, wordt slecht gebruikt, het werk wordt slecht verdeeld, 't is te zeggen dat de inrichting gebrekkig is.

Het achtbaar Kabinetshoofd houdt er zich mede bezig; reeds zijn er eenige maatregelen genomen.

Kamer en land zullen hem dank weten indien hij voor het volvoeren dier grondige en dringende hervorming al zijne welbekende krachtdadigheid aan den dag legt.

*
* * *

De toepassing voortzettende van een zeer juist denkbeeld, heeft de Regeering in de Inleidende nota der Begrooting omstandig de buitengewone uitgaven sedert 1895 opgegeven, en ze gerangschikt als « uitgaven tot economische inrichting welke rechtstreeks inkomsten voortbrengen », en « onrechtstreeks inkomsten voortbrengen » en in « andere uitgaven ».

In de gedachte der Regeering nog dieper dringende, wilde de Middenafdeeling weten welke voor elk jaar, sedert 1878, de toeneming was van de lasten der Begrooting van Staatsschuld uit hoofde van de spoorwegen en welke de toeneming was van de netto opbrengst.

Zij stelde de volgende vraag aan de Regeering. Onnoodig aan te dringen op het belang van het ontvangen antwoord.

Vraag.

« § III der Inleidende Nota behelst allergewichtigste inlichtingen over de verhouding tusschen de toeneming der netto-ontvangsten van Staats-spoorwegen en de toeneming van de lasten der Begrooting van Staatsschuld wegens de inrichtingskosten.

» De groote gewichtigheid dier inlichtingen waardeerende, met het oog op het winstgevend vermogen van de kapitalen welke aan den spoorweg besteed zijn, zou het de Middenafdeeling genoegen doen die inlichtingen te zien aanvullen door eene tabel met voor elk der jaren 1878 tot en met 1903 :

- » Het bedrag der nominale kapitalen, aan den spoorweg besteed;
- » De ruwe ontvangst;

- » De beheerkosten;
- » Het bedrag der pensioenen aan de oude ambtenaars en bedienden betaald;
- » Het aandeel betaald aan de maatschappijen welker lijnen de Staat beheert;
- » De jaarsommen betaald wegens afkoop van lijnen of van materieel met aanduiding van het gedeelte « interest » en het gedeelte « uitdelging »;
- » De interesten betaald aan de houders van titels uit hoofde der nominale kapitalen, door den spoorweg opgeslorpt;
- » De uitgaven aan uitdelding, op die kapitalen genomen;
- » In voorkomend geval de kosten van leening, uitdelging, enz., ten laste van den spoorweg in verhouding tot de kapitalen welke aan den spoorweg werden besteed. »

Antwoord.

- « De vier hierbijgevoegde tabellen antwoorden op de vraag.
- » Tabel I behelst de toeneming der netto ontvangsten van den spoorweg.
- » Tabel II doet de jaarlijksche toeneming uitschijnen van de financieele lasten door de Begrooting van Staatsschuld gedragen.
- » Voor de uitgifte van kapitalen vermeld in de tweede kolom dier tabel, dient men op te merken dat de uitgaven voor eerste inrichting van den spoorweg betaald werden hetzij met titels van Staatsschuld, tegen pari, ofwel in specie.
- » Het kapitaal der titels overeenkomende met de uitgaven in specie vereffend, werd berekend tegen den *gemiddelden netto koers* der titels, verkocht gedurende elk der bedoelde jaren, zoowel voor den spoorweg als voor de andere buitengewone uitgaven.
- » De *netto koers* werd berekend met aftrekking van de leeningskosten, bedoeld in de laatste alinea der vraag.
- » Van 1878 tot 1893 werden titels uitgegeven tegen 3 %, 3 ½ % en 4 %; sedert 1894 gebeurden de uitgiften uitsluitend in titels tegen 3 %; de indeeling volgens den aard van schuld is het voorwerp van tabel IV.
- » De kolommen 6 en 7 der tabel II vermelden de jaarlijksche verhoogingen en verminderingen, voortvloeiende uit den dienst der jaarsommen, betaald voor den afkoop van vergunningen en van materieel.
- » Tabel III geeft de onderverdeeling op in interesten en uitdelgingen der van 1878 tot 1903 betaalde jaarsommen.
- » Wat de uitdelgingskosten betreft, waarvan spraak is aan het slot der vraag, zij bestaan enkel in het betalen van makelaarsloon tegen 1 ‰ der ter Beurs ingekochte kapitalen.

» Uit de tabellen I en II blijkt, dat van 1878 tot 1903, de toeneming der netto ontvangsten van den spoorweg fr. 51,082,857 »
 beliep, terwijl het bedrag der financieele lasten, gedurende
 hetzelfde tijdvak ontstaan, maar. 42,600,000 »
 beloopt.

» Het *overschot der netto ontvangst* bedraagt dus rond
 de. fr. 8,484,000 »

Tabel I. — Financieele uitslagen van het beheer der spoorwegen door den Staat, sedert 1878 tot 1903.

JAAR.	Ruwe ontvangsten.	UITGAVEN.				Netto ontvangst.
		Uitgaven voor beheer.	Aandeel betaald aan de Maatschap- pijen welke lijnen de Staat beheert.	Pensioenen betaald aan de oude ambtenaren en bedienden.	TE ZAMEN.	
1	2	3	4	5	6	7
1878	95,795,895 60	57,735,156 45	3,964,483 65	188,150 .	61,887,750 06	33,908,143 54
1879	100,190,870 33	59,446,768 82	4,120,424 41	193,161 .	63,760,354 23	36,430,516 10
1880	113,874,074 41	68,657,314 40	5,004,122 39	193,546 .	75,854,782 70	40,019,291 62
1881	115,497,486 96	71,664,554 85	5,208,265 19	202,845 .	77,075,663 04	38,421,823 92
1882	119,546,432 78	74,808,908 52	4,710,746 28	217,030 .	79,736,684 60	39,809,748 18
1883	121,048,739 77	73,421,071 37	4,033,521 21	258,207 .	78,612,599 58	43,536,140 19
1884	120,195,486 55	71,824,791 77	4,858,796 97	296,529 .	76,960,117 74	43,235,368 79
1885	119,773,906 25	70,054,673 50	5,020,998 44	309,240 .	75,384,911 94	44,388,994 20
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	4,724,582 90	351,751 .	70,992,664 05	45,536,844 61
1887	124,137,746 12	66,689,605 26	4,712,696 88	353,876 .	71,756,178 14	52,381,567 98
1888	131,612,616 45	69,971,528 50	4,643,499 12	386,182 .	75,001,009 62	56,611,606 83
1889	136,920,084 34	74,714,532 80	4,886,355 61	457,617 .	80,038,503 41	56,881,580 93
1890	141,251,819 07	84,045,523 46	5,076,115 53	464,579 .	89,586,217 99	51,665,601 08
1891	142,816,555 82	84,224,514 76	5,155,667 91	482,550 .	89,860,732 67	52,955,823 15
1892	140,026,549 80	82,480,428 76	4,995,228 91	509,296 .	87,984,953 67	52,041,596 13
1893	145,609,996 07	81,593,514 69	5,289,256 27	535,258 .	87,416,008 96	58,193,987 11
1894	152,974,889 18	86,557,469 59	5,299,397 30	561,209 .	92,398,075 60	60,576,813 49
1895	154,467,350 51	90,456,312 18	5,503,113 98	615,012 .	96,354,438 16	58,112,912 35
1896	162,931,764 88	91,557,285 30	5,509,680 53	675,629 .	97,742,594 03	65,189,170 25
1897	188,157,185 83	109,904,349 56	5,723,068 07	724,113 .	116,351,530 63	71,785,655 20
1898	191,584,178 70	112,902,678 62	5,340,133 56	764,366 .	119,007,178 18	72,577,000 52
1899	201,229,218 83	118,681,088 59	5,749,948 14	809,395 .	125,240,451 73	75,988,787 10
1900	209,194,311 34	140,428,194 93	4,945,448 56	919,620 .	146,293,263 49	62,901,047 85
1901	207,768,557 31	139,587,582 85	4,815,166 56	906,299 .	145,309,048 41	62,459,508 90
1902	215,465,647 22	135,478,385 56	4,882,994 73	960,367 .	141,521,747 20	74,143,899 93
1903	(¹) 224,900,000 .	(¹) 133,870,000 .	(¹) 5,039,000 .	(¹) 1,000,000 .	139,909,000 .	84,991,000 .

(¹) Nabijkomend cijfer.

Netto ontvangst in 1903 fr. 84,991,000 »

— in 1878 33,908,143 »

Verhooging der netto ontvangst fr. 51,082,857 »

Tabel II. — Tabel vermeldende per jaar, eenerzijds het nominaal kapitaal der titels anderzijds, de toeneming van de lasten van Staatsschuld ten gevolge van

JAAR.	NOMINAAL KAPITAAL der titels per jaar uitgegeven voor het dekken van de kosten voor eerste inrichting van den spoorweg.	LASTEN IN VERHOUDING TOT HET UITGEGEVEN NOMINAAL KAPITAAL.		
		Interesten	Uitdelging.	Totaal.
1	2	3	4	5
1878	56,918,000 "	2,119,724 "	115,856 "	2,235,580 "
1879	44,656,600 "	1,559,112 "	89,275 20	1,648,385 20
1880	40,854,700 "	1,994,188 "	99,709 40	2,093,897 40
1881	55,195,200 "	2,207,808 "	110,390 40	2,318,198 40
1882	70,420,900 "	2,290,728 "	140,841 80	2,431,569 80
1883	57,954,500 "	1,518,180 "	75,900 "	1,594,089 "
1884	14,204,700 "	568,188 "	28,409 40	596,597 40
1885	14,455,700 "	578,148 "	28,907 40	607,055 40
1886	(¹) 100,840,200 "	3,529,407 "	201,680 40	3,731,087 40
1887	13,808,600 "	483,501 "	27,617 20	510,918 20
1888	13,640,600 "	477,421 "	27,281 20	504,702 20
1889	15,081,000 "	527,855 "	30,102 "	557,997 "
1890	17,014,700 "	595,514 50	34,029 40	629,543 90
1891	17,446,900 "	528,930 "	34,893 80	563,823 80
1892	19,076,500 "	582,748 "	38,152 60	620,900 60
1893	13,985,500 "	427,118 "	27,971 "	455,089 "
1894	17,339,800 "	520,194 "	34,679 60	554,873 60
1895	17,057,800 "	511,734 "	34,115 60	545,849 60
1896	25,285,500 "	758,559 "	50,570 60	809,129 60
1897	(¹) 52,584,600 "	1,571,538 "	104,769 20	1,676,307 20
1898	(²) 240,786,200 "	7,223,586 "	481,572 40	7,705,158 40
1899	(³) 89,501,900 "	2,685,057 "	179,003 80	2,864,060 80
1900	62,094,600 "	1,862,838 "	124,189 20	1,987,027 20
1901	69,531,100 "	2,085,953 "	139,062 20	2,224,995 20
1902	64,104,800 "	1,923,144 "	128,209 60	2,051,353 60
1903	62,470,500 "	1,874,115 "	124,941 "	1,999,056 "
	1,235,088,700 "	41,005,048 50	2,510,177 40	43,515,225 90

(¹) Inbegrepen 87,134,175 frank, zijnde het kapitaal uitgegeven voor de omzetting van de titels der Luxemburger spoorwegmaatschappij.

(²) Jaarsommen uitgedelgd ten gevolge van de omzetting van de titels der Luxemburger maatschappij.

(³) Met inbegrip van het kapitaal der tiels van maatschappijen, door de Schatkist uitbetaald, te weten : 2,554,000 frank in 1897, 699,500 frank in 1898 en 29,412,850 frank in 1899. (Antwerpen-Gent, Eekloo-Gent, Tongeren-Bilsen, Est-Belge, Antwerpen-Rotterdam en Luiker-Limburgerspoorweg.)

(⁴) Jaarsommen bestemd om de lasten te dekken der verplichtingen van verscheidene maatschappijen, waarvan de Staat den dienst overnam.

(⁵) Opheffing van de huur der lijn Antwerpen-Rotterdam (fr. 1,000,000) en uitdelging der jaarsommen in verhouding tot de obligatiën van maatschappijen, door de Schatkist uitgekeerd en waarvan het kapitaal aangeduid is in bovenstaande nota (3).

uitgegeven voor het dekken van de kosten voor eerste inrichting van den spoorweg en, de uitgifte van titels en van de betaling der jaarsommen en huurgelden.

Jaarsommen voor afkoop van vergunningen en huurgeld voor de lijn Antwerpen-Rotterdam		BEDRAG per jaar van de nieuwe lasten door de Begroeting van 's Lands Schuld afgedragen.	Opmerkingen.
Jaarsommen en nieuwe huurgelden.	Afleggingen of jaarlijksche verminderingen.		
6	7	8	
•	•	2,253,560 »	De prijs der lijnen, door den Staat overgenomen van 1878 tot 1903, waarvan een gedeelte terug werd afgestaan aan Nederland, werd heel en al uitgetrokken op de Begrotingen van Buitengewone uitgaven en de kosten werden gedekt door de uitgiften van titels van Staatsschuld.
+ 35,784 58	•	1,684,160 78	
+ 500,000 •	— 35,709 58	2,558,187 82	
+ 500,000 •	•	2,810,098 40	Die uitgiften zijn begrepen in de cijfers vermeld in kolom 2 der tabel
•	— 515 •	2,451,054 80	
+ 695 •	•	1,594,784 »	Van 1881 tot 1902, heeft Nederland in Staatskas den prijs gestort voor de baanvakken welke het van België overnam; die stortingen, welke te samen fr. 31,321,356.83 bedragen, werden als <i>Buitengewone ontvangsten</i> ingeschreven.
•	— 625 •	595,072 40	
•	(¹) — 568,900 •	38,155 40	Daarmede dient men rekening te houden om het bedrag te bepalen van de lasten welke werkelijk op den spoorweg drukken wegens de uitgifte van titels voor 't betalen van de afgekochte lijnen. Men dient dus van het cijfer. fr. 43,602,008 59 320 % op fr. 31,321,356 83 af te trekken,
•	(²) — 3,485,925 •	247,162 40	
•	— 9,175 •	501,745 20	of nagenoeg 1,002,000 •
•	— 50 •	504,652 20	
•	— 50 •	557,947 »	wat dus het bedrag der financiële lasten voortkomende van de kosten van eerste inrichting, van 1878 tot 1903, vermindert tot . fr. 42,600,008 59
•	— 50 •	629,495 90	
•	— 3,700 •	560,125 80	IV. B. — Men dient op te merken dat de interesten, waarvan het bedrag opgegeven staat in kolom 3, berekend werden naar het bedrag dat wezenlijk betaald werd op 't oogenblik der uitgifte van de titels (4 %, 3 1/2 % en 3 %), 't is te zeggen zonder rekening te houden met de verminderingen welke het gevolg waren van de later verwezenlijkte omzettingen.
•	— 3,075 •	617,825 60	
•	— 25 •	455,064 »	
+ 575 •	•	555,448 60	
•	— 650 •	545,109 60	
+ 575 •	•	809,704 60	
(¹) + 3,429,505 96	— 50 •	5,105,761 16	
(¹) + 455,592 91	(⁵) — 1,294,039 57	6,866,711 94	
(¹) + 145,762 50	(²) — 626,580 •	2,581,243 30	
(¹) + 955,537 69	— 2,005 •	2,940,559 89	
(¹) + 96,187 50	— 1,582 50	2,319,620 20	
+ 3,047 50	— 260 •	2,054,141 10	
+ 835 •	— 5,267 50	1,994,625 50	
+ 6,122,906 64	— 6,056,213 95	43,602,008 59	
+ 86,782 69			

Verhooging der netto ontvangst (TABEL I) fr. 31,082,857 »

Toeneming der financiële lasten 42,600,008 59

Overschot netto ontvangst fr. 8,482,848 41

Tabel III. — Financieele lasten van den spoorweg jaarlijks gedragen door de Begrooting van Staatsschuld, wegens de jaarsommen betaald voor den afkoop van lijnen of materieel en voor het huren van de lijn Antwerpen-Rotterdam.

JAAR.	JAARSOMMEN BETAALD VOOR AFKOOP VAN LIJNEN OF MATERIEEL.			Op voorhand betaalde huur van de lijn Rotterdam- Antwerpen.	TOTAAL der kolommen 4 en 5.
	Interesten.	Uittelging.	TOTAAL.		
1	2	3	4	5	6
1878	12,834,549 98	998,387 02	13,832,937 .	.	13,832,937 .
1879	12,815,688 56	1,042,033 22	13,857,721 58	.	13,857,721 58
1880	12,751,901 31	1,081,020 69	13,833,012 .	500,000 .	14,333,012 .
1881	12,708,249 70	1,125,662 30	13,833,912 .	1,000,000 .	14,833,912 .
1882	12,862,697 77	1,170,699 23	13,833,397 .	1,000,000 .	14,833,397 .
1883	12,615,318 26	1,218,773 74	13,834,092 .	1,000,000 .	14,834,092 .
1884	12,563,900 60	1,267,476 40	13,833,467 .	1,000,000 .	14,833,467 .
1885	12,514,686 04	749,880 90	13,264,567 .	1,000,000 .	14,264,567 .
1886	9,001,607 57	777,934 43	9,779,542 .	1,000,000 .	10,779,542 .
1887	8,961,831 93	809,635 07	9,771,467 .	1,000,000 .	10,771,467 .
1888	8,928,784 59	842,632 41	9,771,417 .	1,000,000 .	10,771,417 .
1889	8,894,582 74	870,984 26	9,771,307 .	1,000,000 .	10,771,307 .
1890	8,858,575 30	912,741 70	9,771,317 .	1,000,000 .	10,771,317 .
1891	8,818,250 82	949,366 18	9,767,617 .	1,000,000 .	10,767,617 .
1892	8,776,425 61	988,116 39	9,764,542 .	1,000,000 .	10,764,542 .
1893	8,736,060 58	1,028,456 42	9,764,517 .	1,000,000 .	10,764,517 .
1894	8,694,042 29	1,071,049 71	9,765,092 .	1,000,000 .	10,765,092 .
1895	8,650,275 93	1,114,166 07	9,764,442 .	1,000,000 .	10,764,442 .
1896	8,604,742 29	1,160,274 71	9,765,017 .	1,000,000 .	10,765,017 .
1897	11,094,792 74	2,099,678 22	13,194,470 96	1,000,000 .	14,194,470 96
1898	11,229,649 82	2,126,374 68	13,356,024 50	.	13,356,024 50
1899	10,878,885 39	1,994,321 61	12,873,207 .	.	12,873,207 .
1900	11,609,680 51	2,217,053 18	13,826,733 69	.	13,826,733 69
1901	11,591,108 50	2,350,256 19	13,921,364 69	.	13,921,364 69
1902	11,503,475 82	2,418,676 37	13,924,152 19	.	13,924,152 19
1903	11,410,377 95	2,503,141 74	13,919,719 69	.	13,919,719 69

Tabel IV.

JAAR.	KAPITALEN UITGEGEVEN VOOR HET DEKKEN VAN DE UITGAVEN VOOR EERSTE INRICHTING VAN DEN SPOORWEG.			
	3 1/2 %	3 1/2 %	4 %	TOTAAL.
1878.	15,699,600 »	»	41,218,400 »	56,918,000 »
1879.	22,655,200 »	»	22,001,400 »	44,656,600 »
1880.	»	»	49,854,700 »	49,854,700 »
1881.	»	»	55,195,200 »	55,195,200 »
1882.	52,610,800 »	»	17,810,100 »	70,420,900 »
1883.	»	»	37,954,500 »	37,954,500 »
1884.	»	»	14,204,700 »	14,204,700 »
1885.	»	»	14,455,700 »	14,455,700 »
1886.	»	100,840,200 »	»	100,840,200 »
1887.	»	13,808,600 »	»	13,808,600 »
1888.	»	13,640,600 »	»	13,640,600 »
1889.	»	15,081,000 »	»	15,081,000 »
1890.	»	17,014,700 »	»	17,014,700 »
1891.	16,342,300 »	1,104,600 »	»	17,446,900 »
1892.	16,984,500 »	2,091,800 »	»	19,076,300 »
1893.	12,474,900 »	1,510,600 »	»	13,985,500 »
1894.	17,339,800 »	»	»	17,339,800 »
1895.	17,057,800 »	»	»	17,057,800 »
1896.	25,285,300 »	»	»	25,285,300 »
1897.	52,384,600 »	»	»	52,384,600 »
1898.	240,786,200 »	»	»	240,786,200 »
1899.	89,501,900 »	»	»	89,501,900 »
1900.	62,094,600 »	»	»	62,094,600 »
1901.	69,531,100 »	»	»	69,531,100 »
1902.	64,104,800 »	»	»	64,104,800 »
1903.	62,470,500 »	»	»	62,470,500 »
	837,303,900 »	105,092,100 »	252,692,700 »	1,235,088,700 »

* *

Eene andere opmerking, dikwijls opgeworpen door de afdeelingen voor vroegere begrootingen, werd insgelijks dit jaar gemaakt.

Het betreft de te groote kosten van zekere lokalen, zooals gebouwen en statieën voor den spoorweg, post- en telegraafkantoren, enz.

In eene der afdeelingen heeft een lid der Regeering geantwoord dat men nochtans van de Regeering niet kon vergen gebouwen zonder eenige kunstwaarde op te richten.

Daarom is het klaarblijkelijk niet te doen.

Niemand wenscht of vraagt dat men, onder voorwendsel van bezuiniging, geene rekening zou houden met de schoonheid.

Schoonheid is echter niet te verwarren met weelde.

Wij achten het onredelijk, spoorweggebouwen of postkantoren te maken zoo prachtig als stadhuizen.

Het strijdt tegen de meest gegronde beginselen der schoonheidsleer zoo men een gebouw geen voorkomen geeft dat strookt met zijne bestemming.

Zoo wij, na het vraagstuk op kunstgebied te hebben beschouwd, het onderzoeken op 't gebied van nuttigheid, dan bevinden wij dat er evenzeer wordt gedwaald.

Met de sommen, nutteloos verspild in zekere onzer groote statieën, had men een aantal onzer steden van tweeden rang overdekte spoorhallen kunnen geven, die thans ontbreken, tot groot nadeel voor de reizigers.

De Middenafdeeling herinnert daarom aan de beschouwingen der vroegere Middenafdeelingen dienaangaande.

Zij vestigt er nogmaals de ernstigste aandacht der Regeering op.

* *

De klachten der inwoners van het arrondissement Sint-Nicolaas vonden weérklank in de Middenafdeeling.

Onbetwistbaar is het, dat, gezien stellige verbintenissen, het arrondissement Sint-Nicolaas mocht verwachten dat er eene brug over de Schelde zou worden gelegd, als rechtstreeksche verbinding met Antwerpen.

Zekere omstandigheden, waarover het onnoodig is uit te weiden, hebben belet dat de verbintenissen werden uitgevoerd.

De Middenafdeeling denkt eenparig dat die toestand het arrondissement Sint-Nicolaas recht geeft op vergoeding. Zij vestigt de ernstige aandacht der Regeering op dat punt, haar overigens de zorg overlatende de werken te bepalen, welke dienen uitgevoerd te worden, derwijze dat ze zooveel nut mogelijk opleveren voor dat arrondissement. De Staat mag minder dan wie ook zijne beloften onvolvoerd laten.

* *

Het onderzoek der artikelen gaf aanleiding tot eene reeks vragen, hierna aangeduid met de daarop verstrekte antwoorden. De meeste dezer antwoorden vergen geene uitlegging.

*
* *

EERSTE ARTIKEL DER TABEL. — *Braakland en domeinbosschen : bebossching, gezondmaking, aanlegging van ruimingswegen.*

Aangevraagd krediet : 200,000 frank.

Vraag.

« Kan het bebosschen van de duinen niet toevertrouwd worden aan het Bosch- en Waterwezen, dat naar men denken moet, het met meer bevoegdheid en meer welgelukken zou besturen? »

Antwoord.

« Ambtenaren en bedienden van het Bestuur van Bruggen en Wegen, van den Bijzonderen Dienst der kust, besteden aan het bebosschen van de duinen ijverige en verstandige zorgen, welke niet zonder goed gevolg blijven. Het schijnt dat het geen voordeel zou opleveren, dit werk aan het Water- en Boschwezen toe te vertrouwen. »

Vraag.

« Hoe werd het krediet gebruikt, dat in 1903 voor hetzelfde voorwerp toegestaan werd? »

Antwoord.

« Het krediet van 100,000 frank, uitgetrokken op de Buitengewone Begrooting voor 1903 (wet van 10 Augustus 1903), zal dienen voor het betalen van de hieronder vermelde werken, die aangevangen zijn :

1^o *Sonienbosch*. Aanleggen van brandafsluitende wegen ter plaatsen genoemd Jezuskens-Eik, Sint-Cornelis, Blankedelle, enz.

Aardewerken en gelijkmaken van den weg van 't Roode Klooster, en der Vergaarbaklaan, Netelenlaan en Beerenlaan. fr. 17,741 75

2^o *Rance-bosch*. Aanleggen van twee wegen met steenslag, te zamen 943 meters lang. 14,798 70

3^o *Hertogenwald*. Aanleggen van brandafsluitende wegen, delven van grachten tot gezondmaking op de Hooge-Venen, herzetten van het plantsoen in kweekerij voor het bebosschen der Venen 31,280 »

4^o *Domeinbosschen van de omschrijving Spa*. Aanlegging van het laatste vak der baan in de laagte van Chawion. Aanlegging van twee aardewegen in het bosch van Staneux. . . . 28,961 »

5^o *Domein-braakland te Malempré*. Aanleggen van brandafsluitende wegen en delven van een singelgracht. 2,259 24

6^o *Domeinbosschen en -gronden gelegen in de Limburgsche en de Antwerpsche Kempen*. Werken en beplanting 2,709 »

TOTAAL. fr. 97,749 69

Onvoorziene uitgaven. 2,250 31

BEDRAG VAN HET KREDIET . . fr. 100,000 »

ART. 2 DER TABEL. — Buurtwegen. — Aanleggingswerken.

Aangevraagd krediet : 2,000,000 frank.

Vraag.

- « Waarom werd het krediet verlaagd van 3,000,000 tot op 2,000,000 frank?
» De behoeften voor de openbare wegen schijnen niet geringer te zijn dan vroeger.
» Er wordt over geklaagd dat veel gemeenten lang moeten wachten naar de betaling van de verleende kredieten. »

Antwoord.

« Met de som van 3 miljoen, onder artikel 2 der Buitengewone Begrooting voor 1903 uitgetrokken, kon men de achterstallige toelagen van den Staat voor wegeniswerken uitbetalen.

» De Regeering is overtuigd dat het thans aangevraagde krediet van 2,000,000 frank toereikend zal zijn om ten gepasten tijde de toelagen te kunnen verleen en voor de werken die gedurende het jaar 1904 zullen voltooid worden.

» Over 't algemeen worden de toelagen uitbetaald zoodra de werken zijn opgenomen, op voorstel der gouverneurs. Is er soms vertraging, dan is het dikwijls de schuld der gemeenten zelve, die te lang wachten om aan de hogere overheid hare aanvragen tot uitbetaling te zenden, met de stukken tot slaving. Ten andere zouden de provinciale besturen in voorkomend geval onmiddellijk na het opnemen van de werken, en in afwachting van de slotrekeningen, kunnen voorstellen een merkelijk gedeelte der toelage uit te betalen, in verhouding tot den prijs der aanbesteding; de Regeering dringt te dier gelegenheid aan opdat het zoo geschiede, en dat dus de sommen, aan de ondernemers verschuldigd, zoo regelmatig mogelijk zouden betaald worden. De Schatkist, alsook de provincie- en gemeentekassen, kunnen enkel voordeel vinden bij die regelmatige betalingen, welke een gunstigen invloed uitoefenen op de aanbestedingsprijzen. »

De Middenafdeeling acht het nuttig de aandacht van de Kamer en van al de belanghebbende besturen te vestigen op het slot van dat antwoord.

Het is immers een middel om het in § 2 der vraag bedoeld bezwaar te verhelpen.

ART. 3 DER TABEL. — Spoorwegen. — Banen en werken.

Aangevraagd krediet : 22,000,000 frank.

Vraag.

- « Zijn de inrichtingswerken der statie Auvelais voorzien in de werken bedoeld onder artikel 3 der tabel : krediet van 3,350,000 frank.

« Wordt er ernstig gedacht aan een ontwerp tot het bouwen eener statie, geschikt om de steengroeven te Wihéries, nabij Dour, te bedienen? »

Antwoord.

« De inrichtingswerken der statie Auvelais zijn niet begrepen in de werken, door middel van bedoeld krediet uit te voeren.

» Een ontwerp is goedgekeurd voor het inrichten van den dienst voor zware goederen te Wihéries; de werken zullen uitgevoerd worden zoodra de noodwendigheid blijkt; plan en tabel der daartoe aan te koopen gronden zijn thans aan het door de wet voorgeschreven onderzoek onderworpen. In afwachting tot vermeld ontwerp wordt uitgevoerd, zal er eene halte van vierden rang ingericht worden; de werken worden eerlang aangevangen. »

Vraag.

« Hoe staat het met de studie der werken tot het vergrooten van de statie te Bergen en de afschaffing van den overweg aan de Jemappes-laan? »

Antwoord.

« Het Bestuur heeft een uitgebreid ontwerp opgemaakt voor het veranderen van de statie te Bergen; het is thans onderworpen aan het advies der Compagnie du Nord, in die statie insgelijks betrokken.

» Voor het afschaffen van den overweg aan de Jemappes-laan zal het Bestuur voor Bruggen en Wegen zorgen. »

Vraag.

« Voor hoeveel zijn de werken te Aalst, sedert acht of tien jaar begonnen, begrepen in het krediet van 5,350,000 frank, Art. 3A, 1^o? »

» Wanneer worden die werken aanbesteed en tegen wanneer voorziet men dat ze eindelijk voltooid zullen zijn? »

Antwoord.

« Eene som van 500,000 frank is voorzien voor de werken, te Aalst uit te voeren in 1904. De ophooging van de statie en het leggen der brug over den Dender zullen beginnen gedurende het zomergetijde.

» Het is niet mogelijk een datum te bepalen voor de voltooiing van al de werken te Aalst. »

Vraag.

« Ware er geen middel om in het krediet van 3.790,000 frank van hetzelfde artikel de verandering te begrijpen van de statie te Zandbergen, sedert zes jaar reeds beloofd, en waarvan de plans zijn opgemaakt; aan die plans ontbreekt nog alleen de handteekening van het diensthoofd der bruggen en wegen, die op eigen gezag en zonder reden ze gedurig uitstelt, niettegen-

staande de reeds oude beloften van wege den voorganger van den achtbaren Minister van Spoorwegen. »

Antwoord.

« Het ontwerp kon tot hiertoe niet goedgekeurd worden uit hoofde van de moeilijkheden, veroorzaakt door het aankopen van de noodige gronden. »

Vraag.

« Welke halte's en stopplaatsen worden ingericht door middel van de aangevraagde kredieten ? »

Antwoord.

« Het aangevraagde krediet moet dienen voor het inrichten :

» 1^o Van de halte's te Pry, Wildert, Corroy-le-Château, Gelrode, Faux, Thiméon, Beuzet, Sauvenière en Seveneeken ;

» 2^o Van de stopplaatsen te Godscheid, Iddergem, Kolveren, Gerlimpont, Schravenhage, Brussel-West (Gentschen Steenweg) en desnoods van die tot welker inrichting gedurende het dienstjaar zou worden besloten. »

Vraag.

« Zal het krediet van 600,000 frank voor den spoorweg van Antwerpen (Zuid) naar Mechelen toereikend zijn ? »

Antwoord.

« Het krediet zal toereikend zijn voor de in 1904 te doene uitgaven. »

Vraag.

« Hoe staat het met de werken voor den spoorweg van Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieters ? Zijn de toegestemde kredieten gansch verbruikt ?

» In hoe verre zal het krediet van 250,000 frank, uitgetrokken onder littera D van artikel 3, bijdragen tot het voltrekken van de werken ? »

Antwoord.

« De plans en tabellen der aan te koopen gronden zijn opgemaakt voor de goederen gelegen op 't grondgebied van zeven en twintig gemeenten van de acht en twintig. De aankopen worden thans gedaan.

» Mogelijk zal het Bestuur dit jaar beschikken over de noodige gronden om een vak der lijn te kunnen aanbesteden.

» De som van 250,000 frank, alsmede de overschotten der kredieten van vorige jaren, zullen gebruikt worden voor het betalen van vermelde gronden, en in voorkomend geval van het gedeelte der werken dat in 1904 kan uitgevoerd worden. »

Vraag.

« Is het krediet van 100,000 frank, voorzien voor het verplaatsen van den ringspoorweg van Brussel op 't grondgebied Schaarbeek, toereikend ? »

Antwoord.

« De aangeduide som van 100,000 frank, onder littera *D* der toelichtende nota, bedoelt enkel de werken voor welke die som zal toereikend zijn. De algeheele uitgave, met inbegrip der aan te koopen gronden, zal betaald worden op het gezamenlijk krediet van 22 millioen. »

Vraag.

« Zal het krediet van 60,000 frank voor het afbreken van den tunnel van 's Gravenbrakel toereikend zijn ? »

Antwoord.

« Die som zal voldoende wezen voor de eerste uitvoeringsstudiën, daar de werken niet moeten aangevangen worden gedurende het jaar 1904. »

Vraag.

« Welke zijn de veiligheidstoestellen, voorzien onder artikel 3, littera *E* (krediet van 500,000 frank) ?

» Denkt de Regeering ons net te voorzien van veiligheidstoestellen in den aard van de zoogezegde « krokodil », op het net der Compagnie du Nord gebezigd ?

» Zoo ja, zal de Regeering de gebreken weren, aan deze laatste toestellen bevonden ?

» Zal het krediet van 500,000 frank toereikend zijn voor het invoeren van de veiligheidssstelsels met aandrang gevraagd door de openbare meening, ten gevolge van de ongevallen dezer laatste jaren ? »

Antwoord.

« De sommen, benoodigd voor het invoeren van nieuwe veiligheidsinrichtingen in de statiën waarvan de inrichting is te veranderen, zijn begrepen in de sommen gezamenlijk uitgetrokken voor al de inrichtingswerken. (Litt. *A* der toelichtende nota van art. 3 der tabel.)

» 't Wordt dus goed verstaan dat de som van 500,000 frank vermeld onder littera *E* enkel veiligheidstoestellen betreft, aan te brengen in volle baan, of in de statiën waar dat werk geene veranderingen of uitbreidingen der baan vergt.

» Bewuste som zal besteed worden aan het uitbreiden en het verbeteren van de toestellen van blokstelsels, het aanbrengen van klinktoestellen in de tussenstatiën, het vermeerderen van 't getal telefoon- en beltoe-

stellen opdat de bedienden elkander zouden verstaan bij de verplaatsing van treinen.

» Veiligheidstoestellen in den aard van de « krokodil » worden niet voornamelijk bedoeld. Proefnemingen zijn aangevangen om een tuig te vinden dat bedoelde bezwaren niet oplevert. »

ART. 4 DER TABEL. — *Spoorwegen. — Trekdienst en materiëel.*

Aangevraagd krediet : 29,786,000 frank.

Vraag.

« Verscheidene leden hebben de aandacht gevestigd op de aanzienlijke sommen, sedert eenige jaren besteed aan het vermeerderen van het materieel van den trek- en vervoerdienst. Die vermeerdering schijnt hun niet in verhouding tot de uitbreiding van het net en het toenemen van verkeer en de ontvangsten.

» De Middenafdeeling wenscht dienaangaande de meening der Regeering te kennen. »

Antwoord.

« De Regeering acht die vermeerdering van materieel onontbeerlijk ; feitelijk is ze veeleer geringer dan het toenemend verkeer zou vereischen.

» 't Is dank aan de meerdere trekkracht der locomotieven, aan de meerdere draagkracht der wagens, en aan eene reeks maatregelen waardoor de gemiddelde tijd van gebruik dier wagens verminderd werd, dat men kon beantwoorden aan de vereischten van het goederenvervoer.

» Er moesten meer reizigers-rijtuigen worden aangeschaft, ten gevolge van het toenemend verkeer en van de nieuwe maatregelen, genomen tot meerder gemak voor de reizigers : als daar zijn minder plaatsen in ieder vak, en zijgangen. »

ART. 6 DER TABEL. — *Telegrafen en telephoon. — Nieuwe lijnen, gebouwen, toestellen, netten, enz.*

Aangevraagd krediet : 3,725,000 frank.

Vraag.

« Herhaaldelijk werd de wensch uitgedrukt tot uitbreiding van het telephoonnet.

» Kan van de telephoonlijnen langs de buurtspoorwegen geen gebruik worden gemaakt om met weinige kosten en althans in zekere mate die wensch in te willigen? »

Antwoord.

« Ten gevolge der wijze van inrichting der telephoonleidingen voor den dienst der buurtspoorwegen, kunnen deze lijnen niet dienen voor het over-

seinen van andere berichten dan die voor den dienst; bedoeld net kan dus niet worden verbonden met dit van den Staat.

» De telefoonposten der buurtlijnen zijn in reeksen ingedeeld, 't is te zeggen dat de leiddraad achtereenvolgens door elk der toestellen loopt, welke op zijn weg zijn geplaatst. Die schikking werd verkozen voor 't gemak van de berichtwisseling tusschen de posten en voor het vereenvoudigen van het werk der beamten van de Nationale Maatschappij; daaruit volgt eene merkelijke vermeerdering van de electrische spanning der leiding, hetgeen in geval van onderhandelingen op verren afstand, waarbij men tevens het net der buurtlijnen en het algemeen net van den Staat zou bezigen, meesttijds alle gemeenschap onmogelijk zou maken. Ten andere laat de indeeling der posten, in reeksen, niet toe het geheim der berichten te waarborgen : de berichten, gewisseld tusschen twee posten, kunnen gehoord worden door al de statien derzelfde lijn. Dat bezwaar is des te erger, daar het meerendeel van de telefoonposten der buurtspoorwegen gevestigd zijn in huizen welke voor het publiek openstaan en dus gemakkelijk toegankelijk zijn voor iedereen.

» Met het oog eindelijk op den dienst der spoorwegen, zou het benuttigen van de telefooninrichtingen voor andere berichten dan voor den dienst, erge gevaren kunnen medebrengen, want een gesprek tusschen twee om 't even welke posten eener lijn belet op dat oogenblik elk ander telefoon-gesprek op die lijn. »

Bovenstaande redenen zijn afdoende om de telefoonlijnen der buurtspoorwegen niet te verbinden met Staats net.

Doch zonder aan dit van den Staat te zijn verbonden, kan dat net in veel omstandigheden het publiek van dienst zijn :

Voor het overmaken van berichten, naar eene door den buurtspoorweg bediende plaats;

Voor het overseinen van telegrammen.

Ten minste op ééne plaats is iedere buurtspoorweg verbonden aan Staatsspoorweg en bijgevolg bezit elke buurtlijn een telefoonpost nabij een telegraafkantoor.

Dus zou er zeer ernstig te onderzoeken vallen of zij die beheer voeren over buurtlijnen, het publiek niet in bovenbedoelde mate gebruik moeten laten maken van hunne telefoonlijnen.

Het geheim der mededeelingen zou voorwaar minder worden gewaarborgd dan op Staats telefoonnet, ofschoon het daar evenmin volstrekt bestaat.

Dat zou het publiek overigens weten en in menig geval is dat geheim van weinig belang, en meerendeels ligt er niets vertrouwelijks in het ontbieden van een geneesheer, een veearts, het bericht van iemands erge ziekte, over het missen van aansluiting, over eene gedane verzending, enz.

Briefkaarten verzekeren evenmin het geheim der mededeelingen en toch worden zij zeer veel gebruikt.

De exploitatiedienst der buurtlijn zelve is zoo onbeduidend dat hij niet kan worden gehinderd door enkele mededeelingen van bijzondere personen.

ART. 8 DER TABEL. — *Nieuwe Militaire School. — Bouw- en voltooiingswerken.*

Aangevraagd krediet : 2,345,000 frank.

Vraag.

« Hoeveel leerlingen zullen in het gebouw der Militaire School gehuisvest worden? »

Antwoord.

« Zooals de Regeering antwoordde op eene vraag betreffende artikel 8 van de tabel der Buitengewone Begrooting voor 1902, zullen de lokalen der Militaire School kunnen betrokken worden door 540 leerlingen, waaronder 360 behorende tot de Militaire School zelve en 180 tot de Applicatie School. »

ART. 9 DER TABEL. — *Aankoop van onroerende goederen tot vermeerdering van het boschdomein en tot uitstrekking of regeling der grenzen van Staats eigendommen, voornamelijk der domeinduinen.*

Aangevraagd krediet : 300,000 frank.

Vraag.

« De Afdeeling vraagt om de tabel der goederen onderworpen aan het Boschwezen en door den Staat verkocht :

- » 1^o Onder het Nederlandsch bewind;
- » 2^o Sedert het jaar 1830. »

Antwoord.

« Gevraagde tabel is te vinden op bladzijde 19 en 20 van het hierbijgevoegd verslag, dat uitgaat van eene commissie aangesteld in den schoot van den Hooger Raad voor het Boschwezen.

» Ziehier de algeheele oppervlakte der bewuste goederen door den Staat verkocht :

» 1 ^o Onder het Nederlandsch bewind, van 1814	
tot 1830.	37,756 h. 45 a. 21 c.
» 2 ^o Van 1831 tot 1880	15,488 h. 72 a. 68 c.

Te zamen. 53,245 h. 17 a. 89 c.

» Sedert 1881 werd geen enkel domeinbosch vervreemd.

A. — Tijdvak van 1814 tot 1830.

PROVINCIE	GEBIED.	OMSCHRIJVING.	INHOUD.	VERKOOP- PRIJS.	HUIDIGE TOESTAND DER VERKOCHE BOSSCHEN.		OPMERKINGEN.
					Rebouwd land.	Bosschen.	
			Hect. A. C.		Hect. A. C.	Hect. A. C.	
Brabant	Brussel	Soniën	100.56.50	228,194 69	"	100.56.50	
		Brabant	1,085.00.00	2,208,414 80	1,085.00.00	"	Dotatie van hertog de Wellington.
Oost- en Westvlaanderen .	Id.	Oost- en Westvlaanderen	945.55.18	917,583 "	945.55.18	"	Nagenoeg al in bouwland herschapen.
Limburg	De Kempen	Hasselt en Brée	"	Niet.	"	"	
Antwerpen	Id.	Antwerpen, Herenthals .	"	Niet.	"	"	
Luik	Luik	Luik	4,047.85.67	1,755,061 "	5,050.00.00	1,017.85.67	Volwassen boomen met onderhout en gewoon hakhout, doorgaans middelmatig.
		Comblain-au-Pont . .	1,291.77.78	425,425 "	520.00.00	971.77.78	Tamelijk goede bosschen.
		Dolhain	294.11.52	55,500 "	"	294.11.52	Goede bosschen.
		Spa	724.15.71	157,556 "	"	724.15.71	Gewoon hakhout gebleven, middelmatig.
Henegouw	Henegouw	Charleroi	"	Néant.	"	"	
		Beaumont	622.55.00	25,895 "	22.00.00	600.55.00	Volwassen boomen met onderhout, tamelijk goed.
		Chimay	"	Niet.	"	"	
Namen	Dinant	Dinant	657.28.48	150,974 "	657.28.48	"	Nagenoeg al in bouwland herschapen.
		Couvin	3,500.00.00	2,110,000 "	800.00.00	2,700.00.00	Volwassen boomen met onderhout.
		Gedinne	"	Niet.	"	"	
Id.	Namen	Namen	45.24.90	51,830 "	45.24.90	"	Nagenoeg al in bouwland herschapen.
		Rochefort	428.70.68	465,470 "	428.70.68	"	
		Florennes	1,755.44.15	1,992,557 "	781.44.15	954.00.00	Volwassen boomen met onderhout, tamelijk goed.
Luxemburg	Vereenigd	Vereenigd	22,282.61.86	17,565,559 28	3,400.00.00	18,882.61.86	2,000 hect. volwassen boomen, middelmatig. 5,242 hect. onderhout min of meer redelijk.
							11,640 met volstrekt volwassen boomen.
							8,111 hect. volwassen boomen met weidegerecht 540 hect. volwassen boomen aan gemeenten toebehoorende. 2,224 hect. volwassen boomen toe- hoorende aan prins Jozef d'Arenberg.
TOTALEN . . .			37,756.45.21	28,061,617 75	11,511.03.37	26,245.41.84	

B. — Tijdvak van 1830 tot 1880.

PROVINCIE.	GEBIED.	OMSCHRIJVING.	INHOUD.	VERKOOP- PRIJS.	HUIDIGE TOESTAND DER VERKUCHTE BOSSCHEN.		OPMERKINGEN.
					Bebouwd land.	Bosschen.	
Brabant	Brussel	Soniën en Brabant. . .	Heet. A. C. 7,424.24.30	15,653,839 62	Heet. A. C. 6,500.00.00	Heet. A. C. 924.24.30	Sparrebosschen en volwassen boomen met onderhout.
Oost- en Westvlaanderen .	Id.	Oost- en Westvlaanderen	980.91.53	860,350 "	980.91.53	"	Nagenoeg gansch in bouwland herschapen.
Limburg.	De Kempen.	Hasselt en Brée	12.94.79	2,122 45	12.94.79	"	Idem.
Antwerpen.	Id.	Antwerpen, Herenthals .	"	Niet.	"	"	
Luik	Luik	Luik	142.68.75	219,000 "	95.12.50	47.56.25	Volwassen boomen met onderhout, tamelijk goed.
		Comblain-au-Pont. . .	"	Niet.	"	"	
		Dolhain	4.00.00	9,000 "	4.00.00	"	
		Spa.	752.82.49	387,098 "	"	752.82.49	Gewoon hakhout met nieuw geplante harsboomen.
Henegouw	Henegouw	Charleroi	"	Niet.	"	"	
		Beaumont	941.57.22	912,900 "	400.00.00	541.57.22	Volwassen boomen met onderhout, tamelijk goed.
		Chimay	"	Niet.	"	"	
Namen	Dinant.	Dinant	296.77.87	240,500 "	25.00.00	271.77.87	Gewoon, redelijk hakhout
		Couvin	219.81.92	134,250 "	"	219.81.92	Volwassen boomen met onderhout, tamelijk goed, met weinig harsboomen.
		Gedinne	"	Niet.	"	"	
Id.	Namen	Namen	294.17.05	504,680 "	60 00.00	234.17.05	Volwassen boomen met onderhout, tamelijk goed.
		Rocheftort	165.94.00	251,700 "	27 02 00	138.92.00	Idem.
		Florennes	1,000.78.54	1,975,050 "	280.19.07	720.59.47	Idem.
Luxemburg	Vereenigd	Vereenigd	3,252.04.22	3,980,650 "	309.00.00	2,943.04.22	1,200 hectaren hakhout, het overige met middel- matige volwassen boomen.
		TOTALEN.	15,488.72 68	25,118,540 07	8,694.19.89	6,794.52.79	
HEROPSOMMING.							
TOTALEN voor het eerste tijdvak			57,756.45.21	28,061,617 75	11,511.03.37	26,245.41.84	
TOTALEN voor het tweede tijdvak			15,488.72.68	25,118,540 07	8,694.19.89	6,794.52.79	
ALGEMEENE TOTALEN			53,245.17.89	53,179,957 82	20,205.23.26	33,039 94.63	

Vraag.

« Welke zijn de onroerende goederen waarvan de aankoop voorzien is en de eigendommen, namelijk de domeinduinen, waarvan er spraak is de grenzen te regelen? »

Antwoord.

« Het krediet, uitgetrokken onder artikel 9, wordt niet gevraagd met het doel om bepaalde aankopen te doen, maar wel om de kosten te kunnen betalen van mogelijke aankopen, waarvan het nut zou erkend zijn.

» Het ware overigens tegen de belangen der Schatkist, op voorhand de eigendommen te doen kennen welke de Regeering geneigd zou zijn in te lijven bij Staatsdomein. »

ART. 10 VAN DE TABEL. — *Wegen en verbindingen : aanlegging, rechtmaking, verbetering. Leggen van bruggen of toelagen voor dergelijke werken. Afkoop, door den Staat, van geconcedeerde wegen en bruggen; toelagen aan provinciën en gemeenten voor dergelijke werken.*

Aangevraagd krediet : 8,000,000 frank.

Vraag.

« De Middenafdeeling verlangt de omstandige tabel der werken uitgevoerd met de kredieten voor 1903 toegestaan en het gebruik van het krediet voor 1904 aangevraagd. »

Antwoord.

« Hierbij twee tabellen, waarvan de eene de werken aanduidt, tot heden betaald op het krediet voor 1903, en de tweede die welke betaald zullen worden zoowel met het overschot van voorgaande krediet als met de som voor 1904 aangevraagd. »

*Lijst der werken betaald op het krediet van 10,000,000 frank
in 1903 verleend.*

Aanduiding der werken.	Bedrag der vereiffende betalingen.
Provincie Antwerpen.	
Baan van Brussel naar Breda. Herstelling tusschen Brasschaatdorp en de baan van Brasschaat naar Esschen	67,949 »
Baan van Oostmalle naar Breda en van Turnhout naar Hoogstraten. Grondgebied Hoogstraten. Herstelling	91,295 91
Leggen van de baan van 'S Gravenwezel naar Schilde	17,686 »
Baan van Meerle naar Baarle-Hertog. Bijkomende kunstwerken	4,075 30
Baan van Mechelen naar Antwerpen. Herstellen en verbreedenvan de bruggen op de « Vrouwvliet » en de « Oosterbeek ».	24,714 89

Aanduiding der werken.	Bedrag der vereffende betalingen.
Brabant.	
Singellaan te Brussel	43,743 47
Gaanpaden rond het Jubeljaarpark	5,811 97
Baan van Brussel naar Leuven. Grondgebied Cortenberg . .	24,548 94
Baan van Brussel naar Antwerpen. Grondgebied Vilvoorden.	
Herstelling	45,498 87
Guldenvlieslaan, te Sint-Gillis. Kassijding	29,049 04
Vijvers en warande te Sint-Pieters-Woluwe. Verandering . .	40,000 »
Baan van Nijvel naar Quatre-Bras. Grondgebied Houtain-le-Val.	7,645 11
Baan van Winxele naar Werchter. Grondgebied Winxele, Thil-	
donck en Wespelaer.	40,000 »
Laan van Boschvoorde naar Woluwe over Audergem . . .	91,161 30
Verbreeden van de Leopold II-laan. Gronden	8,695 »
Baan van Leuven naar Hasselt. Verbreeding op grondgebied	
Diest. Toelaag	40,000 »
Provincie Westvlaanderen.	
Baan van Oostende naar Wenduine	528,869 68
Baan van Elsendamme naar Ieperen, vak van Elsendamme naar Elverdinge	84,159 72
Baan van Ieperen naar Meenen, vak van Gheluvelt naar Meenen	74,511 77
Baan van Ieperen naar Meenen, vak van Ieperen naar Gheluvelt	154,606 96
Baan van Oostende naar Thorhout, vak van Oostende naar Snaaskerke.	75,375 75
Baan van Veurne naar de Fransche grens. Herstelling te Veurne, enz.	26,523 36
Baan van Veurne naar Elsendamme	153,881 09
Baanvak tusschen de Koningsstraat en Wedrenlaan, te Oostende	70,207 31
Baan van Wenduine naar Blankenberghe	175,556 18
Baan van Veurne naar de brug van Zandvoorde over Nieuwpoort	140,589 22
Grondgebied Brugge. Buitengewone herstelling	64,907 56
Serruys-laan te Oostende. Verlenging. Gronden	1,025,723 31
Baan van Kerkhove naar Vijve-Sint-Elooi. Verbetering tusschen Waregem en Vijve-Sint-Elooi. Grond	7,009 60
Baan van Kortrijk naar Oudenaarde. Grondgebied Kortrijk .	14,000 »
Baan van Kortrijk naar Rijssel. Grondgebied Aalbeke . . .	24,323 99
Grondgebied Ieperen	22,500 »
Baan van Harlebeke naar Caster. Grondgebied Deerlijk . . .	14,000 »
Baan van Oostende naar Nieuwpoort	150,000 »
Baan van Thielt naar Aaltre. Grondgebied Ruysselede. Ont- eigeningen	3,294 29
Baan van Rousbrugge naar Ieperen. Grondgebied Poperinge. Onteigeningen.	1,826 64
Baan van Nieuwpoort over Pervijse naar Diksmuide. Nieuwe vloer der « Noordbrug »	5,469 38

Aanduiding der werken.

Bedrag
der vereffende
betalingen.**Provincie Oostvlaanderen.**

Baan van Temsche naar Kruibeke. 2 ^{de} vak	48,200 »
Banen van Gent naar Maubenge en van Geeraardsbergen naar Edingen. Grondgebied Geeraardsbergen	47,599 »
Baan van Wetteren naar Oombergen. Grondgebied Massemen. Bruggetjes	11,128 41
Baan van Oudenaarde naar Gent en van Oudenaarde naar Kortrijk. Grondgebied Oudenaarde en Bevere	39,923 »
Baan van Brussel naar Oostende. Grondgebied Eckloo	30,577 07
Baan van Antwerpen naar Rijssel. Grondgebied Lokeren . . .	23,261 26
Verbindingsstraat tusschen de Botermarkt en de Sint-Jacobsmarkt te Gent. Toelaag	30,000 »
Baan van Oosterzele naar Dickelvenne	17,910 22
Baan van Lokeren naar Dendermonde. Grondgebied Zele en Grembergen	49,075 »
Baan van Oudenaarde naar Kerkhove. Grondgebied Melden . .	20,371 »
Baan van Temsche naar Kruibeke, 3 ^{de} vak	8,813 01
Baan van Brussel naar Oostende. Bruggetjes te Erpe en Erondegem.	47,599 33
Bouwen van eene brug op de Leie te Gent. Verlenging van de Akkergemlaan. Toelaag.	23,000 »
Baan van Nederbrakel naar Leeuwergem. Bruggetje te Strijpen.	6,820 37
Baan van Temsche naar Kruibeke. Duiker te Temsche	33,734 42

Provincie Henegouw.

Baan van Zinik naar Mariemont. Vak van Zinik naar Houdeng-Aimeries.	140,847 33
Baan van Ronse naar Leuze. Grondgebied Anvaing	45,000 »
Baan van Doornik naar Saint-Amand. Grondgebied Hollain . .	32,314 34
Baan van Brussel naar Philippeville. Grondgebied Frasnes lez-Gosselies	18,527 83
Baan van Charleroi naar Anderlues. Grondgebied Monceau-sur-Sambre, Landelies, Fontaine-l'Évêque en Anderlues . .	160,000 »
Baan van Doornik naar Bury. Grondgebied Gaurain-Ramecroix.	64,010 24
Baan van Doornik naar Kortrijk. Vak van Froyennes naar Pecq.	80,000 »
Baan van Ath naar Nimy. Grondgebied Ath	26,170 07
Grondgebied Bergen. Verbetering van straten der groote wegenis. Toelaag.	73,003 93
Afkoop door de gemeenten van de vergunde baan van Lens naar Cambron-Saint-Vincent. Toelaag.	9,000 »
Baan van Doornik naar Bury. Herstelling tusschen Barry en Bury.	30,000 »

Provincie Luik.

Baan van Lienne, 5 ^{de} vak	31,164 39
Baan van Louveigne naar Theux. Hellingen te Mont en te Bauvay	14,498 54

Aanduiding der werken.	Bedrag der vereffende betalingen.
Baan van Jupille naar Berneau. Grondgebied Jupille.	54,600 »
Baan van Hannut naar Gingelom. Grondgebied Trognée en Poucet	50,087 50
Banen van Battice naar Theux en van het Vesdre-dal. Grond- gebied Dison en Verviers	50,648 99
Baan van Hoei naar Ramet. Grondgebied Ombret.	6,499 52
Baan van Angleur naar Hamoir. Grondgebied Méry	9,711 06
Baan van Ouffet naar Hamoir. Grondgebied Ouffet	52,141 29
Verbreeden van de straat Puils-en-Sock, te Luik. Toelaag . . .	8,000 »
Baan van de Berwinne, 1 ^e vak	46,511 72
Baan van Pepinster naar Theux. Grondgebied Juslenville en Theux	11,496 »
Baan van Borgworm naar Avennes. Grondgebied Geer	5,125 88
Baan van Ougrée naar Bonnelles	20,679 89
Baan van Borgworm naar Avennes. Grondgebied Grand-Axe . .	7,000 »
Veranderen van den bovenbouw der brug op de Vesdre, te Chénée	59,784 16
Gedeeltelijke hernieuwing van de brug « de Liège » genaamd. te Oreye.	12,737 49
Verbreeding van den balkenvloer der Boveriebrug, te Luik . .	179,496 28
Afkoop van de vergunde brug over de Maas, te Ougrée . . .	590,000 »
Afkoop van de Handelsbrug, over de Maas, te Luik	800,000 »

Provincie Limburg.

Baan van Kerkom naar Trognée. Afwendling te Rosoux-Goyer.	12,860 96
Baan van Sint-Truiden naar Hasselt. Grondgebied Sint-Trui- den, Cosen, Alken en Sint-Lambrechts-Herck	21,488 »
Baan van Maestricht naar Hasselt. Grondgebied Diepenbeek .	18,823 20
Korte Statiestraat, te Tongeren	17,475 »
Baan van Asch over Brée naar Hamont	74,547 55
Baan van Hasselt naar de Maas	56,700 »
Baan van Diest naar Hasselt. Brug te Halen en grondgebied Hasselt	28,171 86

Provincie Luxemburg.

Baan van Suxy naar Les Fossés,	30,794 14
Baan van Champlon naar Wayreille. Grondgebied Forrières .	14,087 »
Baan van Latour naar Ruelle. Vak van Latour aan de halte te Latour	6,750 »
Baan van Bouillon naar Pussemange	49,107 60
Verbreeden van de Atheneumstraat, te Aarlen	18,000 »
Brug op de Ourthe, te Laroche	1,784 06

Provincie Namen.

Rue du Rempart, te Namen	6,699 »
Baan van Yvoir naar Ciney. Grondgebied Yvoir	1,357 92

Aanduiding der werken.	Bedrag der vereffende betalingen.
Lange straat, te Jambes bij Namen.	37,320 »
Baan van Samson naar Gramptinne. Grondgebied Thon-	
Samson	552 80
Brug over de Bocq, te Spontin	233 93
Allerhande (werkloon, aanbestedingskosten, enz.).	124,282 67
TOTAAL.	<u>6,591,133 01</u>

Bijzonderste werken waaraan de Regeering denkt het overschot van het in 1903 toegestaan krediet en het voor 1904 gevraagd krediet te besteden.

AANDUIDING DER WERKEN.

Provincie Antwerpen.

Baan van Arendonck naar Weelde. Voltrekken.
 Voltrekken van de baan van 's Gravenwezel naar Schilde.
 Baan van Antwerpen naar Berg-op-Zoom. Herstelling.
 Baan van Nieuwmoer naar Zundert.
 Baan van Réthy naar Poederlé, 3^e vak.
 Baan van Gheel naar die van Diest en naar Tessenderloo, 1^{ste} vak.
 Baan van Antwerpen over de Schijnpoort naar Merxem.
 Hermaken van eene brug op de Aa, te Poederlé.

Provincie Brabant.

Groote singellaan rond Brussel. Vakken te maken op 't grondgebied van Schaarbeek en Laken.
 Baan van Winxle naar Werchter. Grondgebied Winxle, Thildonck en Wespelaar.
 Laan van Boschvoorde naar Woluwe over Audergem.
 Baan van Brussel naar Namen over Gembloers.
 Brug der Leopold II-laan over den ringspoorweg.
 Baan van Halle op Edingen. Grondgebied Halle.
 Baan van Waver naar Hoci. Grondgebied Chaumont-Gistoux.
 Baan van Brussel naar Bergen. Grondgebied Tweebeeck.
 Hermaken van de « Christus » brug op de Dijle, te Waver.
 Verbeteringen op grondgebied Diest.

Provincie West-Vlaanderen.

Baan van Oostende naar Wenduine.
 Baan van Kerkhove naar Vijve-Sint-Elooi. Verbetering tusschen Waregem en Vijve-Sint-Elooi.
 Baan van Veurne naar de Fransche grens.
 Baan van Oostende naar Thorhout. Vak van de brug te Snaaskerke naar de baan op Ghistel.
 Baan van Kortrijk naar Brugge. Grondgebied Ingelmunster.

Baan van Kortrijk naar Doornik. Grondgebied Kortrijk.

Baan van Brugge naar Ghistel.

Baan van Middelkerke naar Westende.

Provincie Oostvlaanderen.

Baan van Temsche naar Kruibeke. Laatste vak.

Baan van Oosterzeele naar Dickelvenne.

Baan van Lokeren naar Dendermonde. Grondgebied Zele en Grembergen.

Banen van Gent naar Maubeuge en van Geeraardsbergen naar Nederbrakel.
Grondgebied Geeraardsbergen.

Baan van Sint-Nicolaas naar Geeraardsbergen. Grondgebied Dendermonde,
Appels et Audegem.

Baan van Antwerpen naar Rijssel. Grondgebied Nieukerke, Haasdonck en
Beveren.

Baan van Oudenaarde naar Schoorisse.

Baan van Deurle naar Nazareth. Verlenging tot aan die van Cruishautem naar
Nederzwalm, tusschen de gehuchten Eede-Molen en Loozere.

Hernieuwing van het bruggetje n^o 20 op de « Porrebcek », aan de scheiding
tusschen de gemeenten Audegem en Gysegem.

Duiker te Temsche.

Provincie Henegouw.

Baan van Ronse naar Leuze. Grondgebied Anvaing.

Baan van Charleroi naar Anderlues. Grondgebied Monceau-sur-Sambre,
Landelies, Fontaine-l'Évêque, Anderlues.

Baan van Doornik naar Kortrijk. Vak van Froyennes naar Pecq.

Baan van Doornik naar Bury. Vak van Barry naar Bury.

Baan van Bergen naar Anderlues. Grondgebied Lessen.

Afschaffing van den overweg der Staatslijn aan de Jemappeslaan te Bergen.

Baan van Ghislenghien naar Geeraardsbergen op grondgebied Lessen, met
brug op den Dender. Verleggen.

Leggen van eene brug op de Samber te Marchienne-au-Pont, en herstellen
van de Nieuwe en Oude straten.

Baan van Brussel naar Philippeville. Verbreedten van de brug op de Samber,
te Charleroi.

Baan van Binche naar Bois-Bourdon. Verleggen op grondgebied Givry.

Provincie Luik.

Baan van de Lienne. Laatste vak.

Baan van Hoei naar Borgworm. Grondgebied Villers-le-Bouillet.

Baan van Luik naar Dinant.

Baan van de Vesdre. Grondgebied Cornesse.

Baan van Luik naar Tongeren. Kempenstraat, te Luik.

Banen van Brussel naar Malmédy en van Luik naar Sint-Truiden. Grond-
gebied Luik.

Baan van Froidthier naar Mortroux met vertakking van Val-Dieu, naar Aubel.

Maken van eene brug op de Amblève, te Martinrive.

Banen van Luik naar Aywaille en van Beaufays naar de Smederijen. Grondgebied Beaufays.
 Baan van de Vesder. Grondgebied Chaudfontaine.
 Baan van Luik naar Namen.

Province Limburg.

Baan van Luik naar 's Hertogenbosch. Helling te Freeren.
 Baan van Leopolds-Burg naar Lommel.
 Baan van Rothem naar de Maas.
 Baan van Mechelen-aan-de-Maas naar Asch.
 Baan van Peer naar Genck.
 Baan van Diest naar Hasselt. Vak van Curingen op Hasselt.
 Baan van Heusden naar Helchteren. Houthalen en Brée.
 Baan van Stevoort naar Zolder.
 Baan van Peer naar Achel. Grondgebied Lille, Saint-Hubert, enz.
 Baan van Peer, Brée. Opitter, Neeroeteren naar Maaseik.
 Baan van Neerpelt (statie) naar Neerpelt (dorp).

Province Luxemburg.

Baan van Latour naar Ruelle. Vak van Latour naar de halte van Latour.
 Banen van Sedan naar Malmédy, van Salmchâteau naar Diekirch.
 Baan van Champlon naar Wavreille. Grondgebied Forrières.
 Brug op de Ourthe, te Durbuy.
 Baan van Lingléz naar Cugnon. Grondgebied Morte-han.
 Baan van Rachecourt naar de statie van Halanzy, toegang tot de statie van Halanzy.
 Baan van Bouillon naar Sugny en Pussemange.
 Brug op de Semois, te La Cuisine.
 Baan van Libramont naar Houffalize.
 Brug van Alle op de Semois.
 Verlengen van de baan van Suxy naar Les Fossés, in de richting van Chiny en verder. Brug van Chiny.
 Verbetering van de baan naar de Leigroeven.

Province Namen.

Lange straat, te Jambe tegen Namen. Voltooïing.
 Baan van Champion naar Wasseiges. Grondgebied Hanret.
 Banen van Baillamont naar Sedan, van Baillamont naar de statie van Graide en van Falmignoul naar Bouillon.
 Baan van Namèche naar Gramptinne. Grondgebied Thon-Samson.
 Brug op de Maas, te Namèche.
 Baan van Celles naar Hulsonniaux. Laatste vak.
 Baan van Monceau naar de statie van Graide.
 Baan van Wiesmes naar Finnevaux.
 Brug op de Bocq, te Spontin.
 Brug op « la Brouffe », te Mariembourg.

De Kamer zal bemerken dat een aantal der hierboven vermelde banen sedert jaren voorkomen op de tabel der aan te leggen banen, sprekend bewijs van de jammerlijke traagheid waarmede de werken worden uitgevoerd.

Geene werken nochtans zijn nuttiger voor het land.

In sommige streken, had men tastbare bewijzen van de uitslagen van het verbeteren der gemeenschapswegen.

Vijftien jaar geleden verkeerde Maaseik in een volstrekt jammerlijken toestand. Tegen de Maas verdrongen, derhalve beroofd van alle rechtstreeksch verkeer met Nederland, was de stad door eene enkele spoorlijn naar Hasselt verbonden met het midden van 't land. Ook was de uitbreiding van den handel volkomen gestremd.

Sedert werd er eene brug over de Maas gelegd en drie buurtlijnen : die van Maaseik-Kessenich, Maaseik-Lanaken, Maaseik-Brée, naar Wychmaal en Leopoldsburg.

Daarenboven werd, dank aan den vernuftigen en ijverigen bestuurder van den spoorweg van Hasselt op Maaseik, den heer Richel, eere-ingenieur der Bruggen en Wegen, de dienst der treinen op die lijn merkelyk verbeterd.

Dat verwekte een toestand die, zonder ideaal te zijn, ver van daar, toch veel beter is en om nog te verbeteren enkel wacht naar de verbinding van de lijn Hasselt-Maaseik met het Nederlandsch net, alsmede de verlenging van de buurtlijnen tot de naburige steden in Nederland.

Al wie de zandstreken van Limburg doorreist, bemerkt hier en daar plekjes bouwland, welker jeudig groen afsteekt bij het zwart uitzicht der heide. Het zijn als heel kleine oasen te midden dier woestijnen.

Hoe ontstaan zij en breiden zij zich uit ? Door de onafgebroken krachtsinspanningen van de boeren. Dezen scheppen rijkdom daar waar hij niet bestaat. Zij doen hunne levensmiddelen en die van hun gezin voortbrengen door een grond die eeuwenlang onvruchtbaar was.

De uitbreiding van die centrums van landbouwvoortbrenging hangt vooral af van het aanleggen van goede wegen.

In de steden en bij onze hoofdbesturen beseft men niet goed de rol van de gemeenschapswegen, noch de uitslagen welke zij soms opleveren.

Men meent nog steeds dat er eerst een druk verkeer en eene dichte bevolking moet zijn vooraleer men eraan kan denken de baan te leggen. En men vergeet dat de baan, door het ontginnen van den grond mogelijk te maken, bevolking en verkeer aanvoert.

Wanneer het vreemde landen en koloniën betreft, vindt men het heel natuurlijk banen en spoorwegen aan te leggen daar waar er niets is opdat er iets zou komen. Maar in ons eigen land, wordt die rol van de verkeerwegen schier gansch uit het oog verloren.

In Limburg alleen zijn er nog 40,000 hectaren braakland. Maakt wegen en al die grond vermeerdert in waarde.

Dat leggen van wegen is overigens des te meer aan te prijzen daar er weldra talrijke kolenmijnen zullen ontgind worden, naast al de nijverheidstakken welke daarmede gepaard gaan. Terzelfder tijd zal de waarde van den grond vermeederen.

Het belang der bevolking evenzeer als dat van den Staat vergt dus dat men zonder verwijl het wegnnet in Limburg uitbreidt.

Banen leggen is ten andere niet alles, men moet ze onderhouden. Op dat gebied, zijn zekere toestanden erbarmelijk.

De Middenafdeeling had lichtprenten van zekere vakken der banen in 't Noorden van Limburg. Men ziet er echte grachten vol water in de rijsporen, en men vraagt zich af hoe er nog een rijtuig door kan op zulke wegen. Op talrijke plaatsen is het verkeer voor voetgangers volstrekt onmogelijk en is de bevolking verplicht over de belendende landen te stappen.

Het is hoog tijd dien toestand te verhelpen. Hij is niet langer te dulden.

Vraag.

« Hoe staat het met de ontworpen herstelling van de groote baan van Brussel naar Oostende op 't grondgebied der stad Aalst, voor het gemakkelijker verkeer der automobielen, aan de brug en aan de vier draaien der Brabantstraat, aan de zoo gevaarlijke draaien bij de Sint-Martenskerk en op de andere gevaarlijke plaatsen van bedoelde baan? Zijn die werken begrepen onder die voor welke kredieten op de Begrooting zijn uitgetrokken? »

Antwoord.

« Het Bestuur voor Bruggen en Wegen is thans bezig met de opmetingen welke noodig zijn voor de omstandige studie der verbeteringen, aan de groote wegen op 't grondgebied van Aalst. »

Vraag.

« Is het overnemen van de banen van Knesselare-Maldegem, Terdonk-Langerbrugge en Ertvelde-Langerbrugge begrepen in het aangevraagde krediet? »

Antwoord.

« De aanvragen tot overneming van de banen van Knesselare naar Maldegem en van Ertvelde naar Langerbrugge worden thans onderzocht. De overneming der baan van Terdonk naar Langerbrugge werd tot hertoe nog niet aangevraagd. »

Vraag.

« Het overnemen van de baan van Balgerhoeke (Eekloo) naar Sint-Laureins zal enkel 25,000 frank vergen.

» Is die overneming in de voorzienen werken begrepen? »

Antwoord.

« De overneming van de baan van Balgerhoeke (Eekloo) naar Sint-Laureins is thans hangende, ten gevolge van oneenigheid over den afkoop van het recht tot beplanting. »

Vraag.

« De stad Aalst vraagt, om gezondheidsredenen, den Ouden Dender te overwelven (gedeelte gelegen tusschen de Hooge Vesten en het Moutmolengat).

» Het Bestuur van Bruggen en Wegen moet de plans opmaken en is sedert twee jaar belast met de studie van dat werk. Zijn die plans uitgevoerd en is de geldelijke bijdrage der Regeering voor die werken verzekerd door de kredieten op deze Begrooting uitgetrokken? »

Antwoord.

« Het overwelven van den Ouden Dender, te Aalst, om gezondheidsredenen door de Stad gevraagd, valt ten laste van Stad, behoudens toelagen door Provincie en Staat te verleenen. In voorkomend geval, zal Staats toelage genomen worden op de Begrooting voor 't Ministerie van Landbouw. (Art. 32 : *Aanmoedigingen voor verbeteringen welke belang opleveren voor de openbare gezondheid.*)

» De Regeering is geneigd om den ingenieur van Bruggen en Wegen in het gebied te machtigen het ontwerp der werken te bestudeeren en op te maken indien de Stad het aanvraagt. »

Vraag.

« Voorziet het aangevraagde krediet het hernieuwen van de brug te Namèche? »

Antwoord.

« Ja. »

Vraag.

« Wanneer wordt de stad Luik in bezit gesteld van de gronden der citadel? »

Antwoord.

« Het overmaken aan de stad Luik van de gronden der citadel Sinte-Walburga, waartoe machtiging werd verleend bij artikel 7, 1^o, der wet van 11 September 1893 (*Staatsblad* van 19ⁿ), moest uitgesteld worden tot dat het gemeentebestuur het Ministerie van Oorlog bevredigt over het vergrooten en verbeteren van het oefeningsplein der weide van Droixhe, heel dikwijls onbruikbaar en veel te bekrompen.

» Bedoeld Bestuur nam onlangs de eerste maatregelen daartoe, en men mag hopen dat er eerlang volkomen akkoord zal bestaan.

» Men dient op te merken dat dit punt geregeld werd door eene domeinwet en de Buitengewone Begrooting niet raakt. »

Vraag.

« Kan er geen aanvang worden gemaakt met het bouwen der brug te Godinne? »

Antwoord.

« Een voorontwerp werd aangeboden, maar het Ministerie van Openbare Werken verwacht er een ander, door de bijzonderste belanghebbenden aangekondigd. »

ART. 13 DER TABEL. — Koninklijke Museums voor versier- en nijverheidskunst.

Aangevraagd krediet : 2,500,000 frank.

Vraag.

« Heeft de Regeering eene beslissing genomen betreffende de inrichtingen, voorzien door de Koninklijke Commissie voor Kunstgebouwen, in de lokalen der Koninklijke Museums voor versier- en nijverheidskunst? »

Antwoord.

« In beginsel werd besloten dat de Koninklijke Commissie hare lokalen zal hebben in de gebouwen van het Paleis van het Halve-Eeuwfeest, gebruikt door de Koninklijke Museums voor versier- en nijverheidskunst.

» Wijlen de heer bouwmeester Bordiau had in dien zin een voorontwerp opgemaakt, dat nagenoeg volkomen is bestudeerd. »

ART. 15 DER TABEL. — Maas. — Onteigeningen en werken.

Aangevraagd krediet : 700,000 frank.

Vraag.

« Welke werken denkt de Regeering uit te voeren met het krediet van 700,000 frank dat zij aanvraagt? »

Antwoord.

« De bijzonderste werken welke de Regeering geheel of gedeeltelijk wil uitvoeren met het aangevraagd krediet, gevoegd bij die in 1902 en in 1903 toegekend, zijn de volgende :

» 1^o Verbetering van de afdamming te Rivière en rechtekking van de oevers stroomop- en -afwaarts;

» 2^o Rechtmaking van den linkeroever van het 13^{de} vak stroomafwaarts de afdamming met sluis te Sclayn;

» 3^o Verbreding van de sluis te Sclayn, en rechtekking van den stroom stroomop- en -afwaarts;

» 4^o Verbetering van het 18^{de} vak;

» 5^o Verbetering van het 19^{de} vak;

» 6^o Ophooging der Langdozkaai langs de afleiding te Luik;

» 7^o Verbetering van de haven te Visé;

» 8^o Hernieuwing van de hangende brug der Boverie op de afleiding te Luik;

» 9^o Verbetering stroomafwaarts Luik. »

ART. 16 DER TABEL. — Ourthe. — Onteigeningen en werken.

Aangevraagd krediet : 550,000 frank.

Vraag.

« Is de Regeering van plan de afdamming der beide Ourthestroomen te maken?

» Zijn de studiën voor dat werk voltooid? »

Antwoord.

« De Regeering nam geene beslissing over het uitvoeren van de afdamming stroomafwaarts den samenloop van beide Ourthe's. »

ART. 19 DER TABEL. — Schelde. — Onteigeningen en werken.

Aangevraagd krediet : 700,000 frank.

Vraag.

« Hoe staat het met de werken voor 't zuiveren van 't Spierewater? »

Antwoord.

« De Regeering kan enkel berusten in de inlichtingen welke zij gaf bij de jongste behandeling der Begrooting voor 't Ministerie van Financiën en Openbare Werken. (Kamer, zitting van 11 Maart 1904, *Annales*, blz. 961; Senaat, zitting van 23 derzelfde maand, *Annales*, blz. 304.) »

Vraag.

« Bestudeerde de Regeering het afkopen van den bevaarbaar gemaakten Dender, met aandrang gevraagd door de belendende bevolking in Henegouw en in het arrondissement Aalst, en zoo ja, wanneer zal zij daartoe onderhandelingen kunnen aanknoopen? »

Antwoord.

« De Regeering is nog in het bezit niet van al de noodige inlichtingen om uitspraak te doen over de vraag of zij onderhandelingen dient aan te knoopen voor het overnemen der vergunning van den bevaarbaar gemaakten Dender. »

ART. 20 DER TABEL. — Lei. — Onteigeningen en werken.

Aangevraagd krediet : 1,200,000 frank.

Vraag.

« Wanneer worden de ontworpen werken aan de kaaion te Roeselare ondernomen? »

Antwoord.

« Zooals ik het onlangs in de Kamer zegde, valt het bouwen van de kaaien te Roeselare ten laste der Stad. De Stad werd reeds in Mei 1901 verwittigd dat de Regeering bereid was om voor een derde bij te dragen in de uitgave, op voorwaarde dat het voorontwerp der werken haar werd onderworpen. Sedert kreeg de Regeering geen nieuws hoegenaamd over die zaak. »

**ART. 21 DER TABEL. — *Afleidingsvaart der Lei. —
Onteigening en werken.***

Aangevraagd krediet : 250,000 frank.

Het maken van eene afdamming op de Schipdonksche vaart, te Schipdonk, zal het waterpeil verlagen in het vak van Schipdonk naar Balgerhoeke.

Dat zal merkelyk voordeel opleveren voor de scheepvaart, voor het droogmaken van de lage landerijen in het Eekloo-bekken en voor de nijverheid welker vuil water zal kunnen wegloopen.

Evenwel deed men in de Middenafdeeling opmerken dat er voor het verwezenlijken van die voordeelen nog andere werken zullen moeten bijkomen : de vaart van Eekloo moet worden uitgediept, alsook de oude Lieve, het Leiken en de gracht voor het verspelen van het fabriekwater in de Schipdonksche vaart. Er zal daarenboven eene afdamming moeten gemaakt worden op de oude Lieve, beneden de provinciebaan van Eekloo naar Thielt.

De Gemeenteraad van Eekloo heeft een krediet van 10,000 frank toegestaan voor het leggen van riolen om het fabriekwater af te leiden naar de gracht die in de Schipdonksche vaart zal uitvloeien en zekere fabrikanten te Eekloo verbonden zich jegens de Regeering om voor 2,700 frank bij te dragen in de bijkomende werken; derhalve drukte de Middenafdeeling den wensch uit dat de Regeering de hierboven vermelde bijwerken op hare kosten zou verrichten.

**ART. 24 DER TABEL. — *Vaart van de Lei naar de Ieperlee. —
Onteigening en werken.***

Aangevraagd krediet : 250,000 frank.

Vraag.

« Is de Regeering bepaald ingelicht over de werken, uit te voeren aan de vaart van de Lei naar de Ieperlee? Welke zijn die werken? »

Antwoord.

« De Regeering hoopt eerlang bepaald te weten welke werken daar zijn uit te voeren. »

ART. 25 DER TABEL. — *Vaart van Gent naar Oostende. — Onteigening en werken.*

Aangevraagd krediet : 1,330,000 frank.

Vraag.

« Waarom wordt het hernieuwen van de brug over de vaart van Gent naar Oostende aan de Gentsche poort uitgesteld tot groot nadeel van den buurtspoorweg ? »

Antwoord.

« De noodige stukken voor het aanbesteden van het hernieuwen der brug over de vaart van Gent naar Oostende, aan de Gentsche poort te Brugge, zullen binnen enkele weken gereed zijn. Dat werk wordt dus eerlang uitgevoerd. »

Vraag.

« Welke werken denkt de Regeering te doen uitvoeren aan de vaart van Gent naar Oostende? Hoeveel zullen die werken in 't geheel kosten? »

Antwoord.

« Zoals de Regeering zegde in haar antwoord op eene vraag der Middenafdeeling, bij het onderzoek der Buitengewone Begrooting voor 1903, moeten de werken aan de vaart van Gent naar Oostende uit te voeren, de vaart toegankelijk maken voor Rijnschepen. Zij begrijpen namelijk :

- » Het verbreedten van de vaart tusschen Gent en Brugge;
- » Het recht trekken van sommige bochten ;
- » Het inrichten van kruisplaatsen ;
- » Het bevestigen van de dijken ;
- » De sluis van het Tolhuis te Gent en die der Dammepoort te Brugge worden behouden ;
- » De algemeene uitgaaf wordt op 7,500,000 frank geschat. »

De vaart van Gent naar Oostende wordt eerst op 't grondgebied van Oostvlaanderen verbeterd (rechttrekking, verbreeding en verdieping). Die werken zijn aangevangen. Men kan ze voorzeker niet te gelijker tijd uitvoeren op alle plaatsen. Men dient echter op te merken dat voor het vak Aalter-Brugge zekere werken dringend en onontbeerlijk zijn : ontslijking van de bestaande kruisplaatsen die onbruikbaar zijn geworden; rechttrekking van eenige bochten die de thans gebruikte breede schepen het varen beletten; uithagging van eenige ondiepten, waarop de schepen met grooten diepgang thans regelmatig vastraken. Het is te voorzien dat in 1904 en in 1905 een

aantal Rijnschepen, voor Zeebrugge bestemd, met kolen en kiezel (200,000 ton voor het bouwen van den havendam) door de vaart van Brugge naar Gent zullen moeten trekken. Het is dus noodig dat hoogervermelde hinderpalen zonder verwijl worden weggeruimd om de hevigste en billijkste klachten te doen ophouden.

Die onmiddellijk uit te voeren werken zijn niet aanzienlijk.

ART. 26 DER TABEL. — Vaart van Gent naar Terneuzen. — Onteigeningen en werken.

Aangevraagd krediet : 5,000,000 frank.

Vraag.

« Een lid zegt dat de vaart van Terneuzen, nauwelijks verbreed op een gedeelte van zijn loop, te Langerbrugge en te Ertvelde, nogmaals merkkelijk verbreed wordt. Voltooiden werken moeten herbegonnen worden, weggevoerde gronden verplaatst, kortom nieuwe aanzienlijke kosten schijnen hier te worden gemaakt.

» De Middenafdeeling vraagt hoeveel zij beloopten, wanneer en waarom er toe werd besloten en of de stad Gent tusschenkomt — en voor hoeveel — in die bijkomende uitgaaf? »

Antwoord.

« De normale breedte op de bedding der vaart moest in elk geval, onmiddellijk worden verdubbeld ter plaatsen waar de schepen kruisen en stilliggen voor den toldienst, alsook in het vak Langerbrugge dat tot haven dient voor den toegang tot de nieuwe dokken welke de stad Gent doet maken.

» De Regeering heeft het ten andere noodzakelijk bevonden het overige van het Belgisch gedeelte der vaart te verdiepen, om reden dat er later, langs beide oevers talrijke nijverheidsgestichten zullen worden opgericht, waar schepen zullen aanleggen.

» 't Is om later geene te dure gronden, met fabrieken bebouwd, te moeten onteigenen, dat de Regeering de noodige gronden heeft aangekocht voor het verbreed van de vaart op België's grondgebied.

» In het vak van Langerbrugge, heeft men ineens de oevers bevestigd, met het oog op die verbreeding, welke men thans uitvoert tot op eene beperkte diepte in verhouding tot het verkeer der binnenschepen. Op 't grondgebied van Ertvelde anderzijds, wordt de beschutting van een der oevers achteruit gebracht en verbreedt men insgelijks de vaart op eene beperkte diepte.

» Het achteruit brengen van de beschutting der dijken kost betrekkelijk weinig, daar er geene nieuwe materialen noodig zijn en het werk verricht wordt door de ondernemers die het eerste werk deden, en een daartoe geschikt materieel bezitten alsook een afgericht personeel dat later moeilijk ware te vinden.

» De verbreeding van de twee vakken van Langerbrugge en Ertvelde

zal 881,000 frank kosten. Diegene van twee andere vakken, op 't grondgebied van Evergem en Winkel-Sint-Elooi, zal 543,000 frank kosten.

» De stad Gent draagt niet bij in de kosten van die werken, daar zij hoegenaamd niet worden uitgevoerd voor haar bijzonder belang.

» De gansche verbreeding van het Belgische gedeelte der vaart tot op de voorgoed bepaalde diepte zal nog slechts eene eenvoudige uitbaggering vergen wanneer zij noodig wordt bevonden. »

Uit dit antwoord blijkt dat de vaart van Terneuzen feitelijk dubbel breeder wordt gemaakt dan voorzien was in het ontwerp bij de Kamer ingediend en in de overeenkomsten, gesloten met de Nederlandsche Regeering.

Daaruit blijkt insgelijks dat de bijdrage der stad Gent daardoor niet grooter wordt. 't Is nochtans moeilijk aan te nemen dat de stad Gent geene voordeelen zal trekken uit het grooter vermogen der vaart, met het oog op het vervoer.

Vraag.

« Is het waar dat het waterpeil der vaart van Terneuzen tusschen 30 en 40 centimeter wordt verlaagd?

» Zoo ja, dan geschiedt dit ook in den Burggravenstroom die uitloopt in de vaart te Rieme, te Terdonk en op eene derde plaats.

» Dienvolgens kan die waterloop niet meer dienen voor de vele kleine platte schepen die hem bevaren, en 's zomers zal hij een poel zijn. Zal men in voorkomend geval sluizen maken of elk ander werk uitvoeren om die bezwaren te vermijden? »

Antwoord.

« Overeenkomstig ons verdrag, den 29 Juni 1895, met Nederland gesloten en goedgekeurd bij de wet van 11 September 1895, zal het geregeld waterpeil van het oppervak der vaart van Gent naar Terneuzen 20 centimeters worden verlaagd.

» Dikwijls bleef het peil van dat vak bij gemis van water, langen tijd, meer dan 20 centimeters beneden het geregeld peil.

» 't Schijnt dus niet dat de toestand later voor kleinere schepen op den Burggravenstroom zal verslechteren; hij zal anderzijds de belangen van den landbouw bevorderen, die schade lijdt door overstromingen. »

ART. 28 DER TABEL. — Zeevaartinrichtingen van Antwerpen — Onteigeningen, werken, baggerwerken.

Aangevraagd krediet : 4,000,000 frank.

Vraag.

« Wanneer denkt de Regeering de proefnemingen aan te vangen, waarloc

werd besloten op het einde van den jongsten zittijd, ten einde den aard te bepalen van de werken voor het verbeteren van de Schelde, stroomafwaarts Antwerpen?

» Welk is het programma dier proefnemingen? »

Antwoord.

« Voor het opmaken van bewust programma, heeft het Bestuur, zoowel ter plaatse als in vaktijdschriften, omstandige inlichtingen ingewonnen over de proefnemingen met modellen op kleine schaal van stroomen met tij en van dezer kreek. Het heeft daarenboven het bevoegd advies ingewonnen van uitstekende ingenieurs, die bedoelde proefnemingen deden. Over den uitslag, welke men van soortgelijke proefnemingen mag verwachten, werd volstrekt ongunstig geoordeeld.

» De Regeering heeft ook de laboratoriums voor proefnemingen, in zake van waterwerken en gehecht aan zekere onderwijsgestichten in Duitschland, doen bezoeken en tot de minste bijzonderheden van de aldaar gedane proefnemingen doen opteekenen.

» Na die voorafgaande studiën, trachtte het Bestuur zich persoonlijk te vergewissen over de mogelijkheid om tot de oplossing van het beoogde vraagstuk te geraken door proefnemingen met een model.

» Eerst en vooral bevond het dat om reden van den grooten omvang van het af te beelden gedeelte van den stroom, het model noodzakelijk op heel kleine lengte- en breedte schaal moest worden gemaakt, terwijl de hoogte- en diepte schaal merklijk grooter diende te wezen om het verschil tusschen ebbe en vloed van den stroom en de veranderingen van diepte tastbaar te maken.

» Dat verschil van schaal zou het voorkomen der vakken gansch veranderen; door de betrekkelijke diepte veel te vermeerderen, zou het de werking der stroomen op de bedding aanzienlijk wijzigen.

» Om ten andere, eene vergelijkbare werking te bekomen, zou men de afmetingen der materialen van bedding en vaste aanspoeling in het model en in de rivier, moeten in verhouding maken tot de wederzijdsche kracht van den vloed in model en in rivier. Die voorwaarde schijnt practisch onmogelijk te verwezenlijken, daar men, onder de materialen door den stroom medegespoeld, reeds de geringste bestanddeelen vindt, zooals slijk.

» Men zou dus in het model moeten werken met eene bedding en verspeling van vaste stoffen, bestaande uit te omvangrijke bestanddeelen, en opdat de stroomen in het model wezenlijk zouden werking uitoefenen op de bedding, zou men den vloed moeten versterken in eene maat die moeilijk is te bepalen en nogmaals afwijken van de beginselen te volgen bij eene redematige proefneming.

» Ondersteld zelfs dat proefnemingen in bovenvermelde voorwaarden in zekere mate de bijzondere eigenschappen kunnen bepalen van de diepten te verwekken door de ontworpen werken, is het zonneklaar dat zij geene genoeg nauwkeurige aanwijzingen kunnen geven over de werkelijke diepten welke zouden ontstaan aan den voet der kaaimuren, te bouwen langs den nieuwen loop van bewusten stroom.

» Uit bovenstaande beschouwingen blijkt waarom het voor de Regeering onmogelijk was een degelijk programma op te maken voor de proefnemingen, door de Kamer aanbevolen. Het Departement van Openbare Werken zal evenwel onderzoeken in hoeverre gedeeltelijke proefnemingen zekere nuttige werken kunnen geven voor het oplossen van het vraagstuk. »

Met verbazing nam de Middenafdeeling kennis van dat antwoord.

De Regeering nam in ónzen jongsten zittijd de stellige verbintenis om de proefnemingen te doen, welke de Kamer eischte en voor welke deze, nagenoeg eenparig, een krediet van 100,000 frank toestond.

Thans schijnt de Regeering te aarzelen en zelfs geneigd om hare belofte niet gestand te doen. Dat kan de Middenafdeeling niet aannemen.

Het onderzoek, in het antwoord bedoeld, is reeds sedert lang afgelopen. De uitslagen waren verleden jaar reeds gekend en toch ging de Regeering eene verbintenis aan.

Een technisch debat tusschen de Middenafdeeling en de Regeering over de wijze waarop tot die proefnemingen dient overgegaan te worden, is niet mogelijk. Wij dienen echter te doen opmerken dat proefnemingen met het model niet het eenige middel is waarover men beschikt.

Hoogst verdienstelijke ingenieurs, in Frankrijk, in Engeland, in Duitschland, achten dat proefnemingen een middel zijn om zich te overtuigen van de uitwerkselen welke ontworpen werken kunnen medebrengen voor de gesteldheid van rivieren.

De veranderingen die men zou willen toebrengen aan de bedding der Schelde zijn van hoofdzakelijk belang voor onzen zeehandel.

De Regeering en de stad Antwerpen zijn het niet eens over de oplossing.

Ten andere is het voor niemand een geheim dat het Hooger Bestuur van Bruggen en Wegen het niet eens is over de waarde van het zoogezegd ontwerp der Groote Doorsnede, welke de voorkeur der Regeering schijnt te bezitten.

Twée algemeene opzieners van Bruggen en Wegen, waarvan een sedert algemeen bestuurder is geworden, verklaarden zich tegen het ontwerp.

Over dat gewichtig vraagstuk is alles gezegd geworden op theoretisch gebied en de wederzijds aangevoerde redenen konden tot geene eensgezindheid leiden. Welke goede reden kan men dan inbrengen tegen proefnemingen, welke in andere landen en in dergelijke omstandigheden personen wier meeningen volkomen uiteenliepen, het eens deden worden?

De Antwerpsche Gemeenteraad trok voor die proefnemingen een krediet van 50,000 frank uit. Waarschijnlijk deed hij het niet zonder bij bevoegde mannen inlichtingen te hebben ingewonnen over de waarde van dergelijke proefnemingen en over de uitslagen welke men ervan mag verwachten. En zoo hij dat krediet toestond, dan is 't omdat die bevoegde mannen een ander gevoelen uitdrukten dan ditgene dat is opgegeven in het antwoord der Regeering.

Waarom zou de Regeering dan geene Commissie aanstellen, waarin de verschillende betrokken belangen zouden vertegenwoordigd zijn en die het vraagstuk zou onderzoeken?

Het te nemen besluit is van zulken gewichtigen aard, dat men niet zou begrijpen waarom de Regeering een middel verwaarloost om zich in te lichten over de gevolgen van den voorgestelden maatregel.

Leveren de proefnemingen ernstige uitslagen op, iedereen zal er over verrukt zijn ze te hebben ondernomen. In tegenovergesteld geval is niets in gevaar gebracht.

ART. 29 DER TABEL. — *Haven van Oostende. — Onteigeningen en werken. — Aanleggen der toegangslaan naar de nieuwe zeeinrichtingen. — Inrichting en exploitatie van een openbaar veer tusschen de twee oevers der haven.*

Aangevraagd krediet : 2,000,000 frank.

Vraag.

« In hoeverre levert de laan, leidende naar de nieuwe haveninrichtingen te Oostende, belang op voor den Staat?

» Is zij van zeker nut voor den havendienst? »

Antwoord.

De Staatsbaan van Oostende naar Brugge moest verlegd worden om den overweg over de spoorbaan af te schaffen; de toegangslaan naar de nieuwe haveninrichtingen is enkel een gedeelte van de verlegde baan en zal ook de eenige weg zijn voor het vervoer per as tusschen de stad en de haven.

ART. 30 DER TABEL. — *Haven van Blankenberghe. — Onteigeningen en werken.*

Aanvraagd krediet : 600,000 frank.

Vraag.

« Is in de werken, met het gevraagde krediet uit te voeren, de verlenging van het staketsel begrepen? »

Antwoord.

« De kosten tot hernieuwing van het staketsel bewesten de haven van Blankenberge en tot het verlengen der twee staketsels worden betaald met het krediet, uitgetrokken onder artikel 62 der gewone Begrooting (afdeeling buitengewone uitgaven) voor buitengewone onderhoudswerken en verbetering van havens en kusten. »

ART. 33 DER TABEL. — *Zeekust. — Onteigeningen en werken.*

Aangevraagd krediet : 1,200,000 frank.

Vraag.

« De Afdeeling vestigt de aandacht op den onrustwekkenden toestand van het strand te Heist.

» Koestert de Regeering de hoop hem te kunnen verhelpen? Welke maatregelen denkt zij daartoe te nemen? »

Antwoord.

« Om het aanzienlijk invreten van het strand te Heist te verhelpen, werd beslist vijf havendammen, die dat strand westwaarts verdedigen, 30 meter te verlengen.

» In Mei aanstaande zijn die werken voltooid.

» Reeds nu verhoogt het strand tusschen lage en halve tij.

» 't Is ten andere te voorzien dat de toestand van het strand te Heist zal verbeteren wanneer het havenhoofd te Zeebrugge is voltooid. »

ARTIKEL 2 VAN HET WETSONTWERP.

1^o *Aankoop van koepels.*

Aangevraagd krediet : fr. 448,097 57.

2^o *Versterkingslijn te Antwerpen.*

Aangevraagd krediet : fr. 34,223 72.

Vraag.

« Hoeveel koepels zijn er te leveren? Waar is hunne plaats? Welke verbintenissen zijn er aangegaan? »

Antwoord.

« De som van fr. 44,897.57, bedrag van het krediet, uitgetrokken onder artikel 2, 1^o, van het ontwerp, is het overschot van de som van 3,830,000 frank, in de Schatkist gestort door de stad Antwerpen, om het Departement van Oorlog in staat te stellen de kosten te dekken van nieuwe verdedigingswerken, bestemd om de verzwakking van het verdedigingsstelsel der stelling ten gevolge van het afstaan aan de Stad van het open plein binnen de Noorder citadel, te keer te gaan

» Zooals gezegd wordt in de Inleidingsnota der Buitengewone Begrooting voor 1894, moet vermeld overschot dienen tot het aankopen van koepels, bestemd voor de bestaande werken der uiterste versterkingslijn te Antwerpen, namelijk voor de redoute te Kapellen en voor het fort Rupelmonde.

» Het plaatsen van die koepels ligt ter studie en geene verbintenis werd dienaangaande genomen. »

Vraag.

« Wanneer zal de Regeering, overeenkomstig hare verklaring op 27ⁿ November 1898, bij de Kamer een gezamenlijk ontwerp voor Antwerpen's versterkingen indienen? »

Antwoord.

« De studiën worden ijverig voortgezet en de Regeering kan enkel verwijzen naar hare vroegere verklaringen, herinnerd in haar antwoord op de vraag van wege de Middenafdeeling over artikel 2 der Buitengewone Begrooting voor 1903 (bl. 103 van het Verslag, oorkonde n^o 231). »

Vraag.

« Welke zijn de inzichten der Regeering betreffende de versterkingen te Dendermonde? »

» Wil zij de militaire gronden langs de Schelde gelegen niet aan hunne vroegere bestemming onttrekken? »

» Is zij niet voornemens een krediet voor te stellen, om te Dendermonde een koepelfort te bouwen dat noodig is volgens het Ministerie van Oorlog? »

Antwoord.

« De Regeering denkt niet de gronden, afhangende van de vesting Dendermonde, van bestemming te veranderen, vooraleer de omwalling dier vesting vervangen is door een even sterke verdediging. »

» Daar over deze laatste nog geen uitspraak werd gedaan, vraagt het Ministerie van Oorlog geen koepelfort voor Dendermonde. »

ARTIKEL 3 VAN HET WETSONTWERP.**Vraag.**

« Welke waarborgen denkt de Regeering aan de belanghebbenden te vragen, om de Schatkist te dekken in geval China aan zijne verbintenissen te kort komt? »

Antwoord.

« De belanghebbenden moeten bij overeenkomst de verbintenis aangaan om den Belgischen Staat schadeloos te stellen voor elk mogelijk verlies bij het disconteeren van hun aandeel in de toegekende schadevergoeding. »

» De Maatschappij voor studiën in zake van spoorwegen in China, de bijzonderste belanghebbende, moet daarenboven aan de Schatkist bijzondere waarborgen leveren. »

ARTIKEL 5 VAN HET WETSONTWERP.

Vraag.

« Welke gronden van vestingen denkt de Regeering te verkoopen? »

Antwoord.

« De Regeering zet de reeds lang aangevangen verkooping van de gronden, beschikbaar geworden door het ontmantelen van de versterkingen te Charleroi, Namen en Doornik, gestadig voort. »

Stemming in de Afdeelingen.

Ziehier den uitslag der stemming in de Afdeelingen :

1 ^o Afdeeling.	. . .	11 ja,	0 neen,	2 onthoudingen.	-
2 ^o »	. . .	8 »	0 »	1 »	
3 ^o »	. . .	7 »	0 »	6 »	
4 ^o »	. . .	12 »	0 »	3 »	
5 ^o »	. . .	11 »	2 »	0 »	
6 ^o »	. . .	6 »	1 »	1 »	
TOTALEN.		. . . 58 ja,	3 neen,	13 onthoudingen.	

De Middenafdeeling keurde met eenparige stemmen der aanwezige leden het wetsontwerp goed. Zij heeft de eer de Kamer voor te stellen het aan te nemen.

De Verslaggever,
G. HELLEPUTTE.

De Voorzitter,
F. SCHOLLAERT.

