

Chambre des Représentants.

SÉANCE DE 18 JANVIER 1928.

PROJET DE LOI INSTITUANT UN FONDS SPÉCIAL ET TEMPORAIRE DES ROUTES.

EXPOSE DES MOTIFS.

MESSIEURS

1. — *La restauration du réseau routier de l'État.*

Le problème de la route qui se pose dans le pays appelle une prompt solution.

Les routes défoncées pendant la guerre, insuffisamment réparées et mal entretenues après la guerre, fatiguées, en outre, par une circulation de plus en plus intense d'automobiles, ne peuvent être abandonnées dans l'état où elles se trouvent actuellement.

On ne peut pas, en effet, négliger les transports sur routes, au moment où l'automobilisme leur fait reprendre une large place dans l'ensemble des moyens de communication. On le peut d'autant moins que les transports sont, dans notre pays, un élément essentiel de l'économie nationale, à cause de la densité de la population, de l'importance et du caractère de notre industrie, ainsi que de la spécialisation et des débouchés de notre agriculture intensive.

Nos routes doivent être en bon état par raison d'économie; on sait, en effet, ce que coûtent les mauvaises routes en consommation supplémentaire d'essence, en usure de bandages et en réparation de véhicules.

La restauration du réseau routier donnera, sans aucun doute, un regain d'activité à notre industrie de l'automobile et, favorisant le tourisme, attirera dans notre pays de nombreux étrangers au grand avantage de l'industrie et du commerce.

L'effort financier à faire pendant quelques années pour cette restauration aura du reste une contre-partie sérieuse dans la plus-value des impôts et taxes à percevoir sur un nombre accru de véhicules automobiles.

L'effort à faire est passager et les routes remises en bon état pourront être ensuite entretenues sans trop de frais, quelle que soit du reste la circulation qu'elles auront à supporter.

La plus mauvaise économie à faire serait de retarder encore la réparation de nos routes; les sommes que l'on aurait à dépenser seraient de beaucoup supérieures à celles qui suffiront actuellement.

De multiples raisons militent donc en faveur d'une restauration rapide et complète du réseau routier.

II. — *Etat du réseau routier*

Le réseau routier de l'État comprend approximativement 8,700 kilomètres de routes, dont 4,400 kilomètres environ de chaussées empierrées et 4,300 kilomètres environ de routes pavées.

Si l'on fait abstraction de quelques routes reconvertes en ces dernières années de revêtements modernes, on peut dire que les surfaces sont, *grosso-modo*, de 22,000,000 mètres carrés d'empierrements et 21,500,000 mètres carrés de pavages.

A l'exception de quelques routes axiales et d'un certain nombre de routes secondaires, ces revêtements pavés ou empierrés sont franchement mauvais ou médiocres. Les meilleurs sont sur le point de se dégrader.

L'automobile a détruit la moitié environ des revêtements empierrés, soit dix millions de mètres carrés de chaussées, dont l'état est vraiment lamentable.

Les autres revêtements, empierrés et pavés, ont souffert d'une longue insuffisance d'entretien et beaucoup d'entre eux sont usés jusqu'à la fondation.

III. — *Les causes du mauvais état de nos routes.*

Avant la guerre, l'entretien des routes coûtait annuellement une quinzaine de millions de francs; en ces dernières années, il absorbait à peine dix millions de francs-or.

L'insuffisance des sommes consacrées aux routes est d'autant plus grande que la guerre avait laissé le réseau routier dans un état lamentable; d'ailleurs, même sans la guerre, il aurait fallu faire des dépenses exceptionnelles pour transformer certaines routes qui ont à supporter les fatigues nouvelles de la circulation des automobiles.

On ne comptait en 1914 que 15,000 automobiles et 6,000 motocyclettes; on en compte en ce moment respectivement 120,000 et 45,000.

Les véhicules à traction animale, qui autrefois circulaient seuls sur nos routes, exercent sur les chaussées des efforts de compression verticale que supportent aisément les revêtements anciens — pavages ordinaires et empierrements à l'eau.

Par contre, les véhicules automobiles, indépendamment des mêmes efforts de compression, exercent sur les chaussées des ébranlements et des actions tangentielles complexes d'autant plus intenses que les véhicules sont plus lourds et plus rapides. Les pneus de ces véhicules agissent au surplus à la surface des chaussées comme des ventouses et produisent des effets de succion extrêmement funestes pour les empierrements.

Ces efforts combinés creusant des « nids de poule » dans les chaussées empierrées, transforment les routes en de véritables fondrières qu'on tenterait en vain de réparer par les anciennes méthodes.

IV. — *Solution technique du problème.*

Il faut donc transformer certaines chaussées pour qu'elles supportent le trafic moderne; et il faut en outre entretenir toutes les routes par des méthodes adéquates aux fatigues qu'elles ont à supporter.

La nature des revêtements à adopter pour chaque route et les systèmes

d'entretien ont été l'objet des études techniques des fonctionnaires des Ponts et Chaussées. Les solutions sont trouvées.

Qu'il s'agisse de refaire les empièvements usés et défoncés qui seront dorénavant protégés contre une usure trop rapide par des enduits protecteurs, de remplacer d'autres empièvements défaillants par des bétons de ciment ou des agglomérés de goudron, ou qu'il s'agisse encore d'étendre les pavages sous leurs formes les plus économiques et les moins défavorables, le principe de l'emploi de nos matériaux nationaux sera observé rigoureusement, de manière à ce que non seulement notre main d'œuvre mais nos carrières et nos usines profitent dans la plus large mesure des grands travaux de restauration envisagés.

Les travaux seront exécutés en deux étapes dont la première est la restauration des routes principales.

Ces premiers travaux intéressent un ensemble de routes de 3,500 kilomètres et coûteront 240 millions. Ils pourront être exécutés en deux ou trois ans.

Les travaux qui suivront s'étendent au restant du réseau et représentent un développement de plus de 5,000 kilomètres; ils coûteront environ 360 millions et pourront être exécutés en trois ans.

V. — *Solution financière du problème.*

La restauration des routes exigera donc une mise de fonds de 600 millions environ, indépendamment du coût de l'entretien ordinaire.

Il est désirable, pour les raisons qui ont été exposées plus haut, que les travaux de réfection du réseau routier soient exécutés dans le délai le plus court possible. Ils pourront être répartis sur un espace de six années sans provoquer sur les marchés une hausse anormale du prix des matériaux.

Pour exécuter en six ans ce programme de 600 millions de francs, il faut être assuré des ressources nécessaires.

VI. — *Fonds spécial des routes.*

La création d'un fonds spécial marquera la volonté du Gouvernement et des Chambres d'entreprendre la restauration des routes et d'assurer la continuité de cette œuvre au cours des six années nécessaires à sa réalisation.

Ce n'est pas la première fois que l'on crée un fonds spécial pour l'amélioration des routes : la loi du 28 juin 1896 institua un fonds spécial et temporaire de 10 millions pour des travaux extraordinaires de voirie; il s'agissait de subvenir aux dépenses d'une réfection extraordinaire de la grande voirie de l'État et de subsidier des travaux extraordinaires d'amélioration de chemins communaux d'intérêt agricole.

La création qui vous est proposée de ce fonds spécial et temporaire des routes se justifie pour les raisons qui ont amené le Gouvernement à proposer l'institution du fonds spécial et temporaire des grands travaux.

Le fonds des routes recevra 600 millions de francs en six ans, soit en moyenne 100 millions de francs par an.

Une somme se rapprochant de cette annuité devra donc être inscrite pendant six ans au Budget extraordinaire.

L'effort financier à faire est considérable, comme on en peut juger par l'importance de la somme à consacrer chaque année au fonds spécial; cet effort

est d'autant plus grand qu'il vient s'ajouter aux dépenses pour l'entretien ordinaire des routes, dépenses qui s'approchent de 100 millions de francs.

Pour alléger un peu cette lourde charge, il a paru opportun de demander une contribution à ceux-là mêmes qui ont le plus grand intérêt au prompt achèvement de la restauration des routes. Les délégués de l'Automobile Club et de l'Union routière belge à la Commission de la Route ont fait la proposition de maintenir et de verser à un *Office de la Route*, à partir de l'année 1930, les impôts temporaires sur l'automobilisme, qui sont destinés au fonds d'amortissement jusqu'à la fin de l'année 1929. Ils ont même proposé une majoration temporaire de ces impôts pour équilibrer le budget du *Fonds des Routes*.

Sans frapper aussi fort les automobilistes, on pourrait peut-être maintenir au profit du Fonds des Routes, pendant les années 1930, 1931 et 1932, les suppléments temporaires d'impôts qui sont actuellement versés au Fonds d'amortissement.

Cette contribution des usagers de la route permettrait au Gouvernement de faire le sérieux effort nécessaire pour achever en 1933 la restauration du réseau routier.

Le Gouvernement ne demande pas le concours des usagers de la route uniquement pour avoir des ressources complémentaires qui lui permettront de terminer plus rapidement la réfection des routes; il leur demande également des avis sur le programme des travaux à exécuter. En réunissant les usagers de la route dans le *Conseil supérieur de la Route*, institution qui jouira d'une grande autorité, le Roi a voulu mettre à côté de l'Administration chargée du service des routes, ceux qui connaissent le mieux les exigences de la circulation moderne et ceux qui ont le plus grand intérêt à ce que les solutions choisies soient les meilleures.

* * *

En adoptant le projet de loi instituant le *Fonds spécial et temporaire des routes*, le Parlement marquera donc sa volonté de mettre les ressources nécessaires à la disposition de l'Administration pour la restauration complète et définitive du réseau routier de l'Etat.

L'Administration pourra se mettre à l'œuvre immédiatement; elle pourra réaliser avec méthode un programme d'ensemble, assurée qu'elle sera de ne pas devoir suspendre son activité faute de ressources.

Avec le concours des intéressés, le Gouvernement pourra ainsi, en très peu d'années, remettre en très bon état toutes les routes du pays.

Le Premier Ministre, Ministre des Colonies,

HENRI JASPAR.

Le Ministre des Finances,

B^{on} M. HOUTART.

*Le Ministre de l'Agriculture
et Ministre des Travaux publics,*

H. BAELS.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 18 JANUARI 1928

ONTWERP VAN WET TOT INSTELLING VAN EEN BIJZONDER EN TIJDELIJK FONDS DER WEGEN.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

I. — *De herstelling van het net der Rijkswegen.*

Het wegeenvraagstuk, dat in het land gerezen is, vergt een spoedige oplossing.

De wegen, die tijdens den oorlog stukgereden, na den oorlog onvoldoende hersteld en slecht onderhouden werden, en ten slotte zeer te lijden hebben gehad vanwege het steeds drukker wordende autoverkeer, kunnen niet in den toestand gelaten worden, waarin ze zich thans bevinden.

Men mag, inderdaad, het vervoer over de wegen niet verwaarloozen, nu het automobilisme deze weer een ruime plaats doet innemen in het verband der verkeersmiddelen. Dit mag des te min, doordat in ons land het vervoer een wezenlijk bestanddeel vormt van de nationale economie, wegens de dichtheid der bevolking, den omvang en het karakter van onze nijverheid, alsmede wegens de specialisatie en de markten van onzen intensieven landbouw.

Onze wegen moeten in goeden staat verkeerem, om reden van bezuiniging; men weet, immers, wat slechte wegen kosten aan grooter verbruik van benzine, aan sleet van banden en aan herstelling van voertuigen.

De herstelling van het wegennet zal ongetwijfeld een nieuwen opbloei van onze automobielnijverheid teweegbrengen en, door aanmoediging van het toerisme, een groot aantal vreemdelingen naar ons land lokken, tot groot voordeel voor handel en nijverheid.

De financiële krachtsinspanning, welke gedurende enkele jaren voor dat herstel zal moeten aan den dag gelegd worden, zal trouwens in ruime mate vergoed worden door de meerderwaarde der belastingen en rechten, welke geheven zullen worden op een grooter aantal automobiervoertuigen.

De te verrichten inspanning is van voorbijgaanden aard en de in goeden staat herstelde wegen zullen naderhand zonder al te veel kosten kunnen onderhouden worden, welk ook het verkeer zij, dat daarover zal plaats hebben.

De meest verkeerde besparing zou bestaan in het nog langer uitstellen van de herstelling onzer wegen; de sommen, die men dan zou moeten uitgeven, zouden veel hoger oploopen dan die welke thans zullen volstaan.

Talrijke redenen kunnen dus worden aangevoerd voor een spoedige en volledige herstelling van het wegennet.

II. — Staat van het Wegennet.

Het Rijkswegennet omvat bij benadering 8.700 kilometer weg, waaronder ongeveer 4.400 km. steenslagwegen en ongeveer 4.300 km. kasseibestrating.

Indien men enkele wegen, die de laatste jaren van moderne verhardingen voorzien werden, buiten beschouwing laat, kan men zeggen dat de oppervlakten in ronde cijfers bedragen : 22.000.000 m² steenslagverharding en 21.500.000 m² kasseibestrating.

Met uitzondering van enkele hoofdwegen en van een zeker aantal secundaire wegen, zijn die steenslag- of kasseiverhardingen werkelijk slecht of minderwaardig. De beste staan op het punt in verval te geraken.

De automobiel heeft ongeveer de helft der steenslagverhardingen vernield, hetzij 10 miljoen vierkante meter weg, waarvan de toestand echt jammerlijk is.

De andere verhardingen, kassei en steenslag, hebben door de langdurige ontoereikendheid van het onderhoud geleden en vele daarvan zijn tot op den grond versleten.

III. — Oorzaken van den slechten staat onzer wegen.

Vóór den oorlog kostte het onderhoud der wegen jaarlijks een vijftien miljoen frank; deze laatste jaren vergde het ternauwernood tien miljoen goudfrank.

De ontoereikendheid der aan de wegen bestede sommen is des te grooter, daar de oorlog het wegennet in een ellendigen toestand gebracht had; zelfs zonder den oorlog zouden trouwens buitengewone uitgaven noodig geweest zijn om sommige wegen, die den nieuwen last van het autoverkeer te dragen hebben, heelemaal om te bouwen.

Men telde in 1914 slechts 15.000 auto's en 6.000 motorrijwielen; thans telt men er respectievelijk 120.000 en 45.000.

De door dieren getrokken voertuigen, die eertijds alleen op onze wegen reden, oefenen op de wegen een verticalen druk uit, waartegen de oude verhardingen — gewone kasseibestrating en steenslagverharding met water — gemakkelijk weerstand bieden.

De autovoertuigen daarentegen, behalve dat ze denzelfden druk uitoefenen, brengen in den weg trillingen en ingewikkelde tangentieele invloeden teweeg, die des te krachtiger inwerken naarmate de voertuigen zwaarder zijn en sneller rijden. De banden dezer voertuigen werken daarbij op het wegoppervlak als zuignappen en brengen zuigkrachten teweeg, die voor de steenslagverhardingen uiterst nadeelig zijn.

Door deze samenwerkende invloeden, die zoogezegde « kuiltjes » in de steenslagwegen doen ontstaan, veranderen de wegen in ware hobbelbanen, die men tevergeefs volgens de oude methoden zou trachten te herstellen.

IV. — Technische oplossing van het vraagstuk.

Sommige wegen moeten dus verbouwd worden, opdat ze het modern verkeer zouden kunnen dragen; en daarenboven moeten alle wegen onderhouden worden volgens methoden in verband met den last dien ze te dragen hebben.

De aard der voor elken weg toe te passen verhardingen alsmede de onderhoudsstelsels werden door de ambtenaren van Bruggen en Wegen technisch bestudeerd. De oplossingen zijn gevonden.

Hetzij het er op aankomt de versleten of uitgereden steenslagverhardingen te hermaken en ze voortaan tegen al te snelle afslijting te beschermen door beschuttende bestrijkingen, andere gebrekkige steenslagverhardingen te vervangen door cementbeton of teeragglomeraten, hetzij er verder sprake van is de kasseibestratingen in hun meest voordeeligen en minst ongunstigen vorm uit te breiden, steeds zal het beginsel van het gebruik onzer nationale materialen streng gehandhaafd worden, zoodat niet alleen onze arbeidskrachten, maar ook onze groeven en onze fabrieken in de ruimste mate voordeel zullen halen uit de voorgenomen groote herstellingswerken.

De werken zullen uitgevoerd worden in twee tempo's, waarvan het eerste omvat de herstelling der voornaamste wegen.

Deze eerste werken betreffen een wegennet van 3.500 kilometer en zullen 240 miljoen kosten. Ze zullen in twee of drie jaar tijds kunnen uitgevoerd worden.

De daarna volgende werken hebben betrekking op het overige van het wegennet, hetzij een ontwikkelde lengte van meer dan 5.000 kilometer; ze zullen ongeveer 360 miljoen kosten en in drie jaar uitgevoerd kunnen worden.

V. — *Financiële oplossing van het vraagstuk.*

De herstelling der wegen zal dus een uitgave van ongeveer 600 miljoen vergen buiten de kosten van het gewoon onderhoud.

Om de hiervoren uiteengezette redenen is het te wenschen, dat de herstellingswerken van het wegennet binnen den kortst mogelijken termijn uitgevoerd worden. Ze zullen over een tijdsverloop van 6 jaren kunnen verdeeld worden, zonder op de markten een abnormale stijging van den materialenprijs te veroorzaken.

Om dit programma van 600 miljoen frank in zes jaren uit te voeren, moeten de noodige geldmiddelen verzekerd worden.

VI. — *Bijzonder Fonds der wegen.*

Het stichten van een Bijzonder Fonds zal den wil van de Regeering en van de Kamers doen blijken, om de herstelling der wegen aan te vatten en de onafgebroken voortzetting van dit werk over de zes jaren, noodig voor zijn uitvoering, te verzekeren.

Het is niet de eerste maal dat een Bijzonder Fonds gesticht wordt voor de verbetering der wegen : de wet van 28 Juni 1896 richtte een bijzonder en tijdelijk fonds van 10 miljoen op voor de buitengewone werken aan wegen; het doel hiervan was de uitgaven te bestrijden wegens een buitengewone herstelling van de groote Rijkswegen, en toelagen te verleenen voor de buitengewone werken tot verbetering van voor den landbouw belangrijke gemeentewegen.

De U voorgestelde stichting van dat bijzonder en tijdelijk fonds der wegen steunt op dezelfde redenen, die de Regeering er toe gebracht hebben de instelling van het bijzonder en tijdelijk fonds der groote werken voor te stellen.

Het wegenfonds zal in zes jaar zeshonderd miljoen frank ontvangen, hetzij gemiddeld honderd miljoen frank per jaar.

Een som van ongeveer dit jaarlijksch bedrag zal dus gedurende zes jaar op de buitengewone begrooting moeten uitgetrokken worden.

De gevraagde financiële inspanning is aanzienlijk, zooals te oordeelen is naar de belangrijkheid van de som, welke elk jaar aan het Bijzonder Fonds

moet besteed worden; deze inspanning is des te grooter, daar ze een nieuwen last vormt naast de uitgaven voor het gewoon onderhoud der wegen, welke bij de 100 miljoen frank beloopten.

Ten einde dezen zwaren last wat te verminderen, heeft het gepast geschenen, een bijdrage te vragen van hen die er het meeste belang bij hebben, dat de herstelling der wegen vlug van de hand gaat. De afgevaardigden van de *Automobile Club* en van de *Union routière belge* bij de Commissie der Wegen, hebben het voorstel gedaan, de tijdelijke belastingen op het automobilisme, die tot einde 1929 voor het Delgingsfonds bestemd zijn, te handhaven en vanaf het jaar 1930 voor een *Dienst der Wegen* te storten. Zelfs hebben zij voorgesteld deze belastingen tijdelijk te verhoogen, ten einde de begroting van het *Fonds der Wegen* in evenwicht te brengen.

Zonder de automobilisten zoo zwaar te belasten, zou men wellicht de tijdelijke bijkomende belastingen, die thans naar het Delgingsfonds gaan, gedurende de jaren 1930, 1931 en 1932 ten bate van het *Fonds der Wegen* kunnen behouden.

Deze belasting der weggebruikers zou de Regeering in staat stellen de vereischte krachtsinspanning te doen, om in 1933 de herstelling van het wegnennet te voltooien.

De Regeering vraagt de medewerking der weggebruikers niet enkel om bijkomende geldmiddelen te verkrijgen, waardoor zij de herstelling der wegen spoedig zal kunnen voltooien; zij vraagt hun insgelijks hun meening over het programma der uit te voeren werken. Door de weggebruikers in den *Hoogeren Raad der Wegen* — een inrichting die veel gezag zal hebben — te vereenigen, heeft de Koning naast het Bestuur, dat met den dienst der Wegen belast is, diegenen willen plaatsen die het best de vereischten van het modern verkeer kennen en ook diegenen die er het meeste belang bij hebben, dat de gekozen oplossingen de beste zouden zijn.

* .

Door het wetsontwerp tot oprichting van het *Bijzonder en tijdelijk Fonds der Wegen* aan te nemen, zal het Parlement dus zijn wil betuigen, de noodige geldmiddelen ter beschikking van het Bestuur te stellen, voor de volledige en definitieve herstelling van het Rijkswegennet.

Het Bestuur zal onmiddellijk de hand aan het werk kunnen slaan; het zal methodisch een samenhangend programma kunnen ten uitvoer brengen, met de verzekering dat het zijn werkzaamheden niet zal moeten stilleggen wegens gemis aan geldmiddelen.

Met de medewerking der belanghebbenden, zal de Regeering aldus in zeer weinig jaren al de wegen van het land in zeer goeden staat kunnen herstellen:

De Eerste Minister, Minister van Kolonien,

HENRI JASPAR.

De Minister van Financiën,

B^{on} M. HOUTART,

*De Minister van Landbouw
en Minister van Openbare Werken,*

H. BAEELS.

CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers.

Fonds spécial des routes.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition du Premier Ministre, Ministre des Colonies, du Ministre des Finances et du Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre Nom aux Chambres législatives :

ARTICLE UNIQUE.

Il est institué un Fonds spécial et temporaire afin de subvenir aux dépenses des travaux à exécuter, pendant les années 1928 à 1933, pour la réfection et la mise en état du réseau des routes de l'État.

Ce Fonds fera l'objet d'un article spécial à inscrire au Budget pour ordre sous le libellé : *Fonds spécial des routes.*

Il sera alimenté, à concurrence d'une somme totale de 600 millions de francs, par le virement des crédits extraordinaires qui seront ouverts au Ministère des Travaux publics dans les budgets des exercices 1928 à 1933, pour la réfection et la mise en état du réseau routier de l'État.

Le paiement des travaux pourra être ordonné, par imputation sur le Fonds spécial des routes inscrit au Budget pour

Bijzonder Fonds der wegen.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van den Eersten Minister, Minister van Koloniën, van den Minister van Financiën en van den Minister van Openbare Werken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het wetsvoorstel, waarvan de inhoud volgt, zal in Onzen naam aan de Wetgevende Kamers voorgelegd worden :

EENIG ARTIKEL.

Er wordt een bijzonder en tijdelijk Fonds ingesteld, om te voorzien in de uitgaven der werken, gedurende de jaren 1928 tot 1933 uit te voeren tot herstelling en bruikbaarmaking van het Rijkswegennet.

Voor dit Fonds zal een bijzonder artikel ingeschreven worden op de begroting voor order, onder de benaming : *Bijzonder Fonds der wegen.*

Het zal gevoegd worden, tot een totaal bedrag van 600 miljoen frank, door overschrijving van de buitengewone kredieten die, voor het Ministerie van Openbare Werken, op de begrotingen der dienstjaren 1928 tot 1933 zullen uitgetrokken worden voor het herstellen en bruikbaar maken van het Rijkswegennet.

De betaling der werken zal geordonnanceerd kunnen worden door aanschrijving op het *Bijzonder Fonds der wegen*

ordre des exercices 1928 et suivants, jusqu'à concurrence de la somme totale de 600 millions de francs mentionnée ci-dessus.

Chaque année, le Gouvernement rendra compte aux Chambres de l'emploi du Fonds spécial institué par le présent article.

Donné à Bruxelles, le 16 janvier 1928.

uitgetrokken op de Begrooting voor order der dienstjaren 1928 en volgende, tot beloop van de hiervoren vermelde totale som van 600 millioen frank.

Elk jaar zal de Regeering aan de Kamers rekenschap geven van het gebruik van het, bij dit artikel ingesteld, Bijzonder fonds.

Gegeven te Brussel, den 16 Januari 1928.

ALBERT.

PAR LE ROI :
Le Premier Ministre,
Ministre des Colonies,

VAN 'S KONINGS WEGE :
De Eerste Minister,
Minister van Koloniën,

HENRI JASPAR.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

B^{on} M. HOUTART.

Le Ministre de l'Agriculture
et Ministre des Travaux publics,

De Minister van Landbouw
en Minister van Openbare Werken,

H. BAELS.
