

(1)

(N° 172)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} MAI 1906.

1^o Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1906 ⁽¹⁾.

2^o Proposition de loi ouvrant un crédit supplémentaire de un million de francs à l'effet d'aider la ville de Spa à compléter l'ensemble de ses installations balnéaires ⁽²⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽³⁾, PAR M. HELLEPUTTE.

MESSIEURS,

La discussion du Budget extraordinaire a, comme d'habitude, donné lieu à de nombreuses demandes de renseignements présentées sous la forme de questions posées au Gouvernement.

Ces questions, au nombre de quarante-trois, sont reproduites ci-dessous avec les réponses qu'elles ont reçues.

ARTICLE PREMIER DU PROJET DE LOI.

1^{re} Question.

Les Sections et la Section centrale ont fréquemment demandé au Gouvernement d'annexer au Budget un tableau donnant pour chacun des travaux en cours la date à laquelle il a été commencé, la dépense prévue, le degré d'avancement et la dépense à faire pour l'achèvement du travail.

⁽¹⁾ Budget, n° 140.

⁽²⁾ Proposition de loi, n° 112.

⁽³⁾ La Section centrale, présidée par M. SCHOLLAERT, était composée de MM. BERTRAND, DE BRUYN, D'HUART, HUBERT, VERHAEGEN et HELLEPUTTE.

Quelle est la raison pour laquelle il n'a pas été donné suite à cette demande ?

Réponse.

Le Gouvernement a déjà fait connaître son sentiment au sujet de la possibilité de satisfaire utilement au vœu rappelé dans la question.

Comme le marquait la réponse faite à la Section centrale qui a examiné le projet de Budget extraordinaire de 1901, on ne saurait, pour la plupart des grands travaux publics, établir un rapport quelque peu exact entre les prévisions des dépenses primitivement établies et la dépense correspondant aux travaux exécutés. Il arrive fréquemment, en effet, qu'à raison de besoins nouveaux qui se révèlent ou de faits et circonstances qui se produisent postérieurement à la conception du programme, celui-ci subit des modifications importantes qui rendent toute comparaison impossible. Tel est le cas, notamment, pour les travaux d'Ostende et de Zeebrugge. D'autre part, pour les travaux de la Meuse et de l'Escaut, par exemple, il n'a jamais été établi de prévisions au sujet de la dépense totale devant résulter des améliorations diverses à réaliser successivement.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement ne voit pas la possibilité de dresser annuellement un tableau répondant au desideratum de la Section centrale. Il se réserve toutefois d'examiner à nouveau, d'ici à l'époque de la formation du prochain projet de Budget extraordinaire, ce qu'il serait possible de faire dans cet ordre d'idées.

ART. 3 DU TABLEAU.

2^e Question.

Le Gouvernement ne pourrait-il préciser davantage l'emploi du crédit de 48,000,000 francs sollicité pour les chemins de fer (voies et travaux) ?

Ce crédit ne pourrait-il être divisé d'après les travaux principaux auxquels il se rattache ?

Réponse.

La note préliminaire (pp. 10, 11, 12 et 13) donne, au sujet du crédit sollicité pour le service des voies et travaux, toutes les indications qu'il est possible de fournir au moment où le projet de Budget extraordinaire est dressé. Il y est fait mention des travaux décidés et que l'on présume pouvoir être exécutés pendant la durée légale du crédit, laquelle est de trois ans.

Pour pouvoir préciser davantage l'emploi du crédit, il faudrait que les plans et les devis estimatifs de chaque travail fussent arrêtés; or, il n'en est pas ainsi.

3^e question.

Quand sera-t-il procédé aux travaux des gares d'Hérenthals, de Bilsen, de Hoesselt, de Jumet, de Châtelineau, de Liers, d'Alost, de Bruges, d'Adinkerke, de Binche, d'Audenarde, de Renaix, de Houthaelen, d'Exel, de Namur,

de Verviers, de Jemelle (l'emplacement de cette dernière gare est-il exactement déterminé) et de la halte de Houdemont?

Réponse.

Hérenthals. — Les travaux d'aménagement de la station d'Hérenthals et de relèvement des voies en vue de permettre le remplacement du pont tournant sur le canal, existant à la sortie de cette gare, par un pont fixe, ont donné lieu à des observations de la part de l'administration des Ponts et Chaussées; une nouvelle étude est en cours.

Bilsen et Hoesselt. — La construction d'un nouveau bâtiment des recettes est décidée en principe.

L'époque de l'exécution du travail ne pourrait être déterminée en ce moment, sa fixation devant dépendre de l'avancement des nombreux travaux en cours.

Jumet-Brûlotte. — Les travaux d'agrandissement de cette station ne pourront pas être entamés avant que l'État soit en possession des terrains dont l'acquisition se poursuit.

Châtelineau. — Un important projet d'aménagement de cette station a été approuvé et l'on procède activement à l'acquisition des terrains nécessaires. Il est à présumer que les travaux pourront être entamés cette année.

Liers. — Un projet d'aménagement est approuvé et les acquisitions de terrains sont en cours.

Alost-Nord. — L'étude des propositions d'exécution que comportent le relèvement de la gare et la construction des ouvrages d'art est terminée. Il est à présumer que ces travaux pourront être mis en adjudication dans le courant du premier semestre de l'année prochaine.

Bruges. — Les travaux d'extension des installations de la gare provisoire aux marchandises de Bruges-Ville seront commencés incessamment.

Adinkerke. — Les travaux d'établissement de trottoirs et de voies pourront vraisemblablement être commencés prochainement. Un projet de distribution du bâtiment des recettes est dressé; le Département des Finances en fait l'examen au point de vue du service de la douane.

Le hangar aux marchandises est à l'étude.

Binche. — On poursuit l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement d'une seconde cour aux marchandises et à l'agrandissement de la cour actuelle.

Audenarde. — L'avant-projet des travaux d'aménagement de la station d'Audenarde est en préparation.

Renaix. — Une partie des travaux d'aménagement est subordonnée à l'acquisition des terrains; ces travaux comprennent une nouvelle remise aux locomotives et un dortoir.

Houthaeten. — Les propositions d'exécution sont dressées et il est à prévoir que ces travaux seront commencés sous peu.

Exel. — On construit actuellement un trottoir d'embarquement des voyageurs; les autres travaux d'aménagement nécessitent des acquisitions de terrains.

Namur. — L'étude des premières propositions d'exécution est très avancée et il est à présumer que les travaux faisant l'objet de ces propositions pourront être mis en adjudication dans un délai assez rapproché.

Nouvelle gare aux voyageurs de Verviers. — Les propositions pour l'exécution des terrassements sont terminées. Certains des projets opposés à celui du Gouvernement pour la création de la ligne de Louvain à Aix-la-Chapelle sont de nature à mettre en question le mode d'aménagement de la gare de Verviers. Le Gouvernement s'étant engagé à laisser entière la question de la ligne de l'Est jusqu'à ce que la Législature se soit prononcée, la mise à exécution des projets de Verviers se trouve momentanément suspendue.

Jemelle. — L'élaboration du projet d'aménagement définitif de la station de Jemelle a rencontré de grandes difficultés à cause de la disposition des lieux et de la condition du maintien des ateliers. Le périmètre des nouvelles installations est aujourd'hui déterminé et le projet est définitivement arrêté.

Houdemont. — Le seul travail reconnu nécessaire à la halte de Houdemont consiste dans l'élargissement de la cour aux marchandises. Cet élargissement va être réalisé.

4^e Question.

Quand sera-t-il procédé aux travaux de construction de la double voie :

- 1^o D'Hérenthals à Hamont ;
- 2^o D'Ans à Vivegnis par Liers ;
- 3^o Des lignes reprises dans le Limbourg ?

Réponse.

1^o Les travaux sont en cours d'exécution.

2^o L'établissement de la seconde voie de Liège-Vivegnis à Liers et à Ans est décidé. Les plans sont approuvés, les plans-tableaux sont dressés, et l'on a entamé l'achat des emprises; on a même déjà mis la main à l'œuvre pour la partie de la ligne comprise entre Liège-Vivegnis et Herstal.

3^o Le doublement des lignes suivantes est décidé dans le Limbourg :

- a) Diest à Bourg-Léopold ;
- b) Diest à Hasselt ;
- c) Beverst à Tongres ;
- d) Tongres à Liers ;
- e) Neerlinter-Saint-Trond.

5° Question.

Est-il exact que des modifications sont intervenues dans les intentions du Gouvernement au sujet de l'exécution de la gare centrale de Bruxelles?

Réponse.

C'est complètement inexact : les expropriations se poursuivent activement.

6° Question.

Quelle est la partie du chemin de fer de ceinture de Bruxelles sur le terrain de Schaerbeek qui sera exécutée au moyen du crédit demandé?

Réponse.

Ce crédit doit servir à couvrir les premières dépenses qui seront faites pour l'exécution des travaux de construction de la partie du chemin de fer de ceinture entre la chaussée d'Haecht et l'avenue Rogier, y compris l'aménagement de la gare Rogier.

7° Question.

Comment a-t-il été procédé à la mise en exécution du chemin de fer du Parc royal de Laeken?

A-t-il été recouru à l'adjudication publique ou restreinte?

Quel sera le coût total de ce travail?

Sur quel crédit ce travail sera-t-il payé?

Réponse.

Certaines parties du raccordement du Parc royal de Laeken se trouvant dans le périmètre d'autres travaux en cours, notamment de ceux de l'avant-port de Bruxelles, l'Administration a dû traiter, pour ces tronçons, avec les entrepreneurs des dits travaux.

Quant aux autres tronçons, il a été procédé à un appel à la concurrence entre les entrepreneurs ayant l'outillage et l'expérience nécessaires.

Le montant total des marchés en cours s'élève à 3,000,000 de francs.

Cette dépense s'impute sur les crédits votés pour l'aménagement des gares de Bruxelles, de leurs abords et des voies de raccordement à la capitale.

8° Question.

Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet du chemin de fer de Doische à Beauraing?

Réponse.

La construction de cette ligne reste décidée, mais l'extension exceptionnellement rapide du trafic a obligé l'administration à appliquer son activité à des travaux décrétés antérieurement et d'une nécessité plus immédiate.

9° Question.

Quelle est la convention conclue avec la commune de Laeken dont il est question au littéra A ?

° Réponse.

Il a été convenu que l'Administration des chemins de fer interviendrait dans les travaux ci-après :

1° L'établissement d'un viaduc au-dessus du chemin de fer de Bruxelles à Gand pour le passage de l'avenue nouvelle raccordant l'avenue Van Praet au boulevard Léopold II;

2° Le voûtement du chemin de fer de ceinture et du raccordement Bruxelles-Ouest-Jette à l'intersection de l'avenue de Laeken à Molenbeek-Saint-Jean et des rues Marie-Christine, Stéphanie, Léopold, etc.;

3° La construction d'un viaduc au-dessus de la ligne de Gand en vue de permettre la suppression du passage à niveau du chemin de fer rue Fransman;

4° Le remplacement de la passerelle actuelle par un viaduc de 12 mètres de largeur pour le passage de la rue du Baromètre au-dessus de la voie de raccordement des lignes de ceinture et de Bruxelles à Gand.

Il a été entendu que la commune de Laeken se chargera de l'acquisition de toutes les emprises nécessaires à l'exécution de ces ouvrages d'art et supportera le coût de ces emprises.

La somme totale à payer par le Département des chemins de fer ne peut dépasser un million de francs.

10° Question.

Le Gouvernement présentera-t-il bientôt un projet définitif d'appropriation de la traversée du territoire de la ville de Charleroi à l'endroit dit « Porte de Waterloo » ?

Réponse.

Le projet d'aménagement définitif de la station de Charleroi-Ville Haute prévoit le remplacement du passage à niveau de la Porte de Waterloo par un viaduc supérieur. La construction de ce viaduc fait l'objet d'une convention intervenue le 21 juin 1904 entre la Ville de Charleroi et l'Administration des chemins de fer.

Les travaux ne pourront être entamés avant que l'État soit en possession des terrains, dont l'acquisition se poursuit actuellement.

11° Question.

Le Gouvernement demande un crédit pour faire la « ceinture » autour d'Anvers.

La Section centrale demande communication des plans de ce travail.

Réponse.

La copie ci-jointe de la carte au 1/20 000 indique en rouge le tracé des nouvelles voies ferrées à établir aux environs d'Anvers, et en jaune les parties de lignes actuelles à supprimer quand les nouvelles installations seront réalisées.

12° Question.

La loi de 1902 sur l'unification des tramways d'Anvers oblige la Compagnie à créer une ligne suburbaine allant de la ville jusqu'au centre de la commune de Vieux-Dieu. Or, le Ministre des Chemins de fer défend d'achever la ligne et arrête le tramway devant le passage à niveau de Luithagen. Les habitants de Vieux-Dieu élèvent de vives réclamations contre cette résolution.

La Section centrale désirerait savoir pourquoi la loi de 1902 n'est pas exécutée.

Réponse.

La traversée du chemin de fer au passage à niveau de Luithagen, en vue du prolongement jusque Vieux-Dieu de la ligne suburbaine des tramways d'Anvers, est subordonnée au relèvement de la ligne de ceinture au droit du passage à niveau précité.

Un projet a été dressé en vue de permettre la construction d'un passage inférieur provisoire en charpente qui livrerait passage aux tramways anversoïis.

Ce projet, dont la réalisation exigerait une dépense approximative de 78.000 francs, est soumis depuis le 23 septembre 1903 à la Compagnie anversoïse; celle-ci n'a pa encore fait connaître ses intentions à ce sujet.

13° Question.

Quand le passage à niveau dit de Marcinelle sera-t-il supprimé à Charleroi?

Réponse.

Les propositions d'exécution sont à l'étude; on pourra mettre la main à l'œuvre dès que l'État sera en possession des dernières parcelles à acquérir.

14° Question.

Quand le viaduc passant à Charleroi au-dessus des voies ferrées à l'endroit de la route de Charleroi à Marchienne-au-Pont sera-t-il élargi?

Réponse.

L'élargissement du viaduc de la Porte de Mons a été demandé par l'administration communale de Charleroi lors des négociations et des enquêtes relatives à la construction de la ligne vicinale de Charleroi à Jumet (Heigne).

Le projet d'élargissement élaboré par la Société nationale des chemins de

fer vicinaux, à qui incombe le travail, a dû être remanié ensuite d'observations formulées par le Département des Finances et des Travaux publics. Un nouveau projet, dans lequel il a été tenu compte de ces observations, vient d'être soumis au dit Département.

L'exécution du travail peut donc être considérée comme prochaine.

ART. 5 DU TABLEAU.

15° Question.

Quel sera le coût total de la construction de l'Hôtel des Postes et de la Marine à Bruxelles?

Réponse.

Le coût total de l'Hôtel des Postes et de la Marine, à Bruxelles, sera approximativement de 3,826,000 francs, dont 1,408,000 francs pour expropriations.

16° Question.

Quand sera-t-il procédé aux travaux d'établissement d'un bureau de Poste à Sivry, à Ninove; de l'agrandissement du bureau central de Namur et du bureau des Postes de Malines?

Réponse.

Il n'existe pas de projets de construction de bâtiments des Postes à Sivry et à Ninove; l'Administration compte se procurer des locaux convenables par voie de location.

Le local des Postes de Namur (Centre) répond largement aux besoins du service; la salle publique, qui était quelque peu exiguë, a été notablement agrandie en 1903.

A Malines, l'ancien Palais du Grand Conseil est en voie d'aménagement pour la Poste et le Télégraphe; l'adjudication des travaux de grosse construction, jusques et y compris la mise sous toit, est imminente.

ART. 6 DU TABLEAU.

17° Question.

Quand sera-t-il procédé aux travaux de l'établissement du réseau téléphonique de Roclenge-sur-Geer?

Réponse.

Le réseau téléphonique de Roclenge-sur-Geer pourra vraisemblablement être livré à l'exploitation vers le 1^{er} juillet 1906.

18° Question.

L'unification du réseau téléphonique et la diminution du prix d'abonnement ont été demandées à diverses reprises. Quelles sont à ce sujet les intentions du Gouvernement?

Réponse.

I — L'unification du réseau téléphonique, c'est-à-dire la suppression de la taxe interurbaine actuellement exigée pour les communications entre groupes locaux, aggraverait d'une façon exorbitante les charges de l'exploitation à raison de la nécessité d'augmenter dans une très large mesure les circuits entre les centres principaux et auxiliaires, ainsi que le matériel et le personnel des divers bureaux centraux. Cette exagération des charges devrait avoir pour corollaire un relèvement des redevances d'abonnement dans tous les groupes téléphoniques, au détriment de la grande majorité des abonnés : la masse de ceux-ci, qui n'a que très rarement à téléphoner en dehors du groupe local, supporterait la plus grande part des dépenses qui seraient faites pour diminuer les charges d'un petit nombre.

L'unification aurait, en réalité, un résultat absolument contraire à celui que l'on doit s'efforcer d'atteindre : la pénétration de l'usage du téléphone dans les classes les plus nombreuses de la population ; la mesure serait donc anti-démocratique au premier chef.

Elle conduirait, au surplus, à une dépression profonde du mouvement télégraphique interne.

II. — Il est indispensable, avant de modifier la tarification du téléphone, d'avoir terminé la transformation des grands réseaux, entreprise depuis plusieurs années. La plus grande partie du programme est réalisée et il est à prévoir que la transformation sera entièrement terminée en 1907.

ART. 7 DU TABLEAU.

19° Question.

A quels travaux seront affectés les crédits de l'article 7?

Ces crédits sont-ils suffisants?

Quand se fera la remise des bâtiments et des terrains de l'arsenal (désaffecté) d'Anvers?

Réponse.

Ce crédit, comme ceux votés antérieurement pour le même objet (voir notamment les budgets extraordinaires de 1897, 1899, 1900, 1902, 1903 et 1905), est destiné aux travaux d'appropriation que les circonstances peuvent comporter pendant la durée légale du Budget extraordinaire.

Des travaux de ce genre sont en cours d'exécution à Charleroi.

Étant donné que le crédit voté en 1905 présente un disponible d'environ 150,000 francs, une nouvelle allocation de 200,000 francs a été jugée suffisante.

Quant au troisième point, le Gouvernement se réfère à la déclaration faite par le Ministre de la Guerre dans la séance du Sénat du 4 avril 1906, et d'après laquelle les locaux de l'ancien arsenal d'Anvers seront remis prochainement à l'Administration des domaines.

ART. 8 DU TABLEAU.

20^e Question.

Quels sont les travaux de mise en valeur des dunes domaniales auxquels sera consacré le crédit demandé?

Réponse.

Plusieurs crédits ont été précédemment votés pour le même objet; le dernier, qui était de 500,000 francs, a figuré au Budget extraordinaire de 1905.

Il convient, pour les motifs indiqués dans la Note préliminaire du projet de Budget extraordinaire de 1899, que l'administration des domaines dispose des fonds nécessaires aux travaux d'aménagement que les circonstances peuvent comporter.

Aucun crédit n'a été voté en 1904 ni en 1905, et c'est parce que le reliquat de celui de 1903 est tombé en annulation le 31 décembre 1905 qu'une nouvelle allocation est aujourd'hui sollicitée en vue des besoins éventuels, comme le dit la Note préliminaire du projet actuel.

ART. 9 DU TABLEAU.

21^e Question.

Quelle a été la destination des crédits prévus aux budgets extraordinaires de 1903, 1904 et 1905 pour l'acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier de l'Etat?

Réponse.

Il s'agit d'un crédit annuel destiné, comme l'énonce le libellé, non seulement à agrandir le domaine forestier, mais encore à étendre ou à régulariser les limites des propriétés de l'Etat, notamment des dunes domaniales.

Le tableau ci-après indique les immeubles acquis au moyen des crédits votés en 1903, 1904 et 1905.

DATES des actes d'achat.	COMMUNES de la situation des biens.	CONTENANCE.	DÉSIGNATION SOMMAIRE des biens.	COÛT des acquisitions. (Prix et frais.)
		H. A. C.		
9 juin 1904. . .	Renlies et Solre-Saint-Géry .	44 60	Enclave dans la forêt de Rance.	411 27
18 juillet 1904 .	Saint-Aubin	1 02 27	— — des Minières.	1,038 13
8 septembre 1904 .	Solre-Saint-Géry	86 70	— — de Rance .	1,612 37
17 octobre 1904 .	Nassogne	47 .	Terrain pour la création d'une pépinière	1,118 62
Id	Bertrix	48 90	Id.	2,510 34
8 novembre 1904 .	Sart	95 86	Parcelle contiguë au bois dit « Fagne de la grosse Pierre ».	446 64
10 novembre 1904.	Sart et Jalhay.	2 41 50	Enclave dans la forêt de Gospi- nal.	1,813 70
18 mai 1905 . . .	Sart	33 20	Parcelle contiguë au bois domai- nial dit « La Hoëgne » . . .	199 63
23 mai 1905 . . .	Auderghem	2 03 07	Propriété contiguë à la forêt de Soignes	38,775 25
29 mai 1905 . . .	Sart	1 81 24	Parcelle contiguë au bois domai- nial de Vieille-Fagne. . . .	829 99
25 septembre 1905.	Petit-Thier	7 06 60	Parcelle contiguë au Grand Bois	5,135 89
12 février 1906 .	Theux.	2 73 53	Bois du massif de Spa	2,172 50
1 ^{er} juillet 1904. .	Middelkerke	27 29 58	Terrains duniers.	501,589 58
23 août 1904 . . .	Ostende	3 75	Propriété bâtie contiguë à des terrains de l'État	14,895 75
29 août 1904 . . .	Id	1 65	Id.	13,085 71
28 octobre 1904 .	Middelkerke	8 40 50	Terrains duniers.	245,266 70
9 décembre 1904 .	Namur.	1 04	Parcelle contiguë à des terrains domaniaux	3,146 70
20/27 janvier 1905.	Ostende	1 64 66	Terrains attenant aux dunes do- maniales et bâtiments y érigés.	155,533 72
25 août 1905 . . .	Nieuport et Oostduinkerke .	15 13 02	Terrains duniers.	88,381 50
24 novembre 1905.	Ostende	8 71	Assiette d'un chemin supprimé traversant un terrain domai- nial	6,534 50
29 novembre 1905.	Breedene	14 60	Terrain dunier	1,460 .
28 décembre 1905.	Clemskerke	4 88	Terrain dunier	800 .
			Indemnités et frais divers . .	2,598 18
	TOTAUX.	73 47 46		889,376 69

Indépendamment de ces achats, l'État s'est rendu acquéreur en 1903, 1904 et 1905, au moyen de crédits spéciaux, de diverses propriétés forestières contenant ensemble 3,463 hectares 30 ares 71 centiares, dont le coût total s'est élevé à fr. 2,645,569 87.

ART. 11 DU TABLEAU.**22^e Question.**

A quels travaux a été affecté le crédit voté pour 1905; à quels travaux sera affecté le crédit sollicité pour 1906 ?

Réponse.

Ci-joint deux tableaux donnant les renseignements demandés.

Il va de soi que l'indication des travaux à exécuter au moyen du crédit demandé pour 1906 ne doit pas être considérée comme limitative.

Liste des travaux dont le coût est prélevé sur le crédit voté en 1905.

PROVINCE D'ANVERS.

Reconstruction et régularisation de la route de Rethy à Poederlé, entre Lichtaert et Casterlé.

Route de Wuestwezel à Terbeeck. Élargissement et rectification.

Route de Bruxelles vers Bréda. Réfection extraordinaire entre le pont de Waelhem et la limite des territoires de Luythaegen et de Berchem.

Viaducs en béton armé sous la route d'Anvers à Merxem. Construction.

PROVINCE DE BRABANT.

Création de l'avenue destinée à relier la route de Bruxelles à La Hulpe, à Boitsfort, à l'avenue de Tervueren, à Woluwe.

Boulevard de grande ceinture. — Sections sur les territoires de Laeken, Jette-Saint-Pierre et Schaarbeek.

Avenue nouvelle reliant le boulevard Léopold II et l'avenue de la Reine à Laeken.

Routes de Bruxelles à Namur, par Gembloux, de Wavre à Huy et de Ligny à Chastre. Réfection extraordinaire.

Avenue de Laeken à Meysse. Élargissement.

Route de Louvain à Tirlemont. Amélioration.

Route de Louvain à Diest. Réfection extraordinaire, entre Kessel-Loo et Linden.

Route de Louvain à Hasselt. Redressement à Diest.

Élargissement de la rue de Malines, de la place Marguerite et de la rue des Juifs, à Louvain. Terrains.

Route de Louvain à Mont-Saint-Jean. Réfection extraordinaire.

Viaduc du boulevard Léopold II à Koekelberg; deuxième lot. Élargissement.

Viaduc du boulevard de grande ceinture à Laeken.

Routes de Tirlemont à Huy, de Tirlemont à Saint-Trond et de Tirlemont à Gembloux. Réfection extraordinaire.

PROVINCE DE FLANDRE OCCIDENTALE.

Construction d'une chaussée pavée, à Middelkerke.
 Route de Menin à Courtrai. Repavage à Menin.
 Route de Bruges à Gand. Réfection extraordinaire.
 Élargissement de la rue de Courtrai, à Menin. Terrain.
 Route de Dixmude à Roulers. Amélioration.
 Réfection extraordinaire des terrassements des routes de l'État.
 Route d'Elsendamme à Ypres. Empierrement à l'endroit dit « Krikke ».
 Route d'Ostende au Vosseslag. Aménagement. Terrains.
 Route de Bruges à Ghisteltes. Élargissement. Terrains.
 Pont sur le « Bommelaersbeke » à Poperinghe. Prolongement.
 Pont sur l'Escaut destiné à relier les communes d'Avelghem et de Ruyen.
 Subside.

PROVINCE DE FLANDRE ORIENTALE.

Route de Tamise à Cruybeke. Construction de la 3^e section.
 Dégagement de l'église Saint-Nicolas, à Gand. Subside.
 Route d'Anvers à Lille. Pavage à Lokeren.
 Route d'Oosterzeele à Dickelvenne. Élargissement. Terrains.
 Viaduc de Tamise. Construction.

PROVINCE DE HAINAUT.

Route de Châtelineau à Farciennes. Réfection à Farciennes.
 Route de Tournai vers Lille. Amélioration.
 Route de Brugelette à Silly. Amélioration.

PROVINCE DE LIÈGE.

Route de la Berwinne. Construction de la 1^{re} section.
 Route de Liège à Namur. Amélioration à Liège et à Ougrée.
 Route de Hannut à Gingelom. Amélioration à Cras-Avernas.
 Routes de Louveigné à Theux et de Beaufays aux Forges. Amélioration.
 Route d'Amay à Odeur. Amélioration à Amay.
 Raccordement des routes de la vallée de la Vesdre et de Trooz, à Remouchamps. Amélioration.
 Route de la Liègne. 4^e section. Terrains.
 Route de Remouchamps à Trois-Ponts. Élargissement. Terrains.
 Route de Huy à Burdionne. Amélioration à Moha et élargissement de la plateforme du pont sur la Méhaigne.

PROVINCE DE LIMBOURG.

Route de Peer à Achel. Reconstruction sur les territoires de Lille, Saint-Hubert et Achel.
 Route de Waremmé à Saint-Trond. Amélioration à Goyer.
 Route de Bourg-Léopold à Maeseyck. Reconstruction entre Grand-Brogel et Brée.

Route de Moll à Hamont. Pavage à Neerpelt.
 Route de Bourg-Léopold à Maeseyck. Amélioration à Oppiter.
 Route de Heusden à Brée. Construction de la 1^{re} section. Terrains.
 Route de Rothem à la Meuse. Reconstruction. Terrains.
 Route de Diest à Hasselt. Élargissement. Terrains.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

Route de Sugny à Pussemange. Construction.
 Routes de Sedan vers Malmédy et de Salmchâteau vers Diekirch. Réfection.
 Route d'Arlon à Virton. Amélioration à la sortie d'Arlon.
 Routes dans l'arrondissement de Neufchâteau. Réfection.
 Route de la frontière française à Sugny. Construction.
 Route de Perlé à celle d'Arlon à Martelange. Amélioration.
 Route de Linglez à Cugnon. Redressement à Morte han. Terrains.
 Route de Rachecourt à la station de Halanzy. Exhaussement.

PROVINCE DE NAMUR.

Route de Celles à Mesnil-Saint-Blaise. Construction de la 2^e section.
 Route de Dinant à Beaumont. Réfection entre Rosée et Dinant.
 Route de Namur à Marche. Réfection.
 Route de Dinant à Liège. Réfection.
 Route de Philippeville à Givet. Réfection.
 Route de Dinant à Liège. Pavage à Dinant.
 Route d'Yvoir à Ciney. Réfection.
 Construction d'un pont sur la Meuse entre Rouillon et Annevoie. Subside.

**Travaux principaux auxquels le Gouvernement compte appliquer
 le crédit demandé pour 1906.**

PROVINCE D'ANVERS.

Route de Brasschaet à Esschen. Réfection à Esschen.
 Route d'Anvers à Turnhout. Réfection entre Borgerhout et Deurne.
 Route de Gheel à celle de Diest à Tessenderloo. Construction.
 Construction d'une route de Meerle vers Chaam.

PROVINCE DE BRABANT.

Boulevard de Grande ceinture. Sections sur les territoires de Laeken, Jette-Saint-Pierre, Schaerbeek et Etterbeek.
 Construction d'ouvrages d'art pour l'écoulement des eaux de la Woluwe et du Leybeek.
 Routes de Nivelles vers Gosselies et de Nivelles au Quatre-Bras. Réfection.
 Route de Bruxelles à Louvain. Amélioration sur les territoires de Schaerbeek, Evere, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Étienne.

Route de Louvain à Diest, par Winghe-Saint-Georges. Réfection entre Linden et Diest.
 Avenue de Schaerbeek à Vilvorde. Subside.
 Route de Bruxelles à Mons. Réfection à Tubize.
 Route de Bruxelles à Ostende. Réfection.
 Route de Mont-Saint-Jean vers Binche. Amélioration des faubourgs de Bruxelles et de Mons, à Nivelles.
 Route de Lillois à Hennuyères. Amélioration entre l'église d'Ittre et le pont d'Asquimpont.

PROVINCE DE FLANDRE OCCIDENTALE.

Traverse de Courtrai. Repavage.
 Route d'Ostende à Thourout. Réfection entre la route de Bruges à Nieuport et celle de Wynendaele à Dixmude.
 Route d'Ypres à Warneton. Empierrement et amélioration du pavage des communes traversées. Amélioration de la traverse de Comines dépendant de la route de Gheluwe à Warneton.
 Route de Deynze à Thielt. Réfection.
 Traverse de Thielt. Repavage.

PROVINCE DE FLANDRE ORIENTALE.

Route de Schoorisse à Audenarde. 1^{re} section. Amélioration.
 Route de Gand à Bruges. Réfection entre Gand et le pont de Bierstal à Vinderhaute.
 Élargissement de la rue des Contributions, à Gand. Subside.
 Route de Tamise à Cruybeke. 2^e section. Consolidation des contrefossés et des ruisseaux.
 Route de Gand à Bruxelles. Réfection entre Gand et la station de Quatrecht.
 Route d'Anvers à Lille : 1^o Réfection à Nieukerke, Haesdonck et Beveren; 2^o Réfection entre Westrem Saint-Denis et Astene.

PROVINCE DE HAINAUT.

Route de Tournai à Courtrai. Amélioration dans les traverses de Pecq et de Warcoing.
 Réfection de plusieurs sections de routes ressortissant au service du 3^e arrondissement.
 Reconstruction du pont de la « Princesse » à Péronnes.
 Suppression du P. N. du chemin 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.
 Route de Bruxelles à Philippeville. Élargissement du pont sur la Sambre, à Charleroi.
 Route de Ghlin à Baudour et des embranchements vers Sirault et Herchies. Amélioration.

PROVINCE DE LIÈGE.

Route de Waremme à Avennes. Amélioration à Grand-Axhe.
 Routes de Houte-si-plou à Esneux et du Val-Benoît à Hamoir. Réfection extraordinaire entre Limont et Houte-si-plou.
 Route de Beaufays aux Forges. Empierrement.
 Routes de Battice à Theux et de la vallée de la Vesdre. Pavage des traverses de Verviers, Dison et Juslenville, entre Chaudfontaine et Prayon.
 Route de la Lienne. Construction des dernières sections.
 Route de Wandre à Herstal. exhaussement en deça du pont de Wandre.
 Route de Liège à Visé. Élargissement et réfection du pavage à Herstal.
 Route du Val-Benoît à Hamoir. Amélioration à Seraing.
 Route de Huy à Tirlemont. Amélioration à Grand-Hallet, Lincent, Pellaines et Racour.
 Route de Huy à Ramet. Amélioration à Ombret-Ransa.
 Route de Huy à Ramet. Amélioration à Hermalle s/Huy.
 Route de Waremme à Avennes. Amélioration à Geer.
 Route de la Berwinne Construction
 Construction d'un pont en béton armé sur la dérivation de la Meuse, entre le quai Mativa et le parc de la Boverie, à Liège. Subside.
 Construction d'un pont sur l'Amblève, à Martinrive.

PROVINCE DE LIMBOURG.

Route de Kerkom à Trognée. Amélioration à Corthys.
 Route de Saint-Trond à Hannut. Amélioration de Kerkom à Gingelom.
 Route de Hechtel à Loozen. Pavage à Caulille.
 Route de Hechtel à Loozen. Amélioration à Exel.
 Route de Stevoort vers Zolder. Reconstruction à Curange et à Stockroye.
 Route de Waremme à Saint-Trond Réfection extraordinaire.
 Route de Kerkom à Trognée. Amélioration entre Buvingen et Borloo.
 Route de Brusthem à Cortenbosch. Élargissement entre Ordange et Zepperen.
 Route de Moll à Hamont. Reconstruction à Lommel.
 Route de Rothem à la Meuse. Reconstruction.
 Route de Heusden à Brée. Construction de la 1^{re} section.
 Route de Moll à Hamont Reconstruction à Overpelt.
 Route de Saint-Trond à Maestricht. Pavage extraordinaire entre Saint-Trond et Looz-la-Ville.
 Route de Diest à Hasselt. Élargissement.
 Route de Peer à Genck. Construction.
 Route de Mechelen s/Meuse à Asch. Construction.
 Route de Bourg-Léopold à Lommel. Construction.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

Routes de l'Etat. Réfections extraordinaires.
 Route de Linglez à Cugnon. Redressement à Morteihan.

Pont sur l'Ourthe, à Durbuy. Reconstruction.
 Pont sur la Semois, à Lacuisine. Élargissement.
 Route de Suzy par Chiny à Lacuisine. Construction. Pont de Chiny.
 Route de Barvaux vers Tohogne. Construction.
 Route de Bouillon à Sugny et à Pussemange : section empruntant le territoire français. Construction.

PROVINCE DE NAMUR.

Routes de Florennes à Rosée et de Florennes à Acoz. Réfection.
 Route de Goyet à Strud. Réfection.
 Route de Dinant à Huy. Réfection.
 Route de Namur à Liège. Réfection.
 Route de Dinant à Liège. Réfection.
 Routes de Namur à Marche et du Tige d'Emblinne à Saint-Hubert. Réfection.
 Routes d'Éghezée à la Sambre, de Ligny à Tamines et de Velaine à Onoz. Réfection.
 Routes de Namur à Châtelet, de Tamines à Denée et d'Auvélais à Falisolles. Réfection.
 Route de Namur à Givet. Pavage à Anseremme.
 Routes de Namur à Perwez et de Saint-Germain à Sclayn. Réfection.
 Routes de Namur à Hannut, d'Éghezée à Andenne et de Champion à Wasseiges. Réfection.
 Routes de Beaumont à Dinant et de Biesmes à Agimont. Réfection.
 Routes de Falmignoul à Bouillon et du Tilleul d'Oret à Grupont. Réfection.
 Routes du district de Gedinne. Réfection.
 Route d'Yvoir à Ciney. Réfection.
 Route de Namur à Dinant. Élargissement à Profondeville.
 Traverses de Dinant à Anseremme. Amélioration.
 Reconstruction du pont sur le Bocq à Spontin.
 Route de Monceau à la station de Graide. Construction.
 Route de Biesmes à Finnevaux. Construction.
 Pont sur la Meuse, à Namèche. Construction.

23^e Question.

Quel est le degré d'avancement des études pour :
 1^o Les travaux de réfection de la voirie,
 2^o L'établissement de voies cyclables,
 sur les routes de Gand-Grammont et d'Alost-Grammont?

Réponse.

Les études des divers travaux réclamés sont poussées avec activité; ces travaux pourront être entrepris prochainement.

24^e Question.

Quand sera-t-il procédé aux travaux de réfection des routes de Mons à Bruxelles; de Mons à Beaumont; de Mons à Maubeuge?

Réponse.

Les instructions nécessaires sont données en vue de ces travaux; ils seront entamés en 1907.

25^e Question.

Les crédits sollicités comprennent-ils les sommes nécessaires pour le pont à construire au confluent de la Meuse et de la Sambre?

Réponse.

La construction d'un pont au confluent de la Meuse et de la Sambre dépend d'un accord à intervenir entre l'État et la ville de Namur; le cas échéant, la dépense sera imputée sur le crédit faisant l'objet de l'article 11 du tableau.

26^e Question.

La transformation du boulevard extérieur de Namur est-elle comprise dans les propositions de cet article?

Réponse.

Même réponse qu'à la 25^e question.

ART. 12 DU TABLEAU.**27^e Question.**

Quel a été le coût du pont de Fragnée?

Réponse.

Le pont de Fragnée proprement dit a donné lieu à une dépense totale de 2,500,000 francs, chiffre rond, dont la moitié est à charge de la ville de Liège.

Les raccordements du halage, du contre-halage et du port de Fétinne (murs de quai et appropriation de berges), ainsi que de la voirie routière (terrassements, pavages, empièvements, garde-corps), ont occasionné une dépense approximative de 600,000 francs, dont une partie incombe à la dite ville.

Le raccordement avec la rue de Fragnée (rive gauche), prévu en prolongement du pont et dont l'exécution à frais communs avec la ville a été différée

jusqu'après la clôture de l'Exposition, est en voie d'établissement; les travaux de ce raccordement, consistant en remblais et pavages, donneront lieu à une dépense approximative de 30,000 francs.

ART. 13 DU TABLEAU.

28^e Question.

Quelle est l'étendue des terrains acquis pour le Mont des Arts?

Quel est le montant des sommes dépensées jusqu'à présent et des dépenses restant à faire pour l'exécution de cet édifice? Les prévisions de dépense ne seront-elles pas dépassées?

Réponse.

I. — L'étendue des terrains acquis à ce jour est de 1 hectare 37 ares 28 centiares.

II. — Outre quelques dépenses diverses s'élevant à. . fr. 25,000 »
environ, les sommes dépensées à ce jour sont les suivantes :

1 ^o Acquisitions d'immeubles	fr. 11,700,000 »
2 ^o Indemnité payée à la ville de Bruxelles (voir la Note préliminaire du projet de Budget extraordinaire de 1902 et le rapport de la Section centrale)	1,000,000 »

ENSEMBLE.	fr. 12,725,000 »
-------------------	------------------

III. — Au mois d'avril 1902, les prévisions de dépenses en ce qui concerne les expropriations s'établissaient ainsi qu'il suit :

Dépenses déjà effectuées à cette époque sur le crédit voté en 1899 pour l'acquisition des immeubles situés entre la rue des Trois-Têtes et la rue Coudenberg fr. 2,611,000 »

Montant indiqué dans la Note préliminaire du projet de Budget extraordinaire de 1902 pour les acquisitions qui restaient à réaliser à cette époque 14,206,000 »

TOTAL.	fr. 16,817,000 »
----------------	------------------

Le coût total des acquisitions aujourd'hui réalisées étant de fr. 11,700,000 »

Il reste des immeubles à acquérir pour. fr. 5,117,000 »

On peut affirmer que les prévisions ne seront pas dépassées.

Quant aux travaux, les négociations avec les diverses institutions auxquelles des locaux doivent être assignés dans le futur édifice viennent de se terminer et l'on est occupé à confectionner la maquette de celui-ci : ce n'est que dans quelque temps qu'on pourra utilement reviser les évaluations des travaux et arrêter définitivement le devis.

ART. 14 DU TABLEAU.**29° Question.**

Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet des halles du Cinquantenaire?

Qu'entend on par « le gros œuvre » du Musée d'anciennes industries d'art et d'antiquités?

Le Gouvernement compte-t-il modifier la grille d'entrée du parc vers la rue de la Loi?

Réponse.

Le hall de gauche du Palais du Cinquantenaire sera aménagé en vue de l'installation du Musée d'art monumental; le grand hall de droite conservera son affectation actuelle.

L'expression « gros œuvre » employée dans la Note préliminaire s'entend de la construction du bâtiment jusqu'à la mise sous toit inclusivement, à l'exclusion des travaux de parachèvement.

Il n'est pas question, pour le moment, de modifier la grille d'entrée qui a été construite récemment d'après les plans de feu l'architecte Bordiau.

ART. 15 DU TABLEAU.**30° Question.**

Quand l'École vétérinaire sera-t-elle achevée. Quel en sera le coût total?

Réponse.

Les travaux de la nouvelle École de médecine vétérinaire sont très avancés. On en avait prévu l'achèvement pour le mois d'octobre prochain, mais un certain retard est résulté de ce qu'on a voulu donner satisfaction à des besoins nouveaux signalés par le corps professoral et réaliser tous les progrès possibles en matière de chauffage, de ventilation et d'éclairage des 19 bâtiments qui constituent la nouvelle école.

D'après les prévisions, les travaux seront terminés au commencement de l'année prochaine.

Le coût total de la nouvelle école sera de 3,810,000 francs à peu près. (Cette somme dépasse d'une centaine de mille francs le total approximatif indiqué — avant l'adjudication des derniers travaux — dans la réponse à la 22° question posée par la Section centrale du Budget extraordinaire de 1905.)

D. — Travaux hydrauliques.**31° Question.**

Où en est l'examen de la question de reprise de la Dendre navigable et du canal de Blaton?

Réponse.

Répondant à une question posée à ce sujet par la Section centrale du Budget extraordinaire de 1905, le Gouvernement a déclaré qu'il ne songeait pas en ce moment à effectuer la reprise des deux voies dont il s'agit. Il ne peut que se référer à cette déclaration.

32^e Question.

Quelles sont les vues du Gouvernement au sujet des travaux à faire à la Sambre canalisée en amont et en aval de la ville de Charleroi, là où les terrains affaissés ont permis les résultats désastreux des crues de la rivière?

Réponse.

La situation visée par la question est la conséquence des affaissements de terrains produits par le déhouillement; la responsabilité de l'État n'est donc pas en cause.

Le remède à cette situation consiste dans l'endiguement combiné avec l'installation de machines d'exhaure; il appartient aux communes d'user d'initiative en vue de l'exécution de ces travaux; l'État interviendra, le cas échéant, par voie de subsides.

ART. 16 DU TABLEAU.**33^e Question.**

Le Gouvernement compte-t-il qu'il pourra bientôt être porté remède aux inconvénients résultant du déversement dans le canal des eaux d'égouts de la ville de Liège? Ces eaux ne pourraient-elles être utilisées à la fertilisation des bruyères de la Campine?

Réponse.

Les travaux à effectuer en vue de mettre un terme au déversement des égouts de la ville de Liège dans le canal de Liège à Maestricht pourront être commencés en 1907 ou 1908; la question de l'utilisation des eaux de ces égouts pour la fertilisation des bruyères de la Campine sera examinée.

ART. 18 DU TABLEAU.**34^e Question.**

Le Gouvernement a-t-il fait faire des études au sujet du réseau des voies navigables destinées à desservir le nouveau bassin houiller?

Réponse.

Le nouveau bassin houiller sera desservi par le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et par le canal d'embranchement vers Hasselt.

Les études en vue de l'amélioration de ces voies navigables sont en cours et l'on procède à l'acquisition des terrains nécessaires.

35^e Question.

D'après la Note préliminaire, le crédit sollicité ajouté aux reliquats des crédits de 1904 et de 1905 permettra « de faire face aux frais de construction des parties métalliques des ascenseurs numéros 2, 3 et 4 du canal du Centre ».

Or, d'après la réponse faite à la Section centrale du Budget des Finances et des Travaux publics (p. 9 du rapport), les études du meilleur dispositif pour « les parties métalliques des trois derniers ascenseurs » ne sont pas terminées.

La Section centrale serait heureuse d'avoir quelques explications complémentaires à ce sujet.

Réponse.

Bien que la question du dispositif des parties métalliques des ascenseurs ne soit pas encore résolue, la mention de ceux-ci dans la Note préliminaire se justifie par le motif que le crédit demandé se trouvera à la disposition du Gouvernement jusqu'au 31 décembre 1908.

Il est à remarquer que le crédit se rapporte également à divers autres travaux.

ART. 21 DU TABLEAU.**36^e Question.**

De vives instances sont faites pour l'exécution des travaux d'amélioration de la Lys dont on attend, dit-on, l'achèvement pour commencer les travaux d'amélioration de la Mandel. Quelles sont à ce sujet les intentions du Gouvernement?

Quels sont les travaux effectués à la Lys au moyen des crédits votés pour les cinq dernières années?

Réponse.

Les redressements projetés à la Lys en aval de l'embouchure de la Mandel soulèvent des réclamations de la part des rouisseurs de lin intéressés. Le Département des Travaux publics poursuit l'étude de la solution à adopter.

Il n'a pas été effectué d'autres travaux à la Lys au cours des cinq dernières années que ceux exécutés pour l'amélioration de la rivière immédiatement en aval du pont de Deynze.

ART. 24 DU TABLEAU.**37^e Question.**

Quels sont les travaux à effectuer au canal de dérivation de la Lys?

Réponse.

Le Gouvernement ne peut que se référer aux indications données dans la Note préliminaire du projet de Budget extraordinaire pour l'exercice 1904.

Voici ces indications :

« La navigation sur le canal de dérivation de la Lys se pratique alternativement : pendant cinq jours par semaine, de Schipdonck vers Deynze et » la Lys, et, pendant les deux autres jours, de Schipdonck vers Eecloo et » Balgerhoek. En vue de remédier à l'intermittence de la navigation sur » chaque tronçon du canal, il est nécessaire de transformer en écluse à sas » le pertuis central du barrage établi sur le dit canal à l'origine du tronçon » de Schipdonck vers Balgerhoek. Ce travail permettra aussi, dans ce » dernier tronçon, une meilleure manutention des eaux; celle-ci aura pour » résultat l'assèchement de grandes étendues de terrains bas du territoire » d'Eecloo et procurera la solution rationnelle et économique de la question » des eaux industrielles et résiduaires de cette ville. »

ART. 26 DU TABLEAU.**38^e Question.**

Quelles sont les sommes dépensées à ce jour pour le canal de Gand à Terneuzen? Quel sera le coût total des travaux?

Réponse.

Le montant des sommes dépensées s'élevait au 13 avril 1906 à 30,688,000 francs.

La dépense totale à résulter du projet actuellement adopté est évaluée à 41,600,000 francs, y compris le subside de la ville de Gand, s'élevant à 4,714,000 francs.

ART. 28 DU TABLEAU.**39^e Question.**

L'État vient, dit-on, de donner des instructions pour éviter certaines expropriations parmi celles qui ont été prévues par la loi du 8 mai 1900. En est-il réellement ainsi, et, le cas échéant, l'État ne pourrait-il faire savoir quels sont les immeubles qui ne seront pas expropriés?

Réponse.

Répondant à une question posée par un membre de la Chambre des Représentants, le Ministre des Finances et des Travaux publics a déclaré, dans la séance du 10 avril 1906, qu'il ne sera pas possible de se prononcer formellement sur le point de savoir si l'État pourra renoncer à l'expropriation de certaines parcelles avant que les plans définitifs des travaux aient pu être dressés.

Le Gouvernement ne peut que se référer à cette déclaration.

ART. 29 DU TABLEAU.**40° Question.**

Quel est le montant des sommes dépensées à ce jour pour le port d'Ostende?

Réponse.

Le montant des sommes dépensées par l'État pour le port d'Ostende s'élevait au 15 avril 1906 à 24,756,000 francs.

ART. 30 DU TABLEAU.**41° Question.**

On demande l'achèvement du port de Nieuport.

Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de ces travaux?

Réponse.

Il sera procédé prochainement à la construction d'un appontement de 110 mètres de longueur le long de la rive Ouest du bassin à flot; cet ouvrage sera muni de voies ferrées permettant le déchargement direct de navire à wagon et vice-versa.

En outre, le Gouvernement a décidé de créer sur la rive Est du bassin susdit une estacade avec passerelle facilitant l'amarrage des barques de pêche ainsi que l'accès des pêcheurs à leurs embarcations, et d'exhausser le mur de quai du chenal jusqu'au-dessus du niveau des plus fortes marées connues.

Un crédit de 500,000 francs est demandé, par amendement, en vue de ces travaux, sur lesquels l'accord vient de s'établir avec l'administration communale de Nieuport.

ARTICLE 2 DU PROJET DE LOI.**42° Question.**

Quelles sont les dépenses faites jusqu'à ce jour pour les forts de Stabroeck et de Wavre-Sainte-Catherine?

Quel sera le coût total de chacun de ces forts?

Réponse.

Le montant des dépenses faites ou engagées jusqu'à ce jour pour ces deux ouvrages s'élève à fr. 2,529,272.69.

Ainsi que le mentionne la réponse faite par le Gouvernement à la 4^e question posée par la Section centrale qui a examiné le projet de loi relatif au système défensif d'Anvers et à l'extension de ses installations maritimes, le coût total du fort de Wavre-Sainte-Catherine sera de 3,024,686 francs.

Le fort de Stabroeck coûtera 2,271,482 francs.

ARTICLE 3 DU PROJET DE LOI.

43° Question.

2° Le Gouvernement est-il assuré que le crédit de 300,000 francs sera suffisant?

Réponse.

Il résulte du texte de l'article 3 et des explications données dans la Note préliminaire :

a) Que l'intervention de l'État est subordonnée à l'action des provinces et des communes;

b) Que les personnes qu'il s'agit d'aider par le moyen de prêts sans intérêts sont seulement celles qui ne possèdent pas les ressources ni le crédit nécessaires pour reconstituer leur bétail ou le matériel servant à l'exercice de leur profession.

Bien qu'il ne soit pas possible, à l'heure actuelle, de déterminer avec certitude les besoins auxquels il y aura lieu de pourvoir dans les termes qui viennent d'être indiqués, le Gouvernement estime que le montant du crédit est suffisant. S'il en était autrement, le Gouvernement n'hésiterait pas à parfaire de sa propre initiative, assuré d'avance de la ratification des Chambres.

*
* *

La Section centrale n'a pas cru devoir entrer dans l'examen de ces réponses, étant donné le peu de temps dont la Chambre dispose encore.

Au surplus, l'échange de vues au sein de la Section centrale s'est limité à deux points : la construction de la ligne de Beauraing à Doische et l'établissement d'une darse ou bassin d'échouage pour bateaux de pêche à La Panne.

*
* *

Aux yeux de la Section centrale, la construction de la ligne de Beauraing à Doische s'impose pour les raisons suivantes :

Cette ligne n'aurait que 12 kilomètres de longueur. La dépense serait donc faible. Par contre les résultats seraient très importants.

La ligne nouvelle mettrait en communication directe toute l'Ardenne avec l'Entre-Sambre-et-Meuse, le Centre et le bassin de Mons.

Elle permettrait de réduire de 34 kilomètres au moins la distance de transport des minerais et des fontes du Luxembourg vers Charleroi et Mons.

Elle déchargerait la ligne du Grand-Luxembourg, dont l'exploitation est très onéreuse, et la ligne de Namur Charleroi, qui est très encombrée. Quand on aura construit le tronçon de Lanefte et Hansinne, on pourra diriger les minerais sur Châtelaineau et Marchiennes.

Il n'est pas inutile de faire remarquer que l'Association des maîtres de forges de Charleroi réclame vivement l'exécution de ces travaux.

*
* * *

L'établissement d'une darse d'échouage à La Panne n'a pas rencontré moins de sympathie au sein de la Section centrale. C'est à l'unanimité de ses membres qu'elle recommande au Gouvernement l'exécution de ce travail.

La Panne est très connue comme station balnéaire. On ignore en général l'importance que la pêche y a prise dans ces dernières années. On ignore surtout les conditions économiques exceptionnelles et remarquables dans lesquelles l'industrie de la pêche y est exercée.

Ainsi peut-on expliquer comment la question de l'établissement d'une darse d'échouage est restée en suspens.

Il convient de la résoudre sans retard.

Si des difficultés techniques trop grandes s'y opposaient, on comprendrait des hésitations, mais il ne semble pas que cela soit à redouter. Les études qui doivent nécessairement précéder l'exécution du travail permettront d'ailleurs de fixer les idées sur ce point.

Une seule objection doit être examinée. C'est l'objection financière.

La dépense ne sera-t-elle pas trop grande? Ne sera-t-elle pas hors de proportion avec les résultats espérés?

Évidemment, il ne peut s'agir d'établir à La Panne un grand port de mer. On a fait remarquer avec raison que c'est une erreur pour un pays de multiplier de pareilles installations. Il faut concentrer les ressources, non les éparpiller; concentrer le trafic, non le disperser. C'est le seul moyen d'arriver à doter le commerce d'installations qui puissent être maintenues au niveau des besoins sans cesse croissants, et à la hauteur des progrès les plus récents. L'intérêt financier du pays comme l'intérêt du commerce lui-même commandent cette solution.

Mais il n'y a aucun rapport entre des ports de cette espèce et le modeste ouvrage que les pêcheurs de La Panne désirent.

Ce que demandent ces braves gens, c'est de pouvoir continuer leur industrie dans les conditions où ils l'ont créée eux, de toutes pièces, chez eux.

En principe, quelle bonne raison pourrait-on leur opposer?

Les pêcheurs de Heyst, d'Ostende, de Blankenberghe, de Nieuport, ont un port à leur disposition. Sans doute, ces ports, sauf celui de Blankenberghe, n'ont pas été établis pour eux, mais partout on a établi ce qu'il fallait aux pêcheurs pour l'exercice de leur industrie.

On a dit aux pêcheurs de La Panne de se servir du port de Nieuport. Cela revient à leur ordonner de quitter La Panne, où ils ont leurs familles et leurs biens; et où les liens de la tradition, de l'affection, aussi bien que de l'intérêt les retiennent, pour émigrer à Nieuport.

Pour les amener à cette solution, on leur a promis des tarifs réduits sur le vicinal qui relie La Panne à Nieuport. On leur a dit qu'ils pourront continuer à habiter La Panne tout en faisant de Nieuport leur port d'attache.

Qui ne voit combien une pareille mesure est peu pratique et doit leur répugner;

Hal se trouve à une distance de Bruxelles sensiblement égale à celle qui sépare La Panne de Nieuport.

Supposons que l'on dise aux habitants de Hal : la grande ligne de Mons à Bruxelles passe par chez vous, mais on ne peut songer à établir dans votre ville les installations que réclame votre commerce, votre industrie, les voies de garage, les quais de chargement et de déchargement, les hangars à marchandises, etc.

Transportez donc à Bruxelles vos ateliers et vos magasins, vous pouvez continuer à habiter Hal, et pour vous faciliter cette existence nouvelle, vous jouirez d'une réduction très grande sur le prix du parcours en chemin de fer.

Or c'est cela qu'on propose aux pêcheurs de La Panne.

Ceux-ci comprennent aussi bien que le comprendraient les habitants de Hal que le résultat d'une pareille combinaison est une transformation complète de leur existence; c'est la disparition de La Panne de la liste des stations de pêche.

Un pareil traitement se comprendrait et se justifierait d'autant moins qu'après Ostende c'est La Panne qui est la station de pêche la plus importante de notre littoral.

En 1903, elle comptait 88 chaloupes, et 104 en y comprenant Coxyde. Nieuport n'en avait que 12, Blankenberghe 49 et Heyst 61.

A La Panne, 504 pêcheurs s'adonnent à la pêche. Nieuport en compte 41, Blankenberghe 194, Heyst 286.

Le produit total de la pêche maritime belge est de 6,348,000 francs. Ostende entre pour 4,320,000 francs dans ce produit. Il reste 2,000,000 de francs en chiffre rond pour toutes les autres stations de pêche.

Nieuport produit pour	92,088 francs.
Heyst id.	280,500 id.
Blankenberghe id.	237,473 id.
Oost-Duinkerke id.	310,797 id.
et La Panne produit à elle seule pour .	1,288,410 id.

Ce qui rend cependant cette question plus intéressante encore, ce sont les conditions économiques toutes spéciales qui existent à La Panne.

Le sort de la petite bourgeoisie, de l'homme de métier, du petit cultivateur-propriétaire suscite en ce moment un vif intérêt, et avec raison. On proclame de toutes parts qu'il faut venir en aide à cette partie si intéressante de notre population.

Il faut éviter qu'elle disparaisse, qu'elle se fonde dans le prolétariat. Il faut l'éduquer, la mettre à même de résister à l'envahissement de la grande industrie.

Or précisément les pêcheurs de La Panne sont les petits bourgeois de la mer. Ils sont propriétaires, maîtres et seigneurs de leurs barques; propriétaires aussi, maîtres et seigneurs de leur maison, du champ qui l'entoure et qu'ils cultivent de leurs mains dans l'intervalle qui sépare deux courses en mer.

Ils exploitent la mer et leur champ en faire-valoir direct. Transportez les ailleurs, ils deviendront des ouvriers. Serait-ce un progrès?

C'est une population d'une moralité, d'une intelligence, d'une vigueur, d'une hardiesse, d'une habileté peu communes, saine de corps et d'esprit.

Elle ne demande qu'à vivre, qu'à se développer et qu'à nous fournir les marins dont notre future marine marchande aura besoin.

Un de nos économistes les plus savants, M. Vliebergh, professeur à l'Université catholique de Louvain, et dont l'Académie royale couronnait récemment la monographie des populations de la Campine, a écrit pour le numéro de juin de la revue flamande *Dietsche Warande en Belfort*, une étude sur la situation des pêcheurs de La Panne.

Nos honorables collègues de la Chambre nous sauront gré d'en reproduire, en traduction, quelques passages (1). C'est le meilleur moyen de leur donner une idée exacte de la question.

« Les matelots ne sont pas des ouvriers au service du patron du bateau, ils l'accompagnent en mer comme ses associés. Jadis ils possédaient, eux aussi, quelques filets, maintenant encore ils sont obligés d'apporter à bord un filet flottant pour la pêche du hareng.

» Outre le patron et les deux matelots, il se trouve, à bord des bateaux du port de La Panne, un « garçon », âgé de 12 à 16-17 ans; tout en se mettant petit à petit au courant de la profession, il est chargé de la préparation des repas.

» Quand il approche de 18 ans, il peut commencer à songer à prendre service comme matelot.

» Les pêcheurs de La Panne s'adonnent à la pêche du hareng, de l'esprot, de la crevette et, en général, de toute espèce de poisson. Ce sont des gens de mer hardis, qui, tout en n'ayant que des connaissances théoriques restreintes et malgré leurs frêles embarcations, s'en vont exercer leur profession jusque sur les côtes de l'Angleterre.

» Le hareng pêché en octobre et novembre est vendu à La Panne, devant les maisons des pêcheurs. La femme est chargée du soin de mettre tout en ordre et les amateurs — habitants de La Panne, faisant l'expédition ou marchands des environs — passent d'une maison à l'autre; le poisson est mis en vente par panier de 416 pièces, de telle sorte que l'acheteur peut prendre un ou plusieurs paniers au prix adjugé.

» Le hareng pêché en janvier est transporté par les barques à Ostende, où il est vendu et expédié surtout en Allemagne.

» L'esprot est également vendu en partie à Ostende; cependant des pêcheurs nous ont déclaré que bien souvent ils peuvent en obtenir un prix plus rémunérateur à La Panne même; toutefois, le travail s'y fait dans des conditions beaucoup plus difficiles : à Ostende, les barques se trouvent le long du quai, le poisson est transporté de la barque sur le quai et de là à la minque. Si la barque vient à La Panne, on est obligé de transporter le poisson, panier par panier, de la barque sur la plage, les hommes se trouvant parfois dans l'eau à une profondeur de 1 mètre ou de 1 1/2 mètre; ce travail présente de grands inconvénients.

(1) Le texte flamand du rapport reproduit le texte original de l'étude de M. Vliebergh. La traduction française a été faite par le service de la Chambre.

» L'esprot n'est pas mis en vente publique à La Panne; il y est vendu de la main à la main, en partie à des habitants de La Panne, qui le fument sur place

» Ce sont les plus petites barques qui s'en vont à la pêche à la crevette; il y en a, à La Panne, environ 25. Les crevettes sont vendues à La Panne et expédiées de cette localité. Il y a quinze ans, les marchands les faisaient cuire chez eux; actuellement, cette opération se fait à bord et en mer. La façon très primitive dont on procède à la vente des crevettes mérite de fixer l'attention : à La Panne, les crevettes sont achetées en gros par deux marchands, et ce n'est que plusieurs jours après la livraison des crevettes que le prix est porté à la connaissance des vendeurs.

» En été, pendant la période des bains, le poisson y est vendu par voie d'enchères; sinon on va le vendre à Nieuport ou à Ostende.

» Le produit de la pêche est réparti entre le personnel de la barque; on en déduit une part pour la barque, pour les filets, de même que pour le « donkey », la machine qui sert à remonter le filet; une autre part est attribuée au patron et à chacun des matelots; quant au garçon, celui-ci reçoit une demi-part ou, s'il est déjà au service depuis quelques années, les $\frac{3}{4}$ d'une part.

» Pour apprécier à sa valeur le mérite du pêcheur, il faut tenir compte des circonstances dans lesquelles il exécute son travail et des conditions de son existence : la plupart du temps, il est propriétaire de son habitation, ainsi que d'un lopin de terre; cette terre, du sable pur, exige beaucoup plus de soins qu'une terre ordinaire, mais le travail se fait par des membres de la famille, la fumure ne coûte rien ou presque rien; le fumier provenant de la chèvre et du porc, de même que celui constitué par les produits de la mer, — étoiles de mer, crabes, petites crevettes, etc., — y est enfoui; c'est ce qui permet au pêcheur de récolter de bonnes pommes de terre pour sa consommation personnelle, puis un peu de seigle; le blé sert pour l'alimentation de sa chèvre, de sa brebis et de son porc; la paille lui permet de confectionner des abris pour son champ — le sable doit, en effet, être mis à l'abri du vent — et lui fournit la litière pour ses animaux.

» Tout le temps de la femme est absorbé par les soins à donner à ses nombreux enfants, à l'étable, aux filets, ainsi que par les travaux du lopin de terre.

» En temps ordinaire le travail, n'est pas, d'après les dires des pêcheurs, trop pénible; le travail le plus difficile consiste à remonter la drague (schrobnnet); parfois elle est accrochée quatre à cinq fois dans le cours d'une demi-journée, et chaque fois on est obligé de la remonter; ce travail est un travail d'esclave. Actuellement, plus de vingt barques sont munies d'une petite machine à vapeur dont on se sert pour remonter la drague.

» Telle est l'existence, tels sont les travaux des pêcheurs, qui désirent rester établis à La Panne et prétendent qu'à cet effet un port de refuge leur est indispensable.

» Les motifs indiqués sont, cela va sans dire, exposés tout au long, avec force détails, historiétés et faits personnels; on peut les résumer en ces termes :

» Actuellement les barques sont plus grandes, ont un plus fort tirant d'eau et ne peuvent plus venir échouer sur la plage comme les anciennes barques; il faut donc que les pêcheurs puissent entrer dans un port.

» Si ce port n'était pas éloigné, on y gagnerait beaucoup de temps en même temps que les frais seraient considérablement diminués.

» Actuellement, les barques entrent la plupart du temps dans le port de Nieuport; de là le personnel de la barque se rend, ordinairement le samedi, dans ses foyers à La Panne pour retourner le lundi à la barque. Le voyage, qui se fait en tram, occasionne une dépense annuelle de 75 francs par personne. Un pêcheur me disait que sa famille comptait trois gens de mer et que ce voyage lui coûtait 300 francs par an.

» Il y a donc perte de temps et d'argent; toutefois, ce n'est point le côté essentiel de la question. Si les pêcheurs avaient leurs barques à leur portée et s'ils pouvaient se mettre facilement en mer, ils le feraient plus souvent et s'adonneraient davantage à la pêche. Nous étions à La Panne le vendredi 20 avril dernier. Le matin, le temps était incertain, mais vers l'heure de midi le soleil apparut et le temps devint clair. « Si nos barques étaient ici, me dit un pêcheur, nous aurions pris la mer à midi et nous aurions pêché jusque demain samedi soir ou jusque dimanche matin. Hier, jeudi, nous sommes entrés à Nieuport; nous sommes revenus à La Panne; ce matin, craignant du mauvais temps, nous sommes restés ici. Maintenant cela ne vaut plus la peine de partir. » Et il estimait à 20 francs, en moyenne, ce que chaque barque pourrait rapporter de plus chaque semaine si elle se trouvait toujours à la portée des pêcheurs; ceux-ci pourraient ainsi profiter du bon temps. Il avait calculé le montant annuel de ce moindre gain pour les 88 barques de La Panne et la somme que cela représentait pour une période de dix ou quinze ans.

» Cependant la considération qui nous a frappés le plus ne nous a été communiquée par notre interlocuteur qu'en termes voilés : « L'occasion fait le larron, nous dit-il; quand les pêcheurs arrivent le lundi à Nieuport et devraient prendre la mer, ils se laissent bien facilement entraîner l'un par l'autre : le vent n'est pas trop favorable, le temps n'est guère encourageant; attendons donc encore un peu et buvons d'abord une goutte. La première goutte est suivie d'autres gouttes; ils continuent à boire, dépensent leur argent, ne gagnent rien, et, en fin de compte, ils se font parfois battre ou se voient dresser procès-verbal; souvent cela se termine par des discussions et des batailles » Il ajouta ensuite, mais en termes moins clairs, que ces abus seraient en grande partie évités si la femme se trouvait sur les lieux.

» Voici une autre considération dont on nous fit part : Si nous pouvions entrer à La Panne, nous serions chez nous, et de ce chef nos dépenses pour cordages seraient réduites d'un tiers, nous pourrions laisser sécher les filets

et les cordages; ce dont nous pouvons nous servir actuellement pendant un an, nous pourrions certainement nous en servir pendant trois à quatre mois de plus. Le pêcheur consacre une somme considérable aux filets et aux cordages, et cette économie est suffisamment importante pour que l'on en tienne compte.

» Signalons enfin que le pêcheur serait plus rapproché de sa femme et de ses enfants, qu'il verrait mieux ce qui se passe, qu'il rentrerait régulièrement le samedi ou le dimanche matin et jouirait ainsi du repos dominical.

» Mais pourriez-vous vendre votre poisson à La Panne dans des conditions avantageuses, demandai-je?

» Voici ce que les pêcheurs me répondirent : « Oui. Déjà actuellement nous y vendons une partie de notre pêche. Il s'y établirait un marché, comme il s'est établi un marché à Nieuport, où dans les derniers temps le poisson se vend bien, parce que les marchands savent que nous apportons du poisson frais. Nous ne restons que quatre, cinq jours en mer, alors que le poisson des chaloupes ostendaises a été conservé dans la glace souvent pendant quinze jours à trois semaines avant d'arriver au marché. »

» Tel est le langage des pêcheurs de La Panne; ils disent en outre, que, par un vent d'est, le port de Nieuport est dangereux.

» Nous l'avons dit déjà, tout le monde à La Panne se préoccupe du port de refuge: les boutiquiers, cabaretiers, constructeurs de navires, propriétaires fonciers se placent évidemment à un autre point de vue, mais la conclusion est toujours la même; c'est celle qui est reproduite sur le mur intérieur de l'atelier d'un constructeur en ces termes :

Voor de Panneschuilhaven
Altijd met kloeken moed
Het zal en het moet.

(En avant avec un courage inlassable pour le port de refuge de La Panne ! Il le faut et nous l'aurons!)

» Ces vers témoignent bien plus de la conviction de l'intéressé que de son talent poétique. Cette conviction ne doit pas nous étonner : il nous racontait que, pendant les vingt-quatre années qu'il est établi, à La Panne comme constructeur, il a construit cent soixante barques, grandes et petites, mais qu'actuellement, depuis sept mois, il n'a pas gagné dix centimes. On comprend dès lors qu'il crie.

» Il est une objection que nous avons entendu produire à plusieurs reprises déjà; la voici : Les pêcheurs doivent-ils continuer à habiter La Panne; ne peuvent-ils pas se fixer à Nieuport?

» Les pêcheurs nés à La Panne tiennent à leur petite patrie. La Panne constitue une grande famille; tous les habitants y sont unis par des liens de parenté. Cette petite patrie, on doit la respecter autant que possible auprès du peuple; elle constitue le lien le plus puissant qui l'unit à la grande patrie.

» D'ailleurs, on ne peut oublier qu'un très grand nombre de pêcheurs de La Panne y sont propriétaires de leur habitation et d'un lopin de terre qu'il est impossible de déplacer. En outre, ne serait-ce pas jouer un jeu dangereux, au point de vue social, que d'imposer à ces petits propriétaires l'obligation morale de vendre leur propriété? Trouveront-ils à Nieuport ou dans le voisinage immédiat de la ville une nouvelle petite propriété qui puisse remplacer la précédente?

» Encore deux observations : les pêcheurs de La Panne sont actuellement des ruraux; y a-t-il, au point de vue social et moral, quelque intérêt à les expulser? Ne peut-on craindre avec raison qu'ils deviennent des citoyens? Nous ne voulons point médire des citoyens, nous estimons néanmoins qu'à beaucoup d'égards il vaut mieux qu'il reste le plus de monde possible à la campagne.

» La petite bourgeoisie se préoccupe beaucoup de sa situation sociale et demande que l'on aise aux mesures à prendre; les pêcheurs de La Panne se trouvent dans une situation identique... Mais ils envisagent la situation sans crainte et se bornent à demander qu'on les arme suffisamment pour pouvoir continuer la lutte pour l'existence.

» Les pêcheurs de La Panne prennent place parmi nos pêcheurs les plus hardis; sur leurs petites barques, ils s'en vont pêcher jusque sur les côtes de l'Angleterre; chaque année, une bonne centaine d'entre eux s'engagent sur les chaloupes de Dunkerque qui vont pêcher la morue en Islande; maintenant qu'il est beaucoup question de l'expansion mondiale des Belges et d'une marine marchande belge, on peut à juste titre faire ressortir cette qualité des pêcheurs de La Panne. »

Nous croyons inutile d'insister davantage. L'exposé que nous venons de faire nous semble de nature à entraîner l'adhésion de la Chambre tout entière.

Il ne saurait évidemment entrer dans les attributions de la Section centrale de définir les installations à créer.

La Section se borne, à l'unanimité de ses membres, à demander au Gouvernement d'entreprendre les études nécessaires afin que la Chambre puisse être saisie d'un projet. Elle a la confiance que le Gouvernement, qui a toujours témoigné tant d'intérêt à tout ce qui concerne nos populations maritimes, voudra bien se rendre à son desir.

* * *

Plusieurs de nos honorables collègues ont formulé des amendements à divers articles du Budget.

Contrairement à l'usage, ces amendements ont été déposés avant que la Section centrale eût déposé son rapport.

La Section centrale croit bien faire en se conformant aux traditions et en ne se prononçant pas sur ces amendements.

* * *

Dans les sections, le Budget a été voté dans les conditions suivantes :

1 ^{re} section	. . .	8 oui,	1 non,	0 abstention.
2 ^e	— . . .	4 —	0 —	0 —
3 ^e	— . . .	12 —	0 —	0 —
4 ^e	— . . .	12 —	0 —	2 —
5 ^e	— . . .	7 —	0 —	3 —
6 ^e	— . . .	12 —	0 —	0 —
TOTAUX.		55 oui,	1 non,	5 abstentions.

La Section centrale ayant posé une question (n° 41) au sujet des travaux à faire au port de Nieupoort, le Gouvernement, en faisant parvenir sa réponse a proposé un amendement sous la forme d'un article 30^{bis} (nouveau), par lequel un crédit de 500,000 francs est sollicité pour les travaux de ce port. La Section centrale s'est ralliée à cette proposition.

Bruxelles, le 26 avril 1906.

A Monsieur Helleputte, rapporteur de la Section centrale chargée d'examiner le projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1906, à Kessel-Loo (Louvain).

MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

Me référant à la réponse du Gouvernement à la 41^e question posée par la Section centrale chargée d'examiner le projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1906, j'ai l'honneur de proposer au dit Budget l'amendement suivant :

ART. 30 ^{bis} (nouveau) DU TABLEAU. — Port de Nieupoort. — Travaux . . fr.	500,000	ART. 30 ^{bis} (nieuw) DER TABEL. — Haven van Nieupoort. — Werken . fr.	500,000
--	---------	--	---------

Ensuite de cet amendement, les chiffres de l'article 1^{er} du projet de loi s'élèvent : pour le Ministère des Finances et des Travaux publics, à 32,465,500 francs, et au total à 106,565,500 francs.

Agréez, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre,

C^{te} DE SMET DE NAEYER.

* * *

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

*
* * *

La Chambre a renvoyé à l'examen de la Section centrale la proposition (n° 112) des honorables MM. Borboux, Davignon et Mullendorff, tendant à mettre à la disposition du Gouvernement une somme de 1 million de francs à l'effet d'aider la ville de Spa à compléter l'ensemble de ses installations balnéaires.

Les motifs que ces honorables collègues ont fait valoir n'ont pas réussi à convaincre la Section centrale du bien fondé de leur proposition.

La Section centrale a considéré que déjà la loi du 24 octobre 190 a fait à la ville de Spa une faveur exceptionnelle, justifiée peut-être par des circonstances spéciales, et qu'il serait dangereux de créer un précédent dont d'autres villes pourraient se prévaloir en alléguant des raisons aussi plausibles que celles que l'on fait valoir en faveur de la ville de Spa.

C'est à l'unanimité que la Section centrale a repoussé la proposition de loi de nos honorables collègues.

Le Rapporteur,
G. HELLEPUTTE.

Le Président,
F. SCHOLLAERT.



(1)

(N^o 172)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 1 MEI 1906.

- 1^o Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1906 ⁽¹⁾.
 - 2^o Wetsvoorstel waarbij een aanvullend krediet van één miljoen frank wordt uitgetrokken ten einde de stad Spa bij te staan in het volledig maken van hare badplaatsinrichtingen ⁽²⁾.
-

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING ⁽³⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER HELLEPUTTE.

MIJNE HEEREN,

Het behandelen van de Buitengewone Begrooting heeft, zooals gewoonlijk, aanleiding gegeven tot talrijke vragen om inlichtingen bij wijze van vragen gericht tot de Regeering.

Deze vragen, ten getale van drie-en-veertig, zijn, met de daarop gegeven antwoorden, hieronder opgenomen.

ARTIKEL 1 VAN HET WETSONTWERP.

1^o Vraag.

Meermaals vroegen de Afdeelingen en de Middenafdeeling dat de Regeering aan de Begrooting zou toevoegen eene tabel, bevattende voor alle in uitvoering zijnde werken den datum waarop zij werden aangevangen, de geraamde kosten, de vordering der werken en de nog te doene uitgaven om ze te voltrekken.

(1) Begrooting, n^o 140.

(2) Wetsvoorstel, n^o 112.

(3) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer SCHOLLAERT, was samengesteld uit de heeren BRATRAN, DE BRUYN, D'HUAT, HUBERT, VERHAEGEN en HELLEPUTTE.

Om welke reden werd aan dit verzoek geen gevolg gegeven?

Antwoord.

De Regeering drukte reeds vroeger haar gevoelen uit over de mogelijkheid om nuttig gevolg te geven aan den in de vraag herinnerden wensch.

Zooals werd gezegd in het antwoord aan de Middenafdeeling die de Buitengewone Begrooting voor 1901 onderzocht, kan er, voor 't meerendeel der groote werken, geen eenigszins nauwkeurig verband worden gemaakt tusschen de eerste raming en de uitgaaf voor de verrichte werken. Trouwens, uit hoofde van nieuwe behoeften die zich voordoen of van feiten en omstandigheden die ontstaan na de opvatting van het programma, worden aan dit laatste aanzienlijke wijzigingen toegebracht, waardoor elke vergelijking onmogelijk is. Dat is namelijk het geval met de werken te Oostende en te Zeebrugge. Anderzijds werd, voor de werken aan Maas en Schelde, bij voorbeeld, nooit eene raming gemaakt van de gansche kosten, te verwekken door de verschillende verbeteringen die achtereenvolgens moeten worden verwezenlijkt.

Om die redenen acht de Regeering het niet mogelijk, jaarlijks eene tabel op te maken die het verlangen der Middenafdeeling zou bevredigen. Maar toch zal zij tegen het tijdstip waarop de volgende Buitengewoone Begrooting moet opgemaakt worden, onderzoeken wat er in dien zin kan worden gedaan.

ART. 3 DER TABEL.

2^e Vraag.

Kan de Regeering niet nader aanduiden welk gebruik er zal gemaakt worden van het krediet van 48,000,000 frank, uitgetrokken voor de spoorwegen (banen en werken)?

Kan dat krediet niet worden gesplitst volgens de verschillende werken waarvoor het moet dienen?

Antwoord.

In de inleidingsnota (blz. 10, 11, 12 en 13), worden over de kredieten, aangevraagd voor den dienst der banen en werken, al de inlichtingen gegeven die konden verstrekt worden op 't oogenblik dat het ontwerp van Buitengewone Begrooting werd opgemaakt. Daarin worden vermeld de werken waartoe is besloten en welke men onderstelt te kunnen verrichten gedurende de drie jaar waarvoor het krediet geldig is.

Om het gebruik van het krediet nader te kunnen opgeven, zouden de plannen en bestekken van ieder werk moeten opgemaakt zijn, en dat is niet het geval.

3^e Vraag.

Wanneer wordt er overgegaan tot de werken aan de statien Herenthals,

Bilsen, Hoesselt, Jumet, Châtelineau, Liers, Aalst, Brugge, Adinkerke, Binche, Oudenaarde, Ronse, Houthalen, Exel, Namen, Verviers, Jemelle (is de plaats dezer laatste statie nauwkeurig aangeduid) en de halte Houdemont?

Antwoord.

Herenthals. — De werken ter inrichting van de statie Herenthals en het verhoogen der banen om de draaiende brug, over de vaart, aan den uitgang dezer statie, te kunnen vervangen door eene vaste brug, gaven aanleiding tot opmerkingen vanwege 't bestuur van Bruggen en Wegen; de zaak wordt thans opnieuw bestudeerd.

Bilsen en Hoesselt. — In beginsel is besloten tot het bouwen van een nieuw ontvanggebouw.

Vooralsnu kan niet worden gezegd wanneer het werk voltooid zal zijn; dat zal afhangen van de vordering der talrijke werken die aan den gang zijn.

Jumet-Brûlotte. — De werken tot vergrooting van die statie kunnen niet worden aangenomen zoolang de Staat niet de noodige gronden bezit; deze worden voort aangekocht.

Châtelineau. — Een aanzienlijk ontwerp tot inrichting dezer statie werd goedgekeurd en de aankoop van gronden wordt ijverig voortgezet. De werken kunnen denkelijk nog dit jaar worden aangevangen.

Liers. — Een ontwerp tot inrichting is goedgekeurd en de aankoop der gronden is aangevangen.

Aalst-Noord. — Het onderzoek van de voorstellen tot uitvoering van de werken tot verhooging der statie en het uitvoeren van de kunstwerken is afgelopen. Denkelijk kunnen die werken worden aanbesteed in den loop der eerste helft van aanstaande jaar.

Brugge. — De werken ter uitbreiding van de voorloopige goederenstatie Brugge-Stad worden eerlang aangevangen.

Adinkerke. — Waarschijnlijk kan eerlang een aanvang worden gemaakt met het leggen van voetpaden en banen. Een ontwerp tot indeeling van het ontvanggebouw is opgemaakt; het wordt door het Departement van Financiën onderzocht met het oog op den toldienst.

De goederenloods wordt bestudeerd.

Binche. — De noodige gronden voor een tweeden goederenkoer en voor de vergrooting van den bestaanden koer, worden aangekocht.

Oudenaarde. — Een voorontwerp der werken tot inrichting der statie Oudenaarde wordt thans opgemaakt.

Ronse. — Een deel der inrichtingswerken hangt af van den aankoop der gronden; die werken bestaan in eene nieuwe stelplaats voor locomotieven en eene slaapzaal.

Houthalen. — De voorstellen tot uitvoering zijn opgemaakt en 't is te voorzien dat die werken eerlang kunnen aanvangen.

Exel. — Thans wordt een voetpad voor het instappen der reizigers gemaakt; voor de andere werken moeten gronden worden aangekocht

Namen. — De studie over de eerste voorstellen ter uitvoering zijn zeer gevorderd en denkelijk kunnen de aanbevolen werken eerlang worden aanbesteed.

Nieuwe goederenstatie te Verviers. — De voorstellen tot uitvoering der aardewerken zijn gereed. Sommige der ontwerpen, voorgesteld tegen dit der Regeering voor het aanleggen der lijn van Leuven op Aken, zijn van aard om de wijze van inrichting der statie Verviers opnieuw ter sprake te brengen. Daar de Regeering zich heeft verbonden het vraagstuk der Oosterlijn onverlet te laten tot de Wetgevende Kamers uitspraak hebben gedaan, is de uitvoering der ontwerpen voor Verviers tijdelijk geschorst.

Jemelle. — Het heeft groote moeite gekost om het eindontwerp tot inrichting der statie Jemelle op te maken, uit hoofde van de plaatselijke gesteldheid en het handhaven der werkplaatsen. De omtrek der nieuwe inrichtingen is thans vastgesteld en het ontwerp voorgoed aangenomen.

Houdemont. — Het eenige werk dat noodig werd bevonden voor de halte Houdemont, is de verbreeding van den goederenkoer, en deze zal eerlang geschieden.

4^e Vraag.

Wanneer wordt een dubbel spoor gelegd :

- 1^o Van Herenthals op Hamont;
- 2^o Van Ans op Vivegnis over Liers;
- 3^o Op de in Limburg genaaste lijnen?

Antwoord.

1^o De werken zijn aan den gang.

2^o Er is besloten tot het aanleggen van een dubbel spoor van Luik-Vivegnis op Liers en Ans. De plannen zijn goedgekeurd, de tabellen opgemaakt, en de aankoop der noodige gronden is aangevangen; zelfs is het werk reeds aangevangen voor het deel der lijn tusschen Luik-Vivegnis en Herstal.

3^o Er is besloten tot verdubbeling der volgende lijnen in Limburg :

- a) Diest op Leopoldsburg;
- b) Diest op Hasselt;
- c) Beverst op Tongeren;
- d) Tongeren op Liers;
- e) Neerlinter-Sint-Truiden.

5^e Vraag.

Is het waar dat de Regeering van inzicht veranderde voor het bouwen der Middenstatie te Brussel?

Antwoord.

Dat is volstrekt onnauwkeurig : de onteigeningen worden ijverig voortgezet.

6^e Vraag

Welk gedeelte van den Brusselschen ringspoorweg op het grondgebied van Schaarbeek wordt aangelegd met het uitgetrokken krediet?

Antwoord.

Met dat krediet worden bestreden de eerste uitgaven, te doen voor het aanleggen van 't gedeelte des spoorwegs tusschen den Haachtschen steenweg en de Rogierlaan, met inbegrip der inrichting van de Rogierstatie.

7^e Vraag.

Hoe werd gehandeld voor het aanleggen van den spoorweg van 's Konings park te Laken ?

Werd daartoe eene openbare of beperkte aanbesteding gedaan ?

Wat zal het werk in 't geheel kosten ?

Met welk krediet wordt dat werk betaald ?

Antwoord.

Daar sommige deelen der verbinding van 's Konings park te Laken binnen den omtrek van andere aangevangen werken vallen, namelijk die der Brusselsche voorhaven, moet het Bestuur voor die gedeelten onderhandelen met de aannemers van gemelde werken.

Voor de andere deelen werd eene aanbesteding uitgeschreven onder de aannemers van werken die de noodige gereedschappen en ondervinding hebben.

De in uitvoering zijnde werken bedragen in 't geheel 3,000,000 franks.

De uitgaven worden betaald met de kredieten, uitgetrokken voor de inrichting der Brusselsche statien, dezer omgevingen en de wegen tot verbinding met de hoofdstad.

8^e Vraag.

Wat zijn de inzichten der Regeering betreffende den spoorweg van Doische op Beauraing ?

Antwoord.

Het aanleggen van die lijn blijft bepaald besloten, doch de buitengewoon snelle uitbreiding van het verkeer verplichtte het bestuur zich eerst bezig te houden met vroeger vastgestelde werken, die onmiddellijk meer spoed vereischen.

9^e Vraag.

Van welke overeenkomst met de gemeente Laken is er sprake in littera A ?

Antwoord.

Er is overeengekomen dat het Spoorwegbestuur zou bijdragen in de volgende werken :

1^o Het bouwen van eene hoogbrug boven den spoorweg van Brussel op Gent, waarover de nieuwe laan zal loopen, die de Van Praet-laan verbindt met de Leopold II-laan;

2^o Het overwelden van den ringspoorweg en de verbinding Brussel-West-Jette, waar de Laken-laan te Sint-Jans-Molenbeek samentreft met de Maria-Christina-, de Stephanie-, de Leopoldstraat, enz.;

3^o Het bouwen van eene hoogbrug over de spoorbaan naar Gent, om den overweg in de Fransmanstraat te kunnen afschaffen;

4^o De vervanging der bestaande voetbrug door eene hoogbrug van 12 meter breedte, voor de Barometerstraat boven de verbinding des ringspoorwegs en der baan van Brussel op Gent.

Er is verstaan geworden dat de gemeente Laken al de noodige gronden voor die kunstwegen zal aankopen met hare penningen.

De gansche som, door het Departement van spoorwegen te betalen, kan niet meer dan één millioen bedragen.

10^e Vraag.

Zal de Regeering eerlang een eindontwerp overleggen betreffende de inrichting van de baan op het grondgebied der stad Charleroi, ter plaatse gezegd « Waterloopoort » ?

Antwoord.

In het ontwerp tot eindinrichting der statie Charleroi-Bovenstad is voorzien de vervanging van den overweg aan de Waterloopoort door eene hoogbrug daarboven. Voor het aanleggen van die hoogbrug werd den 21^{en} Juni 1904 eene overeenkomst gesloten tusschen de stad Charleroi en het Spoorwegbestuur.

De werken kunnen maar aangevangen worden wanneer de Staat de noodige gronden bezit, die thans worden aangekocht.

11^e Vraag.

De Regeering vraagt een krediet voor den « ringspoorweg » rondom Antwerpen.

De Middenafdeeling vraagt mededeeling van de plannen voor dat werk.

Antwoord.

Op de hier bijgevoegde kaart op $\frac{1}{20.000}$ werd in 't rood aangeduid de richting der nieuwe spoorwegen rond Antwerpen, en in 't geel de deelen van de bestaande lijnen, die zullen afgeschaft worden zoodra de nieuwe zijn aangelegd.

12^e Vraag.

De wet van 1902 tot éénmaking der Antwerpsche tramwegen verplicht de Maatschappij eene buitensteedsche lijn tot in 't midden der gemeente Oude-God aan te leggen. De Minister van Spoorwegen verbiedt nu de voltrekking der lijn en de tramweg moet eindigen aan den overweg te Luithagen. Tegen die beslissing klagen de ingezetenen van Oude-God erg.

De Middenafdeeling verlangt te weten waarom de wet van 1902 niet wordt uitgevoerd.

Antwoord.

De tramweg kan maar over de spoorbaan aan den overweg te Luithagen, tot in Oude-God rijden, wanneer de ringspoorweg te dier plaatse is verhoogd.

Er is een ontwerp opgemaakt, om eenen voorloopigen weg in timmerwerk aan te leggen onder de spoorbaan, ten einde de Antwerpsche tramwegen door te laten.

Dat ontwerp, hetwelk nagenoeg 78,000 frank zou kosten, is sedert 23 September 1903 overgelegd aan de Antwerpsche Maatschappij; deze gaf tot hertoe geene kennis van hare inzichten dienaangaande.

13^e Vraag.

Wanneer wordt te Charleroi de overweg van Marcinelle afgeschaft?

Antwoord.

De voorstellen tot uitvoering worden thans bestudeerd; het werk kan worden aangevangen zoodra de Staat de laatste aan te koopen percelen bezit.

14^e Vraag.

Wanneer wordt de boogbrug, die te Charleroi over de spoorbanen loopt ter plaats van de baan van Charleroi op Marchienne-au-Pont, verbreed?

Antwoord.

De verbreding van de pijlerbrug aan de Bergenpoort werd door het gemeentebestuur van Charleroi aangevraagd tijdens de onderhandelingen en het onderzoek betreffende het aanleggen van den buurtspoorweg van Charleroi op Jumet (Heigne).

Het ontwerp tot verbreding, opgemaakt door de Nationale Maatschappij

van buurtspoorwegen, die het werk moet verrichten, moest worden omgewerkt, ten gevolge van opmerkingen van het Departement van Financiën en Openbare Werken. Een nieuw ontwerp, waarin met deze opmerkingen rekening wordt gehouden, is onlangs bij gemeld Departement ingediend.

Dus mag men verwachten dat het werk eerlang zal worden uitgevoerd.

ART. 5 DER TABEL.

15^e Vraag.

Wat zullen de volledige kosten zijn van het Hotel der Posterijen en der Marine te Brussel?

Antwoord.

De totale kosten voor het Hotel der Posterijen en der Marine, te Brussel, zullen nagenoeg 3,826,000 frank kosten, waaronder 1,408,000 frank voor onteigeningen.

16^e Vraag.

Wanneer wordt er een Postkantoor opgericht te Sivry en te Ninove; wanneer wordt het hoofdkantoor te Namen en het Postkantoor te Mechelen vergroot?

Antwoord.

Er bestaan geene plannen om Postkantoren te Sivry en te Ninove te bouwen; het Bestuur denkt behoorlijke lokalen te huren.

Het Postkantoor te Namen (Centrum) beantwoordt ruimschoots aan de behoeften van den dienst; de zaal voor het publiek, die wat bekrompen was, werd in 1903 merkelyk vergroot.

Te Mechelen wordt het gewezen Paleis van den Grooten-Raad ingericht als Post-en Telegraafkantoor; eerlang worden de werken voor het bouwen en onder dak brengen aanbesteed.

ART. 6 DER TABEL.

17^e Vraag.

Wanneer wordt het telefoonnet te Rukkelingen aan de Geer aangelegd?

Antwoord.

Het telefoonnet te Rukkelingen aan de Geer kan waarschijnlijk rond 1 Juli 1906 aan 't gebruik worden overgeleverd.

18^o Vraag.

Herhaaldelijk werd gevraagd om éénmaking van het telefoonnet en verlaging van den abonnementsprijs. Wat zijn dienaangaande de inzichten der Regeering?

Antwoord.

I. — De éénmaking van het telefoonnet, 't is te zeggen het afschaffen van de thans geheven taxe voor gesprekken tusschen plaatselijke groepen, zou de lasten der exploitatie op overdreven wijze verzwaren, doordien het noodig zou wezen de draden tusschen de voornaamste centums en de mindere, alsmede het materieel en het personeel der verschillende hoofdkantoren in ruime mate te vermeerderen. Deze verzwaring van lasten zou moeten gepaard gaan met eene verhooging van den abonnementsprijs in al de telefoongroepen, ten nadeele van het meerendeel der abonneuten: deze, die over 't algemeen zelden telephoneeren buiten hunne plaatselijke groep, zouden het grootste deel dragen van de kosten, te doen om de lasten van het kleinste getal te verminderen.

De éénmaking zou eigenlijk een gansch ander gevolg hebben dan dat welk moet worden beoogd, namelijk het gebruik van de telefoon te doen doordringen in de talrijkste klassen der bevolking; de maatregel zou dus in de eerste plaats alles behalve democratisch zijn.

Daarenboven zou hij het plaatselijk gebruik van de telegraaf merkelijk verminderen.

II. — Alvorens de tarieven voor de telefoon te wijzigen, moeten de groote netten veranderd zijn, en dat is sedert jaren ondernomen.

Het grootste gedeelte van het programma is verwezenlijkt, en 't is te voorzien dat de hervorming in 1907 volkomen verwezenlijkt zal zijn.

ART. 7 DER TABEL.

19^o Vraag.

Aan welke werken worden de kredieten onder artikel 7 besteed?

Zijn die kredieten toereikend?

Wanneer worden de gebouwen en gronden van het in onbruik gesteld arsenaal te Antwerpen overgeleverd?

Antwoord.

Dit krediet, evenals die welke vroeger tot hetzelfde doel werden toegestaan (zie namelijk de buitengewone begrotingen voor 1897, 1899, 1900, 1902, 1903 en 1905), dient tot geschiktmakingswerken, welke de omstandigheden vergen tijdens den wettelijken duur der Buitengewone Begroting.

Te Charleroi worden thans werken van dien aard verricht.

Vermits op het in 1905 verleend krediet nagenoeg 150,000 frank beschikbaar blijft, werd eene nieuwe som van 200,000 frank toereikend geoordeeld.

Aangaande het derde punt, verwijst de Regeering naar de verklaring, door den Minister van Oorlog den 4ⁿ April 1906 in den Senaat afgelegd, volgens welke verklaring de lokalen van het gewezen arsenaal te Antwerpen eerlang worden overgemaakt aan het Domeinbestuur.

ART. 8 DER TABEL.

20^e Vraag.

Aan welke werken om de domeinduinen tot waarde te maken, wordt het aangevraagd krediet besteed?

Antwoord.

Vroeger werden daartoe reeds vele kredieten uitgetrokken; het laatste, van 300,000 frank, stond op de Buitengewone Begrooting voor 1903.

Om de redenen, opgegeven in de Inleidingsnota voor het ontwerp van Buitengewone Begrooting voor 1899, hoeft het Domeinbestuur te beschikken over de noodige gelden voor de werken tot geschiktmaking, welke de omstandigheden kunnen vereischen.

In 1904 noch 1905 werd een krediet uitgetrokken, en 't is omdat het overschot van dit van 1903 den 31ⁿ Decembr 1903 verviel, dat er thans andermaal een krediet wordt aangevraagd voor mogelijke behoeften, zooals in de Inleidingsnota van het aanhangig ontwerp wordt gezegd.

ART. 9 DER TABEL.

21^e Vraag.

Wat was de bestemming der kredieten, voorzien op de buitengewone begrotingen voor 1903, 1904 en 1905, tot het aankopen van onroerende eigendommen, bestemd om Staats boschdomein te vergrooten?

Antwoord.

Het geldt hier een jaarlijksch krediet, bestemd om, zooals de tekst zegt, niet enkel het boschdomein te vergrooten, maar ook tot uitbreiding of regeling van de grenzen der Staatseigendommen, namelijk de domeinduinen.

In de volgende tabel is opgegeven welke onroerende eigendommen werden aangekocht door middel van de kredieten, in 1903, 1904 en 1905 toegekend :

DATUMS der koopakten.	GEMEENTEN waar de goederen zijn gelegen.	Inhoud.	KORTE OPGAVE der goederen	KOSTEN van aankoop. (Prijs en kosten.)
9 Juni 1904 . . .	Renlies en Solre-Saint-Géry .	n A. C. 44 00	Ingesloten deel van het bosch van Rance.	411 27
1 st Juli 1904 . . .	Saint-Aubin	1 02 27	Ingesloten deel van het bosch des Minières	1,038 13
8 September 1904 .	Solre-Saint-Géry	86 70	Ingesloten deel van het bosch van Rance.	1,612 37
17 October 1904 .	Nassogne	47 .	Grond voor het inrichten van eene boomkwekerij . . .	1,118 62
Id.	Bertrix	48 90	Id.	2,510 34
8 November 1904 .	Sart	95 86	Perceel palend aan het bosch gezegd « Fagne de la grosse Pierre »	446 64
10 November 1904 .	Sart en Jalhay	2 41 50	Ingesloten deel van het bosch van Gospinal	1,813 70
18 Mei 1905 . . .	Sart	35 20	Perceel palend aan het domein- bosch gezege « La Hoëgne » .	199 65
23 Mei 1905 . . .	Audergem	2 03 67	Eigendom palend aan het Soniën- bosch	38,775 25
29 Mei 1905 . . .	Sart	1 81 24	Perceel palend aan het domein- bosch van Vieille-Fagne . .	829 99
25 September 1905.	Petit-Thier	7 06 60	Perceel palend aan het Groot- Bosch	5,155 89
12 Februari 1906 .	Theux	2 73 53	Bosch van het dichtbosch te Spa.	2,172 50
1 Juli 1904 . . .	Middelkerke	27 29 58	Duingronden	301,589 58
25 Augustus 1904 .	Oostende	3 75	Bebouwd eigendom palend aan gronden van den Staat . .	14,895 75
29 Augustus 1904 .	Id.	1 65	Id	13,085 71
28 October 1904 .	Middelkerke	8 40 50	Duingronden	245,268 70
9 December 1904 .	Namen	1 04	Perceel palend aan domeingron- den	3,146 70
20/27 Januari 1905.	Oostende	1 64 66	Gronden palend aan domein- gronden en daarop staande gebouwen	158,535 72
25 Augustus 1905 .	Nieuwpoort en Oostduinkerke	15 13 02	Duingronden	88,381 50
24 November 1905.	Oostende	8 71	Grond van een afgeschafte weg door eenen domeingrond. .	6,534 50
29 November 1905.	Breedene	14 60	Duingrond	1,460 .
28 December 1905.	Clemskerke	4 88	Duingrond	800 .
			Vergoedingen en verschillende kosten	2,598 18
	TOTALEN . .	73 47 46		889,376 69

Ongeminderd deze aankopen, werd de Staat, in 1903, 1904 en 1905, door middel van bijzondere kredieten, eigenaar van verschillende boschgoederen, te zamen 3,465 hectaren 30 aren 71 centiaren, welke in 't geheel fr. 2,645,569.87 hebben gekost.

ART. 11 DER TABEL.**22^e Vraag.**

Aan welke werken werd het voor 1905 toegekend krediet besteed; tot welke werken moet het voor 1906 uitgetrokken krediet dienen?

Antwoord.

Hierbij twee tabellen met de gevraagde inlichtingen.

Het spreekt van zelf dat de aanduiding der werken, te verrichten met het voor 1906 aangevraagd krediet, niet is te beschouwen als beperkend.

Lijst der werken waarvan de kosten worden betaald met het in 1905 toegekend krediet.

PROVINCIE ANTWERPEN.

Hermaking en regeling der baan van Rethy op Poederlé, tusschen Lichtaert en Casterlé.

Baan van VVuestwezel op Terbeeck. Verbreeding en rechtmaking.

Baan van Brussel naar Breda. Buitengewone hermaking tusschen de brug te Waa hem en de grens des grondgebieds van Luythagen en van Berchem.

Bouwen van hoogbruggen in doorstaafd beton onder de baan van Antwerpen op Merxem.

PROVINCIE BRABANT.

Aanlegging der dreef tot verbinding der baan van Brussel op Ter Hulpen, naar Boschvoorde, naar de Tervuerenlaan te WVoluwe.

Groote singellaan. — Vakken op het grondgebied van Laken, Sint-Pieters-Jette en Schaarbeek.

Nieuwe laan tot verbinding der Leopold II-laan met de Koninginnelaan te Laken.

Banen van Brussel op Namen over Gembloers, van Wwaver op Hoei en van Ligny op Chastre. Buitengewone hermaking.

Dreef van Laken op Meisse. Verbreeding.

Baan van Leuven op Thienen. Verbetering.

Baan van Leuven op Diest. Buitengewone hermaking tusschen Kessel-Loo en Linden.

Baan van Leuven op Hasselt. Rechtmaking te Diest.

Verbreeding der Mechelschestraat, der Margarethaplaats en der Jodenstraat te Leuven. Gronden.

Baan van Leuven op Mont-Saint-Jean. Buitengewone hermaking.

Pijlerbrug op de Leopold II-laan te Koekelberg; tweede lot. Verbreeding.

Pijlerbrug van de groote singellaan te Laken.

Banen van Thienen op Hoei, van Thienen op Sint-Truiden en van Thienen op Gembloers. Buitengewone hermaking.

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN.

Aanleggen van eenen kasseiweg, te Middelkerke.
 Baan van Meenen op Kortrijk. Herkasseiing te Meenen.
 Baan van Brugge op Gent. Buitengewone hermaking.
 Verbreeding der Kortrijksche straat te Meenen. Grond.
 Baan van Diksmuide op Roeselare. Verbetering.
 Buitengewone herstelling der aardwerken aan Staatsbanen.
 Baan van Elsendamme op Ieperen. Belegging met steenslag ter plaatse gezegd
 « Krikke ».
 Baan van Oostende op Vosseslag. Geschiktmaking. Gronden.
 Baan van Brugge op Ghistel. Verbreeding. Gronden.
 Brug over de « Bommelaersbeke » te Poperinge. Verlenging.
 Brug over de Schelde ter verbinding van de gemeenten Avelgem en Ruyen
 Toelage.

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN.

Baan van Temsche op Kruibeke. Aanleggen van het 3^o vak.
 Afzondering van Sint-Nikolaas-kerk te Gent. Toelage.
 Baan van Antwerpen op Rijsel. Kasseiing te Lokeren.
 Baan van Oosterzeele op Dikkelvenne. Verbreeding. Gronden.
 Bouwen eener pijlerbrug te Temsche.

PROVINCIE HENEGOUW.

Baan van Châtelineau op Farciennes. Hermaking te Farciennes.
 Baan van Doornik op Rijsel. Verbetering.
 Baan van Brugelette te Silly. Verbetering.

PROVINCIE LUIK.

Baan van de Berwinne. Aanleggen van het 1^o vak.
 Baan van Luik op Namen. Verbetering te Luik en Ougrée.
 Baan van Hannut op Gingelom. Verbetering te Cras-Avernas.
 Banen van Louveigné op Theux en van Beaufays op Forges. Verbetering.
 Baan van Amay op Odeur. Verbetering te Amay.
 Verbinding der banen van het dal der Vesdre en van Trooz, te Remouchamps. Verbetering.
 Baan der Lienne. 4^o vak. Gronden.
 Baan van Remouchamps op Trois-Ponts. Verbreeding. Gronden.
 Baan van Hoer op Burdinne. Verbetering te Moha en verbreeding van den
 vloer der brug over de Méhaigne.

PROVINCIE LIMBURG.

Baan van Peer op Achel. Herlegging op het grondgebied van Rijsel, Sint-Hubert en Achel.
 Baan van Borchworm op Sint-Truiden. Verbetering te Goyer.
 Baan van Leopoldsburg op Maaseik. Herlegging tusschen Groot-Brogel en Bree.

Baan van Moll op Hamont. Kasseiing te Neerpelt.
 Baan van Leopoldsburg op Maaseik. Verbetering te Oppit'ter,
 Baan van Heusden op Bree. Aanlegging van het 1^e vak Gronden.
 Baan van Rothem naar de Maas. Herlegging. Gronden.
 Baan van Diest op Hasselt. Verbreeding. Gronden.

PROVINCIE LUXEMBURG.

Baan van Sugny op Pussemange. Aanlegging.
 Banen van Sedan naar Malmédy en van Salmchâteau naar Diékirch.
 Hermaking.
 Baan van Aarlen op Virton. Verbetering voorbij Aarlen.
 Banen in het arrondissement Neuschâteau. Hermaking.
 Baan van de Fransche grens naar Sugny. Aanlegging.
 Baan van Perlé naar die van Aarlen op Martelingen. Verbetering.
 Baan van Linglez op Cugnon. Rechtmaking te Morte han. Gronden.
 Baan van Rachecourt naar de statie Halanzy. Verhooging.

PROVINCIE NAMEN.

Baan van Celles op Mesnil-Sint-Blaise. Aanlegging van het 1^e vak.
 Baan van Dinant op Beaumont. Hermaking tusschen Rosée en Dinant.
 Baan van Namen op Marche. Hermaking.
 Baan van Dinant op Luik. Hermaking.
 Baan van Philippeville op Givet. Hermaking.
 Baan van Dinant op Luik. Kasseiing te Dinant.
 Baan van Yvoir op Ciney. Hermaking.
 Leggen van eene brug over de Maas tusschen Bouillon en Annevoie. Toelage.

Voornaamste werken waarvoor de Regeering het voor 1906
 aangevraagd krediet denkt te gebruiken.

PROVINCIE ANTWERPEN.

Baan van Brasschaat op Esschen. Hermaking te Esschen.
 Baan van Antwerpen op Turnhout. Hermaking tusschen Borgerhout en
 Deurne.
 Baan van Gheel naar die van Diest op Tessenderloo. Aanlegging.
 Aanleggen eener baan van Meerle naar Chaam.

PROVINCIE BRABANT.

Groote Singellaan. Vakken op het grondgebied van Laken, Sint-Pieters-Jette,
 Schaarbeek en Etterbeek.
 Maken van kunstwerken voor den waterafloop der Woluwe en der Leibeek.
 Banen van Nijvel naar Gosselies en van Nijvel naar Quatre-bras. Hermaking.
 Banen van Brussel op Leuven. Verbetering op het grondgebied van Schaar-
 beek, Evere, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Stevens-Woluwe.

- Baan van Leuven op Diest, over Sint-Joris-Winge. Hermaking tusschen Linden en Diest.
 Laan van Schaarbeek op Vilvoorde. Toelage.
 Baan van Brussel op Bergen. Hermaking te Tweebeeke.
 Baan van Brussel op Oostende. Hermaking.
 Baan van Mont-Saint-Jean naar Binche. Verbetering ter voorsteden van Brussel en Bergen, te Nijvel.
 Baan van Lillois op Hennuyères. Verbetering tusschen de kerk van Ittre en de brug te Asquimpont.

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN.

- Grondgebied van Kortrijk. Herkasseiing.
 Baan van Oostende op Thorhout. Hermaking tusschen de baan van Brugge op Nieuwpoort en die van Wynendale op Diksmuide.
 Baan van Ieperen op Waasten. Belegging met steenslag en verbetering der kasseiing in de doorloopen gemeenten. Verbetering op het grondgebied van Komén, behorende tot de baan van Gheluwe op Waasten.
 Baan van Deinze op Thielt. Hermaking.
 Grondgebied van Thielt. Herkasseiing.

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN.

- Baan van Schoorisse op Oudenaarde. 1^o vak. Verbetering.
 Baan van Gent op Brugge. Hermaking tusschen Gent en de brug aan den Bierstal, te Vinderhaute.
 Verbreeding der Contributiestraat, te Gent. Toelage.
 Baan van Temsche op Kruibeke. 2^o vak. Versterking der grachten en beken.
 Baan van Gent op Brussel. Hermaking tusschen Gent en de statie Quatrecht.
 Baan van Antwerpen op Rijsel: 1^o Hermaking te Nieukerke, Haasdonck en Beveren; 2^o Hermaking tusschen Sint-Denijs-Westrem en Astene.

PROVINCIE HENEGOUW.

- Baan van Doornik op Kortrijk. Verbetering op het grondgebied van Pecq en Warcoing.
 Hermaking van verscheidene vakken van wegen behorende tot den dienst van het 3^o arrondissement.
 Herbouwing der Princesse-brug te Péronnes.
 Afschaffing van den overweg over Staatsspoorweg ter Jemappeslaan, te Bergen.
 Baan van Ghislenghien naar Geeraardsbergen, op het grondgebied van Lessen, met brug over den Dender. Afleiding.
 Bouwen van eene brug over de Samber, te Marchienne-au-Pont.
 Baan van Brussel op Philippeville. Verbroeding der brug over de Samber, te Charleroi.
 Baan van Ghlin op Baudour en vertakkingen naar Sirault en Herchies. Verbetering.

PROVINCIE LUIK.

- Baan van Borchworm op Avennes. Verbetering te Grand-Axhe.
 Banen van Houte-si-plou op Esneux en van Val-Benoît op Hamoir. Buitengewone hermaking tusschen Limont en Houte-si-plou.
 Baan van Beaufays op Forges. Belegging met steenslag.
 Banen van Battice op Theux en van het dal der Vesdre. Kasseiing op het grondgebied van Verviers, Dison en Juslenville, tusschen Chaufontaine en Prayon.
 Baan van de Lienne. Aanlegging der laatste vakken.
 Baan van de Wandre op Herstal. Verhooging voorbij de brug te Wandre.
 Baan van Luik op Visé. Verbredening en herstelling van den kasseiweg te Herstal.
 Baan van Val-Benoît op Hamoir. Verbetering te Seraing.
 Baan van Hoei op Thienen. Verbetering te Grand-Hallet, Lincent, Pellaines en Racour.
 Baan van Hoei op Ramet. Verbetering te Ombret-Ransa.
 Baan van Hoei op Ramet. Verbetering te Hermalle onder Hoei.
 Baan van Borchworm op Avennes. Verbetering te Geer.
 Baan van de Berwinne. Aanlegging.
 Bouwen van eene brug in doorstaafd beton, over de afleiding der Maas tuschen de Mativakaai en het Boveriepark te Luik. Toelage.
 Bouwen van eene brug over de Amblève, te Martinrive.

PROVINCIE LIMBURG

- Baan van Kerkom op Trognée. Verbetering te Corthys.
 Baan van Sint-Truiden op Hannut. Verbetering van Kerkom tot Gingelom.
 Baan van Hechtel op Loozen. Kasseiing te Caulille.
 Baan van Hechtel op Loozen. Verbetering te Exel.
 Baan van Stevoort naar Zolder. Hermaking te Curingen en te Stockroye.
 Baan van Borchworm op Sint-Truiden. Buitengewone hermaking.
 Baan van Kerkom op Trognée. Verbetering tusschen Buvingen en Borloo.
 Baan van Brusthem op Kortenbosch. Verbetering tusschen Ordingen en Zep-peren.
 Baan van Moll op Hamont. Hermaking te Lommel.
 Baan van Rothem naar de Maas. Hermaking.
 Baan van Heusden op Bree. Aanlegging van het 1^o vak.
 Baan van Moll op Hamont. Hermaking te Overpelt.
 Baan van Sint-Truiden op Maastricht. Buitengewone kasseiing tusschen Sint-Truiden en Borgloon.
 Baan van Diest op Hasselt. Verbredening.
 Baan van Peer op Genk. Aanlegging.
 Baan van Mechelen aan de Maas op Asch. Aanlegging.
 Baan van Leopoldsburg op Lommel. Aanlegging.

PROVINCIE LUXEMBURG.

- Staatsbanen. Buitengewone hermaking.
 Baan van Linglez op Cugnon. Rechtmaking te Morte-han.

Brug over de Ourthe, te Durbuy. Herbouwing.
 Brug over de Semois te Lacuisine. Verbreeding.
 Baan van Suxy over Chiny op Lacuisine. Aanlegging. Brug te Chiny.
 Baan van Barvaux naar Tohogne. Aanlegging.
 Baan van Bouillon op Sugny en op Pussemange : vak op Fransch grond-
 gebied. Aanlegging.

PROVINCIE NAMEN.

Banen van Florennes op Rosée en van Florennes op Acoz. Hermaking.
 Baan van Goyet op Strud. Hermaking.
 Baan van Dinant op Hoei. Hermaking.
 Baan van Namen op Luik. Hermaking.
 Baan van Dinant op Luik. Hermaking.
 Banen van Namen op Marche en van Tige d'Emblinne op Saint-Hubert.
 Hermaking.
 Banen van Eghezée naar de Samber, van Ligny op Tamines en van Velaine
 op Onoz. Hermaking.
 Banen van Namen op Châtelet, van Tamines op Denée en van Auvelais op
 Falissoles. Hermaking.
 Baan van Namen op Givet. Kasseiing te Anseremme.
 Banen van Namen op Perwez en van Saint-Germain op Sclayn. Hermaking.
 Banen van Namen op Hannut, van Eghezée op Andenne en van Champion op
 Wasseiges. Hermaking.
 Banen van Beaumont op Dinant en van Biesmes op Agimont. Hermaking.
 Banen van Falmignoul op Bouillon en van Tilleul d'Oret op Grupont.
 Hermaking.
 Banen in het district Gedinne. Hermaking.
 Baan van Yvoir op Ciney. Hermaking.
 Baan van Namen op Dinant. Verbreeding te Profondeville.
 Baan van Dinant tot Anseremme. Verbetering.
 Herbouwing der brug over den Bocq te Spontin.
 Baan van Monceau naar de Statie Graide. Aanlegging.
 Baan van Biesmes op Finnevaux. Aanlegging.
 Brug over de Maas, te Namèche. Bouwing.

23^e Vraag.

Hoeverre zijn gevorderd de studiën betreffende :

1^o De werken tot hermaking der wegenis,

2^o Het aanleggen van wielrijderspaden,

Op de baan van Gent naar Geeraardsbergen en van Aalst naar Geeraards-
 bergen?

Antwoord.

De studiën betreffende de verschillende aangevraagde werken worden ijve-
 rig voortgezet; eerlang kunnen die werken worden ondernomen.

24^e Vraag.

Wanneer zal er worden overgegaan tot de herstellingswerken aan de banen van Bergen op Brussel, van Bergen op Beaumont, van Bergen op Maubeuge?

Antwoord.

De noodige onderrichtingen zijn gegeven voor die werken; ze zullen worden aangevangen in 1907.

25^e Vraag.

Zijn in de uitgetrokken kredieten de sommen begrepen, die noodig zijn tot het bouwen van de brug aan den mond der Samber?

Antwoord.

Het bouwen van eene brug aan den mond der Samber hangt af van eene overeenkomst te sluiten tusschen den Staat en de stad Namen; bij voorkomend geval, zullen de kosten worden genomen van het krediet voorkomende onder artikel 11 der tabel.

26^e Vraag.

Is de nieuwe aanleg van den buitensingel te Namen in de voorstellen van dit artikel begrepen?

Antwoord.

Zelfde antwoord als op de 25^e vraag.

ARTIKEL 12 DER TABEL.**27^e Vraag.**

Hoeveel heeft de brug van Fragnée gekost?

Antwoord.

De eigenlijke brug van Fragnée vergde eene algeheele uitgaaf van nagenoeg 2,300,000 frank, waarvan de helft ten laste komt van de stad Luik.

De verbinding van den trekweg, van den tegentrekweg en van de haven van Fétinne (kaaimuren en aanleggen van de oevers), alsmede van de zijbanen (aarde-, kassei- en kiezelwerken, leuningen), vergden eene uitgaaf van nagenoeg 600,000 frank, waarvan een gedeelte ten laste van de stad Luik komt.

De verbinding met de Fragnée-sstraat (linkeroever), moettende uitloopen op de brug en waarvan het aanleggen, op gemeene kosten van Staat en stad,

werd uitgesteld tot na het sluiten van de Tentoonstelling, wordt thans uitgevoerd; deze verbinding — aardewerken en kasseiwerken — zal ongeveer 500,000 frank kosten.

ART. 15 DER TABEL.

28^e Vraag.

Welke uitgestrektheid grond is reeds aangekocht voor den Kunstberg?

Welk is het bedrag van de tot hiertoe uitgegeven sommen en van de uitgaven die daarvoor nog moeten gedaan worden? Zal de raming der uitgaven niet overtroffen worden?

Antwoord.

I. — Tot hiertoe is er 1 hectare 37 aren 28 centiaren grond aangekocht.

II. — Buiten eenige uitgaven van verschillenden aard en nagenoeg fr. 25,000 »
bedragende, werden tot hiertoe de volgende uitgaven gedaan:

1^o Aankoop van onroerende goederen 11,700,000 »
2^o Vergoeding betaald aan de stad Brussel (zie de Inleidingsnota van het ontwerp van Buitengewone Begrooting voor 1902 en het verslag der Middenafdeeling). 1,000,000 »

TE ZAMEN. . . fr. 12,725,000 »

III. — In April 1902 kwam de raming van de uitgaven voor de onteigeningen hierop neer :

Uitgaven toen reeds gedaan op het krediet in 1899 gestemd voor het aankopen van de eigendommen gelegen tusschen de Driekoppenstraat en de Coudenberg fr. 2,611,000 »

Bedrag opgegeven in de Inleidingsnota van het ontwerp van Buitengewone Begrooting voor 1902, voor de toen nog onafgedane onteigeningen. 14,206,000 »

TE ZAMEN. . . fr. 16,817,000 »

De tot heden gedane aankopen bedragen. fr. 11,700,000 »

Zoodat er nog eigendommen aan te koop zijn voor fr. 5,117,000 »

Het mag dus worden bevestigd dat de ramingen niet zullen overtroffen worden.

Wat de werken betreft, de onderhandelingen met de verschillende instellingen, die lokalen moeten bekomen in het toekomstig gebouw, zijn onlangs afgeloopen en men is bezig met de pleisteren schets van het gebouw te maken : slechts binnen eenigen tijd zal men de ramingen van de werken kunnen nazien en het bestek voorgoed opmaken.

ART. 14 DER TABEL.

29^e Vraag.

Welke zijn de inzichten der Regeering wat betreft de hallen van het Jubelpark?

Wat wordt er verstaan onder « grofwerk » van het Museum van vroegere kunstnijverheid en oudheden?

Is de Regeering vanzins het ijzeren hek aan den ingang van het park, rechtover de Wetstraat, te veranderen?

Antwoord.

De linkerhal van het Paleis van het Jubelpark zal worden ingericht om het Museum van monumentale kunst daarin te kunnen overbrengen; de groote rechterhal zal hare tegenwoordige bestemming behouden.

Onder de uitdrukking « grofwerk », voorkomende in de Inleidingsnota, wordt verstaan het optrekken van het gebouw, het dak bijbegrepen, met uitzondering van de voltooiingswerken.

Er is vooralsnog geen sprake van, het hek aan den ingang, dat pas werd gemaakt naar de plans van wijlen den bouwmeester Bordiau, te veranderen.

ART. 15 DER TABEL.

30^e Vraag.

Wanneer zal de Veeartsenijschool voltooid zijn? Hoeveel zullen de algeheele kosten ervan bedragen?

Antwoord.

De werken der nieuwe Veeartsenijschool zijn zeer gevorderd. Men had de voltooiing ervan voorzien tegen de aanstaande maand October, maar er is zekere vertraging gekomen, omdat men wilde voorzien in sommige nieuwe behoeften, waarop het leeraarskorps heeft gewezen, en omdat men alle mogelijke verbeteringen heeft willen invoeren in zake van verwarming, luchtverversching en verlichting van de negentien gebouwen waaruit de nieuwe school bestaat.

Men voorziet dat de werken zullen voltrokken zijn tegen het begin van toekomstig jaar.

De algeheele kosten van de nieuwe school zullen nagenoeg 3,810,000 frank bedragen. (Deze som overtreft met een honderdduizend frank de algeheele raming die, vóór de aanbesteding der laatste werken, werd gegeven in het antwoord op de 22^e vraag, door de Middenafdeeling gesteld naar aanleiding van de Buitengewone Begrooting voor 1905.)

D. — Waterwerken.**31^e Vraag.**

Hoe ver staat het onderzoek van de overneming van den bevaarbaren Dender en van de vaart van Blaton?

Antwoord.

Antwoordende op eene vraag dienaangaande gesteld door de Middenafderling die de Buitengewone Begrooting van 1908 heeft onderzocht, verklaarde de Regeering dat zij er nu niet aan dacht, de twee bedoelde vaarten over te nemen. Zij houdt zich aan deze verklaring.

32^e Vraag.

Welke zijn de inzichten der Regeering ten aanzien van de werken uit te voeren aan de bevaarbaar gemaakte Samber, boven en beneden de stad Charleroi, daar waar het inzakken van den grond de rampspoedige gevolgen van het wassen der rivier toeliet?

Antwoord.

De toestand, door de vraag bedoeld, is het gevolg van het inzakken van grond veroorzaakt door het uitgraven van steenkolen; dus is de Staat daarvoor niet aansprakelijk.

Het middel om dien toestand te verhelpen bestaat in het indijken en in het aanwenden van machines tot droogmaking; voor het uitvoeren van die werken moeten de gemeenten het initiatief nemen; de Staat zal, bij voorkomend geval, toelagen schenken.

ART. 16 DER TABEL.**33^e Vraag.**

Denkt de Regeering dat het weldra mogelijk zal zijn, de bezwaren verwekt door het uitstorten in de vaart van het rioolwater der stad Luik te doen ophouden?

Zou men dat water niet kunnen benuttigen voor het vruchtbaarmaken van de heiden der Kempen?

Antwoord.

De uit te voeren werken om een einde te stellen aan het uitstorten van het rioolwater der stad Luik in de vaart van Luik naar Maastricht, zullen kunnen beginnen in 1907 of 1908; het vraagstuk van het benuttigen van dat rioolwater voor de vruchtbaarmaking van de heiden der Kempen zal onderzocht worden.

ART. 18 DER TABEL.

34^e Vraag.

Heeft de Regeering studiën bevolen over de bevaarbare wegen met het oog op het nieuwe kolenbekken?

Antwoord.

Het nieuwe kolenbekken zal beschikken over de vaart die de Maas met de Schelde verbindt, alsmede over de zijvaart naar Hasselt.

De studiën tot verbetering van die bevaarbare wegen worden voortgezet en men is bezig met den noodigen grond aan te koopen.

35^e Vraag.

Volgens de Inleidingsnota zal het uitgetrokken krediet, gevoegd bij hetgeen er overblijft van de kredieten voor 1904 en 1905, toelaten « te voorzien in de bouwkosten van de metalen gedeelten der ophalers n^{os} 2, 3 en 4 van de vaart van 't Centrum ».

Welnu, volgens het antwoord gegeven aan de Middenafdeeling belast met het onderzoek der Begrooting van Financiën en van Openbare Werken (bladz. 9 van het verslag), zijn de studiën nog niet voltooid.

Eenige verdere uitleggingen dienaangaande zouden de Middenafdeeling aangenaam wezen.

Antwoord.

Alhoewel het plan voor de gedeelten van de ophalers, die in metaal zijn, nog niet bepaald is aangenomen, is de vermelding daarvan in de Inleidingsnota gewettigd om reden dat het gevraagde krediet tot 31 December 1908 ter beschikking van de Regeering zal blijven.

Er dient te worden opgemerkt dat het krediet insgelijks verscheidene andere werken betreft.

ART. 21 DER TABEL.

36^e Vraag.

Er wordt sterk aangedrongen op het uitvoeren van de werken tot verbetering van de Leie, want men wacht, wordt er gezegd, naar de voltooiing van bedoelde werken om de werken tot verbetering van de Mandel aan te vangen. Welke zijn de inzichten der Regeering dienaangaande?

Welke werken werden aan de Leie uitgevoerd door middel van de kredieten die in de laatste vijf jaren zijn gestemd?

Antwoord.

De rechtekkingen, ontworpen aan de Leie stroomafwaarts den mond van de Mandel, verwekken klachten van wege de belanghebbende vlasroters. Het

Departement van Openbare Werken onderzoekt, bij voortduur, welke oplossing dient te worden aangenomen.

In de laatste vijf jaren werden geen andere werken aan de Leie uitgevoerd dan die voor het verbeteren van de rivier onmiddellijk stroomafwaarts de brug van Deinze.

ART. 24 DER TABEL.

37° Vraag.

Welke werken zijn er uit te voeren aan de afleidingsvaart der Leie?

Antwoord.

De Regeering kan enkel verwijzen naar de inlichtingen vervat in de Inleidingsnota van het ontwerp van Buitengewone Begrooting voor 1904.

Ziehier de inlichtingen :

« De scheepvaart op de afleidingsvaart der Leie geschiedt beurtelings :
 » vijf dagen per week, van Schipdonk naar Deinze en de Leie, en de twee
 » andere dagen, van Schipdonk naar Eekloo en Balgerhoek. Om die afwisseling der scheepvaart op elk vak der vaart te verhelpen, is het noodig de
 » opening in de afdamming aangebracht op de vaart aan den ingang der
 » vaart van Schipdonk naar Balgerhoek, in sas te veranderen. Dat werk
 » zal ook toelaten het waterpeil in dit laatste vak beter te regelen : dat zal
 » voor gevolg hebben, groote uitgestrektheden lage gronden op grondgebied
 » van Eekloo droog te maken; het zal de redematige en goedkoope oplossing
 » aanbrengen van het vraagstuk betreffende het bezinkselhoudend water
 » voortkomende van de fabrieken dier stad. »

ART. 26 DER TABEL.

38° Vraag.

Hoeveel werd tot hertoe uitgegeven voor de vaart van Gent naar Terneuzen? Hoeveel zullen de algeheele kosten der werken bedragen?

Antwoord.

Op 15 April 1906 had men 30,688,000 frank uitgegeven.

De algeheele kosten van het thans aangenomen ontwerp zijn geraamd op 41,600,000 frank, daaronder begrepen de bijdrage der stad Gent, dat is 4,714,000 frank.

ART. 28 DER TABEL.

39° Vraag.

Naar men zegt, zou de Staat onlangs onderrichtingen hebben gegeven om sommige onteigeningen, behorende tot die voorzien bij de wet van 8 Mei 1900,

te vermijden. Is dat wel zoo en zou de Staat, in dat geval, niet kunnen laten weten welke de eigendommen zijn die niet worden onteigend?

Antwoord.

Antwoordende op eene vraag, gesteld door een lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, verklaarde de Minister van Financiën en van Openbare Werken, in zitting van 10 April 1906, dat het niet mogelijk zal zijn stellig te zeggen of de Staat zal kunnen afzien van het onteigenen van sommige perceelen, alvorens de eindplannen der werken zijn opgemaakt.

De Regeering houdt zich aan die verklaring.

ART. 29 DER TABEL.

40^e Vraag.

Hoeveel werd tot hiertoe uitgegeven voor de haven van Oostende?

Antwoord.

Tot op 15 April 1906 heeft de Staat voor de haven van Oostende 24 miljoen 756,000 frank uitgegeven.

ART. 30 DER TABEL.

41^e Vraag.

Men vraagt de voltooiing der haven van Nieuwpoort.

Welke zijn de inzichten der Regeering ten aanzien van die werken?

Antwoord.

Eerlang zal men een begin maken met het bouwen van een steiger hebbende eene lengte van 110 meter, langs den Westeroever van het vlotdok; daarover zullen sporen worden aangelegd voor het rechtstreeksch laden en lossen van uit het schip op den spoorwagen en anders om.

Daarenboven heeft de Regeering besloten, op den Oostoever van dat dok een staketsel met voetbruggetje te maken ten einde het vastleggen van de visscherssloepen en het inschepen der visschers te vergemakkelijken; zij is ook voornemens den kaaimuur van de vaargeul op te trekken tot boven het peil van de sterkste springvloeden die tot hiertoe werden vastgesteld.

Een krediet van 500,000 frank wordt bij amendement gevraagd voor die werken, waaromtrent de Regeering het kort geleden eens is geworden met het gemeentebestuur van Nieuwpoort.

ART. 2 VAN HET WETSONTWERP.

42^e Vraag.

Welke uitgaven werden tot hiertoe gedaan voor de sorten van Stabroek en van Sinte-Kathelijne-Waver?

Wat zal elk dier sorten in 't geheel kosten?

Antwoord.

De uitgaven, tot hiertoe gedaan of waartoe men is verbonden voor die twee forten, bedroegen fr. 2,529,272 69.

Zooals is vermeld in het antwoord der Regeering op de 4^e vraag der Middenafdeeling, belast met het onderzoek van het wetsontwerp betreffende het verdedigingsstelsel van Antwerpen en de uitbreiding van zijne haven-inrichtingen, zal het fort van Sinte-Kathelijne-Waver in 't geheel 3,024,686 frank kosten en dat van Stabroek 2,272,482 frank.

ART. 3 VAN HET WETSONTWERP**43^e Vraag.**

12^o Is de Regeering zeker dat het krediet van 300,000 frank toereikend zal wezen?

Antwoord.

Uit den tekst van artikel 3 en uit de uitleggingen gegeven in de Inleidingsnota blijkt :

a) Dat de tusschenkomst van den Staat afhangt van hetgeen provinciën en gemeenten zullen doen;

b) Dat de personen, die dienen te worden geholpen door middel van leeningen zonder interest, enkel degenen zijn die de middelen of het krediet niet bezitten om hunnen veestel weder te bevolken of zich het gereedschap voor het uitoefenen van hun beroep aan te schaffen.

Alhoewel het niet mogelijk zij thans met zekerheid de behoeften te bepalen waarin dient te worden voorzien binnen de hierboven gestelde grenzen, acht de Regeering dat het bedrag van 't krediet toereikend is. Ware het anders, dan zou de Regeering niet aarzelen uit eigen beweging het tekort aan te vullen, zich bij voorbaat overtuigd houdende dat de Kamers hare handelwijs zouden goedkeuren.

*
* *

De Middenafdeeling heeft het onnoodig geacht deze antwoorden te onderzoeken, daar de Kamer nog slechts over weinigen tijd beschikt.

Overigens, de behandeling in de Middenafdeeling werd tot enkele vraagstukken beperkt : het aanleggen van de lijn Beauraing-Doische en het oprichten van eene schuilhaven voor visschersbooten te De Panne.

*
* *

Volgens de Middenafdeeling, is het noodig de lijn Beauraing-Doische aan te leggen, om de volgende redenen :

Deze lijn zou slechts 12 kilometer lang zijn. De uitgave zou dus gering wezen.

Daardoor zou de gansche Ardennenstreek rechtstreeks in betrekking

komen met de streek tusschen Samber en Maas, het Centrum en het bekken van Bergen.

Daardoor ook zou de afstand tot het vervoer van mijnstoffen en gietijzer uit Luxemburg naar Charleroi en Bergen verkort kunnen worden met ten minste 34 kilometer.

Die lijn zou de lijn « Grand-Luxembourg », waarvan de onderneming zeer bezwarend is, en de lijn Namen-Charleroi, die zeer overlast is, ontlasten. Wanneer het vak Lanefte-Hautinne zal aangelegd zijn, zal men de mijnstoffen kunnen vervoeren rechtstreeks naar Châtelineau en Marchienne.

Het is niet onnoodig te doen opmerken dat de Vereeniging van de meesters der hoogovens van Charleroi dringend vraagt dat die werken worden uitgevoerd.

*
**

Met de oprichting van eene Schuilhaven te De Panne stemde de Middenafdeeling evenzeer in. Al hare leden zijn het eens om de Regeering aan te zetten, dit werk uit te voeren.

De Panne staat als badplaats zeer bekend, doch over het algemeen weet men niet in welke ruime mate de visscherij er gedurende deze laatste jaren is toegenomen. Het is vooral niet gekend onder welke uitzonderlijke en merkwaardige economische omstandigheden het visschersbedrijf er wordt uitgeoefend.

Daardoor kan worden uitgelegd waarom het vraagstuk van de oprichting eener schuilhaven onopgelost is gebleven.

Het dient nu zonder uitstel te worden opgelost.

Moesten te groote bezwaren van technischen aard zich daartegen verzetten, dan zou het begrijpelijk voorkomen dat men aarzelt; het schijnt echter niet dat dit moet worden gevreesd. Overigens door de studiën, die aan de uitvoering van het werk noodzakelijkerwijs moeten voorafgaan, zal men deze zaak naar behooren kunnen opvatten.

Slechts ééne tegenwerping dient te worden beantwoord, namelijk die welke steunt op redenen van financieelen aard.

Zal de uitgave niet te groot zijn? Zal zij niet overdreven zijn naar verhouding van de daarvan verwachte uitslagen?

Er kan ongetwijfeld geen sprake van zijn, eene groote Zeehaven op te richten te De Panne. Terecht heeft men doen opmerken dat het verkeerd is voor een land, talrijke inrichtingen van dien aard tot stand te brengen. De krachten moet men samentrekken in plaats van ze te verdeelen; de handel dient te worden samengelrokken, hij mag niet worden verdeeld. Dat is het beste middel om aan den handel inrichtingen te schenken, die gelijken tred kunnen houden met de steeds toenemende behoeften en met de nieuwste uitvindingen. Deze oplossing wordt opgelegd door het financieel belang van het land evenals door het belang van den handel zelf.

Soortgelijke havens hebben echter niets gemeen met het werk van geringen omvang dat door de visschers van De Panne wordt verlangd.

Deze brave lieden vragen enkel, hun bedrijf te kunnen voortzetten op de wijze waarop zij het, te hunsent, gansch tot stand hebben gebracht.

Welke gegronde reden zou men, in beginsel, tegen hen kunnen aanvoeren?

De visschers van Heist, Oostende, Blankenberge, Nieuwpoort beschikken over eene haven. Het is waar dat deze havens, uitgenomen die van Blankenberge, niet voor hen werden opgericht, doch overal heeft men tot stand gebracht wat de visschers noodig hadden voor het uitoefenen van hun bedrijf.

Men zet de visschers van de Panne aan, zich te bedienen van de haven van Nieuwpoort.

Met andere woorden, men wil ze verplichten De Panne te verlaten waar zij hunne gezinnen, hunne have en erf hebben en waaraan zij verbonden zijn door de overlevering, door hun hart evenals door hun belang, om zich te Nieuwpoort te vestigen.

Opdat zij zich met deze oplossing zouden vereenigen, worden hun lagere vervoerprijzen beloofd op den buurtspoorweg, die De Panne verbindt met Nieuwpoort. Er wordt hun gezegd dat zij De Panne zullen kunnen blijven bewonen, ofschoon zij Nieuwpoort verkiezen als hunne aanleghaven.

Het spreekt van zelf dat dergelijke maatregel weinig practisch is en hun tegenzin moet inboezemen.

Hal is bijna even ver van Brussel gelegen als De Panne van Nieuwpoort.

Laat ons veronderstellen dat men aan de inwoners van Hal zegge : « De groote lijn Brussel-Bergen komt te uwent door, doch er kan geen sprake zijn, in uwe stad de inrichtingen tot stand te brengen, die door uwen handel, door uwe nijverheid zijn noodig gemaakt : reservesporen, laad- en lossingsperrons, goederenloodsen, enz.

« Vestigt dus uwe werkplaatsen en uwe magazijnen te Brussel; gij kunt Hal blijven bewonen; en om u dat nieuw leven gemakkelijk te maken, zal men u eene zeer groote prijsverlaging toestaan voor de reis per spoorweg ».

Welnu, dat is het voorstel 't welk aan de visschers van De Panne wordt gedaan.

Dezen zien even goed in als de inwoners van Hal het zouden inzien, dat het gevolg van dergelijke handelwijze, hun leven gansch wijzigen zou; dat staat gelijk met het verdwijnen van De Panne op de lijst der visscherijplaatsen.

Dergelijke behandeling zou men te min kunnen aannemen en billijken dat, na Oostende, De Panne de voornaamsche visscherijplaats onzer zee-kust is.

In 1903, waren er 88 visschersbooten, en 104, zoo men Coxyde medetelt. Te Nieuwpoort waren er slechts 12, te Blankenberge 49 en te Heist 61.

Op De Panne leggen 504 visschers zich toe op de vischvangst. Te Nieuwpoort zijn er slechts 41, te Blankenberge 194, te Heist 286.

De Belgische vischvangst brengt in 't geheel 6,348,000 frank op. Het aandeel van Oostende in deze opbrengst bedraagt 4,520,000 frank. Voor al de andere visscherijplaatsen blijft er dus eene ronde som van 2,000,000 frank.

Welnu, Nieuwpoort brengt op	92,088 frank.
Heyst brengt op	280,500 id.
Blankenberge brengt op.	237,475 id.
Oost-Duinkerke brengt op	310,797 id.
en De Panne alleen brengt op	1,288,410 id.

Doch, dit vraagstuk is nog belangrijker, wanneer men den gansch uitzonderlijken en echt merkwaardigen economischen toestand van de visschers van De Panne nagaat.

Thans wordt terecht veel belang gesteld in den toestand van den geringen burger, van den ambachtsman, van den geringen landbouwer-eigenaar. Van alle zijden wordt verkondigd dat men dit zoo belangwekkend deel onzer bevolking moet te hulp komen.

Er moet worden vermeden dat het verdwijne, dat het zich oplosse in het proletariaat. Men moet het opleiden en het in staat stellen, weerstand te bieden aan het optreden der groote nijverheid.

De visschers van de Panne zijn nu de geringe burgers der zee. Zij zijn eigenaar, heer en meester van hunne booten; zij zijn ook eigenaar, heer en meester van hun huis, van het stuk grond dat dit huis omringt en 't welk zij met eigen handen bewerken tusschen twee reizen op zee in.

De zee en hun grond bewerken zij voor hun eigen rekening. Men vestige ze elders; dan worden zij werklieden. Zou dat een vooruitgang zijn?

De visschers van de Panne steken uit door hunne zedelijkheid, hun verstand, hunne kracht, hunne stoutheid, hunne behendigheid; zij zijn gezond naar lichaam en geest.

Hun innig verlangen is, te leeren, zich te ontwikkelen en ons de zeelieden te leveren, die onze latere koopvaardijvloot zal noodig hebben.

Een onzer geleerdste economen, de heer Vliebergh, professor aan de Katholieke Hoogeschool van Leuven, wiens geleerde beschrijving van de bewoners der Kempen niet lang geleden werd bekroond door de Koninklijke Academie, heeft, voor het Meinummer van de *Dietsche Warande en Belfort*, eene studie geschreven over den toestand der visschers van De Panne.

Onze achtbare medeleden der Kamer zullen met genoeg kennis nemen van enkele gedeelten uit deze studie; wij laten ze hier volgen in den oorspronkelijken tekst. Zoo zullen zij zich een nauwkeurig denkbeeld van de zaak kunnen vormen ⁽¹⁾.

« De matrozen zijn geen werklieden van den eigenaar van 't schip, zij varen mee als zijne genooten. Vroeger bezaten zij ook sommige netten; nu nog moeten ze een drijvende haringnet aan boord meebrengen.

» Benevens den patroon en de twee matrozen is er op de Pannebooten nog een « jongen » van 12 tot 16-17 jaar, die stilletjes aan het bedrijf aanleert en tevens moet zorgen voor het bereiden van het eten.

» Als hij rond de achttien jaar oud is mag hij er op gaan denken om als matroos te varen.

» De visschers uit de Panne gaan uit op de vangst van den haring, van den sprot, van de garnalen, en in 't algemeen van alle visch. 't Zijn stoute vaarders, die zonder veel theoretische kennis en op hunne lichte booten tot bij de Engelsche kust hun bedrijf gaan uitoefenen.

» De haring gevangen in October en November wordt op de Panne verkocht, vóór de huizen der visschers. De vrouw moet zorgen dat alles in

(1) De vertaling in het Fransch gaat uit van den dienst der Kamer.

orde is en de liefhebbers — Pannenaars die verzenden en kooplieden van te lande — gaan van 't eene huis naar 't andere; de visch wordt ingemijnd per but (416 stuks) zoodanig dat de kooper aan den afgeslagen prijs een of meer but nemen kan.

» Met den haring in Januari gevangen loopen de booten te Oostende binnen; daar wordt hij verkocht en veelal naar Duitschland verzonden.

» De sprot wordt ook ten deele te Oostende verkocht, alhoewel wij visschers hoorden beweren dat zij er op de Panne zelf dikwijls meer geld kunnen van maken, maar 't werk is hier veel lastiger : te Oostende liggen de booten aan de kaai, de visch wordt uit de boot op de kaai gezet en van daar naar de mijn gebracht. Komt de boot naar de Panne, de visch moet er mand voor mand uit de boot naar 't strand gedragen worden, de mannen staan somtijds een meter tot een meter en half in 't water, de moeite is groot.

» De sprot wordt in de Panne niet uitgemijnd, maar uit der hand verkocht, ten deele aan lieden uit de Panne die hem daar ter plaatse rooken.

» 't Zijn de kleinste booten die op garnaalvangst uitgaan, er zijn er ongeveer vijf en twintig in de Panne. De garnalen worden in de Panne verkocht en van daar uitgezonden. Vijftien jaren geleden werden ze gekookt aan wal, door de kooplieden, nu is er een fornuis aan boot en worden ze in zee gekookt. Opmerkelijk is het hoe het er met den verkoop van garnalen primitief toegaat : er zijn twee opkoopters in de Panne en eerst verscheidene dagen nadat de garnalen geleverd zijn wordt aan de verkoopers den prijs bekend gemaakt.

» 's Zomers, als de badgasten op de Panne zijn, wordt de visch daar verkocht bij mijning; anders wordt hij te Nieuipoort of te Oostende aan den man gebracht.

» De opbrengst van de vangst wordt onder de bemanning verdeeld : eerst wordt een deel afgetrokken voor den boot, voor de netten, ook, als er een is, voor de donkey, t stoommachine waarmee 't net opgewonden wordt, dan hebben de patroon en de twee matrozen elk een deel, de jongen een half deel of, wanneer hij reeds eenige jaren vaart, $\frac{3}{4}$ deel.

» Om de verdienste van den visscher behoorlijk te schatten moet er rekening gehouden worden met de omstandigheden van zijn werk en van zijn leven : hij heeft veelal een eigen huis en een stukje grond, er is veel meer werk aan dat « zand » dan aan gewoon land, maar 't werk wordt door eigen volk gedaan, de bemesting kost weinig of niets, het mest van de geiten en van 't verken en dan ook zeevette — zcesterren, krabben, kleine garnalen, enz. — wordt er in gedolven en alzoo wint er de visscher goede aardappelen voor zijn eigen gebruik en dan ook wat rogge : het koorn voedert hij aan zijn geit, aan zijn schaap en aan zijn verken, het stroo dient hem om schutsels te maken rond zijn akker — het zand moet immers tegen den wind beschut worden — en ook als strooisel voor zijne dieren

» De vrouw heeft hare handen vol met haren grooten hoop kinderen, het zorgen voor den akker, voor den stal en voor de netten.

» 't Werk is, zoo zeiden me visschers, in gewone omstandigheden niet al te lastig; 't zwaarste werk is het opwinden van 't schrobnet, en 't gebeurt dat het in één halven dag vier-vijf keeren vast ligt en moet opgehaald worden; dat opwinden is slavenwerk, maar nu zijn er reeds in de twintig booten waar 't net opgewonden wordt bij middel van eene kleine stoommachine.

» Zoo leeft en werkt dus 't visschersvolk, dat in de Panne wil blijven wonen en beweert dat, om daar te kunnen blijven, het een schuilbekken noodig heeft

» De redenen worden natuurlijk in 't lang en in 't breed, met uitwijdingen, historietjes en persoonlijke feiten uiteengezet; samengevat, komen ze hierop neer :

» De vaartuigen zijn nu grooter, hebben meer diepgang, zij kunnen op het strand niet meer komen liggen zoals de oude schuiten, de visschers moeten volstrekt eene haven binnenloopen.

» Ware die haven dichtbij, veel tijd en veel geld zou er gespaard worden.

» Nu loopen de booten veelal binnen te Nieupoort; vandaar komt de bemanning meest 's Zaterdags naar huis, naar de Panne, en 's Maandags moet ze dan weer naar de boot. De reis wordt per tram afgelegd, wat, per persoon, eene uitgaaf van ongeveer 75 frank per jaar veroorzaakt. « We zijn bij mij te huis met drie'n die varen, zei me een visscher, dat kost me 300 frank 's jaars. »

» Tijd- en geldverlies dus, maar dat is nog 't bijzonderste niet. Er zou meer in zee gegaan, meer gevischt worden waren de visschers in de onmiddellijke nabijheid van hunne booten en konden ze gemakkelijk in zee steken. We waren op de Panne den Vrijdag 20^{de} April laatstleden. 's Morgens was 't wankelbaar weer, maar rond den noon brak de zonne voor goed door en 't werd helder. « Hadden we nu hier onze booten liggen, zei me een visscher, we waren met den noon in zee gesteken en zouden gevischt hebben tot morgen Zaterdag avond of tot Zondag morgen. Gisteren Donderdag zijn we binnengeloopt te Nieupoort; we kwamen naar huis en dezen morgen zijn we niet weer gegaan omdat we slecht weder vreesden. Nu is 't de moeite niet meer. » En hij schatte op gemiddeld 20 frank wat elke boot wekelijks meer zou kunnen opbrengen, was hij altijd bij de hand om aan de bemanning toe te laten van 't goede weer gebruik te maken. En hij had uitgerekend hoeveel dat bedroeg per persoon voor de 88 booten van de Panne, en welke som dat vertegenwoordigde voor tien en vijftien jaar.

» De beweegreden die ons echter nog het meest trof hoorden we maar half en half uit den mond van onzen zegsman : « de occasie maakt den dief, zegde hij; wanneer de visschers 's Maandags te Nieupoort komen en zouden moeten in zee steken, verleiden ze zoo gemakkelijk de eene den andere: de wind zit niet te goed, 't weder is maar om alzo te laten, we gaan 't nog wat afwachten en eerst een druppel drinken, en van een druppel komen er nog, ze blijven drinken, verteeren hun geld, verdienen niets en op 't einde van 't spel krijgen ze nog somtijds een pak slagen of een proces-verbaal; 't einde is dikwijls gekijf en gevecht ». Dit nu werd er echter zoo duidelijk niet bijgevoegd, dat die misbruiken ten grooten deele zouden vermeden worden door het bijzijn der vrouw.

» Nog eene reden die we hoorden aanhalen : konden we in de Panne binnenkomen, we zouden te huis zijn, dat ware ons zeker een derde touw gewonnen; netten en koorden zouden we kunnen droogen en beter kunnen bezorgen, en wat nu een jaar meegaat zou zeker drij of vier maanden langer duren. Aan netten en koorden besteed de visscher veel geld en die besparing is belangrijk genoeg om in aanmerking te komen.

» Ten slotte weze er hier nog op gewezen dat de visscher regelmatig bij vrouw en kinderen zou zijn, beter zou zien wat er omgaat, geregeld den Zaterdag of Zondag morgen zou binnenloopen en alzoo zijn zondagrust zou genieten.

» Maar zoudt ge in de Panne uwe visch voordeelig kwijt geraken, vroegen we?

» Hier nog eens was't antwoord der visschers : « Ja. We verkoopen hier nu reeds een deel van onze vangst. Er zou in de Panne eene markt komen, evenals er in dezen laatsten tijd de visch te Nieupoort goed verkocht wordt omdat de handelaars weten dat wij versche visch aanbrengen. Wij blijven maar vier, vijf dagen in zee; de visch der Oostendsche sloepen heeft dikwijls veertien dagen tot drij weken in 't ijs gelegen vooraleer hij op de markt komt ».

» Zoo spreken de visschers in de Panne, en ze voegen er nog bij dat de haven van Nieupoort met oostelijken wind gevaarlijk is.

» We zeiden het reeds, alleman in de Panne is met de schuilhaven bekommerd; winkeliers, herbergiers, scheepstimmerlieden, grondeigenaars spreken natuurlijk van een ander standpunt uit, maar 't besluit is toch altijd wat we lazen geschilderd op den binnenmuur van het werkhuis van een scheepsbouwer.

Voor de Panneschuilhaven

Altijd met kloeken moed

Het zal en het moet.

» 's Mans overtuiging komt hier meer aan den dag dan zijn dichterlijk talent. Maar dat hij overtuigd is, valt niet te verwonderen : hij vertelde ons dat hij sedert 24 jaar als scheepstimmerman in de Panne gevestigd is; er 160 booten, groote en kleine, heeft gemaakt, maar nu, sedert 7 maand geen vijf cent verdiend had. Hoe wilt ge dat die man niet roept?

» Maar, en deze opmerking hebben we reeds meermalen gehoord, moeten de visschers in de Panne blijven wonen; kunnen ze niet uitwijken naar Nieupoort?

» De Pannenaars houden aan de Panne, hun klein vaderland. De Panne is eene groote familie. Al de Pannenaars zijn familie de een van de andere. Dergelijke kleine vaderlanden moet men bij het volk in de mate van 't mogelijke, eerbiedigen, het is verre de sterkste bond die ze aan 't groote vaderland bindt.

» Maar bedenkt men wel dat een zeer groot getal visschers uit de Panne daar een eigen huis en een eigen stukske grond hebben? Dat zet men op geene vier wielen om er een eind verder mee te rijden! Ten andere ware het,

uit sociaal opzicht, geen gevaarlijk spel spelen die kleine eigenaars zedelijk te dwingen hun eigendom aan den man te brengen? Zullen ze te Nieupoort of in de onmiddellijke omgeving der stad een nieuwen kleinen eigendom vinden om den vorigen te vervangen?

» Nog twee bedenkingen : de visschers uit de Panne zijn nu buitenlieden; is er uit sociaal en zedelijk oogpunt eenig belang bij ze te verdrijven, valt er niet sterk te vreezen dat ze stedelingen zullen worden, en zonder de stedelingen in 't algemeen te na te spreken, meenen we toch dat het in vele opzichten beter is, dat zooveel mogelijk volk op den buiten blijft wonen.

» De kleine burgerij is veelal verveerd voor haren maatschappelijken toestand en vraagt luide dat er naar middelen zou uitgezien worden; de visschers van de Panne staan tegenover denzelfden toestand : kleine nijverheid tegen groote; zij zien den toestand zonder vrees in en vragen maar dat ze zouden voldoende gewapend worden om den strijd voor 't bestaan te kunnen voeren.

» De Pannenaars zijn onder onze stoutste visschers; op hunne kleine booten gaan zij visschen tot op de Engelsche banken; een goed honderdtal late zich elk jaar inlijven op de Duinkerksche sloepen die naar IJsland varen, nu er veel gesproken wordt van uitbreiding der Belgen over de wereld en van eene Belgische handelsvloot mag ook wel op deze hoedanigheid der Pannenaars gewezen worden. »

Wij achten het onnoodig verder aan te dringen, het komt ons voor dat wat wij hierboven schrijven geschikt is om de instemming van alle Kamerleden te bekomen.

Het spreekt van zelf dat de Middenafdeeling niet ten taak hebben kan, te bepalen welke inrichtingen dienen tot stand te worden gebracht.

Al de leden der afdeeling zijn het eens om de Regeering te verzoeken, tot de vereischte studiën te willen overgaan, opdat een ontwerp aan de Kamer kunnen aangeboden worden. De Middenafdeeling hoopt dat de Regeering, die reeds zooveel belangstelling blijken liet in al wat de bevolking onzer zeekust aangaat, gevolg zal willen geven aan haar verlangen.

* * *

Verscheidene onzer achtbare medeleden hebben amendementen ingediend op verschillende artikelen van de Begrooting.

Tegen de gebruiken in werden die amendementen ingediend vóórdat de Middenafdeeling haar verslag had uitgebracht.

De Middenafdeeling is van meening dat zij zich naar de gebruiken dient te gedragen en bijgevolg geen uitspraak te doen over die amendementen.

* * *

In de afdeelingen, werd de Begrooting aangenomen als volgt :

1 ^o afdeeling	8 ja,	1 neen,	0 onthouding.
2 ^o —	4 —	0 —	0 —
3 ^o —	12 —	0 —	0 —
4 ^o —	12 —	0 —	2 onthoudingen.
5 ^o —	7 —	0 —	3 —
6 ^o —	12 —	0 —	0 onthouding.
Te ZAMEN.		55 ja,	1 neen, 5 onthoudingen.

Op eene vraag (n^o 41), van de Middenafdeeling betreffende de aan de haven van Nieuwpoort te verrichten werken, antwoordde de Regeering en stelde zij tevens een amendement voor als een artikel 30^{bis} (nieuw), dat een krediet van 500,000 frank aanvraagt voor de werken dier haven. De Middenafdeeling heeft zich met dat voorstel vereenigd.

Brussel, 26 April 1906.

Den Heere Helleputte, verslaggever der Middenafdeeling belast met het onderzoek van het ontwerp van Begrooting der buitengewone geldmiddelen en uitgaven voor het dienstjaar 1906, te Kessel-Loo (Leuven).

HEER VERSLAGGEVER,

Overeenkomstig het antwoord der Regeering op de 41^e vraag gesteld door de Middenafdeeling welke is belast met het onderzoek van het ontwerp van Begrooting der buitengewone geldmiddelen en uitgaven voor het dienstjaar 1906, heb ik de eer het volgend amendement op bedoelde Begrooting in te dienen :

ART. 30 ^{bis} (nouveau) DU TABLEAU. — Port de Nieuport. — Travaux . . . fr.	500,000	ART. 30 ^{bis} (nieuw) DER TABEL. — Haven van Nieuwpoort. — Werken. fr.	500,000
--	---------	---	---------

Ten gevolge van dit amendement bedragen de cijfers van artikel 1 van het wetsontwerp : voor het Ministerie van Financiën en van Openbare werken, 32,465,500 frank en, in 't geheel, 106,565,500 frank.

Gelief, heer verslaggever, de betuiging mijner bijzondere hoogachting te aanvaarden.

De Minister,

Graaf DE SMET DE NAEYER.

* * *

De Middenafdeeling heeft de Begrooting aangenomen met eenparige stemmen der aanwezige leden. Zij heeft de eer, aan de Kamer voor te stellen ze goed te keuren.

*
* * *

De Middenafdeeling werd door de Kamer belast met het onderzoek van het voorstel (n^o 112) der achtbare heeren Borboux, Davignon en Mullendorff, waarbij een krediet van één millioen frank ter beschikking van de Regeering wordt gesteld ten einde de stad Spa bij te staan in het volledig maken van hare badplaatsinrichtingen.

De beweegredenen, die deze achtbare medeleden hebben doen gelden, hebben de Middenafdeeling niet kunnen overtuigen van de gegrondheid van hun voorstel.

De Middenafdeeling was van meening dat reeds de wet van 24 October 1902 aan de stad Spa eene uitzonderlijke gunst heeft verleend, wellicht gebillijkt door bijzondere omstandigheden, en dat het gevaarlijk zijn zou, nu ook gezegd voorstel aan te nemen; daarop zouden later andere steden kunnen steunen en tevens zouden zij even aannemelijke redenen kunnen invoeren als die welke men ten gunste van de stad Spa gelden doet.

Met algemeene stemmen heeft de Middenafdeeling het wetsvoorstel van onze achtbare medeleden verworpen.

De Verslaggever,
J. HELLEPUTTE.

De Voorzitter,
F. SCHOLLAERT.

