

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 4 AVRIL 1928

Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée de l'examen du Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1928.

(Voir les n^{os} 4-IX, 92, 94, 128 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 15, 22, 23 et 29 février, 1^{er}, 7, 14 et 22 mars 1928 ; le n° 5 IX du Sénat.)

Présents : MM. le baron RUZETTE, président ; DE COCK DE RAMEYEN, le baron DELVAUX DE FENFFE, DEPONTIEU, DESPRET, JAUNIAUX, LEBON, LALEMAND, MARTENS, MOUSTY, POLET, THIÉBAUT, VAN BELLE, le vicomte Georges VILAIN XIII et le baron GILLÈS DE PELICHY, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Amendé, à la Chambre, par le Gouvernement, le projet de budget qui vous est soumis comporte pour l'exercice 1928 :

En dépenses ordinaires, fr.	155,402,403
En dépenses exceptionnelles	7,486,000

Soit au total . . fr.	162,888,403
-----------------------	-------------

Il importe de remarquer que les traitements du personnel doivent encore être majorés des sommes nécessaires pour l'application du barème de la récente péréquation.

Votre Commission souhaite que, si pareille éventualité se présentait encore à l'avenir, le budget mentionne des traitements péréqués.

La majoration des crédits demandés est surtout motivée par le mauvais état des routes et les restaurations urgentes que réclament certains bâtiments civils.

L'an dernier, votre Commission passa en revue les questions si intéressantes du bon entretien et de l'outillage de nos ports, des plantations des routes et des canaux, des économies à réaliser dans

le personnel et des meilleures communications à créer entre Liège et Anvers, ainsi que des problèmes qui s'y rattachent : lutte contre les inondations, dans le bassin de la Meuse, barrages-réservoirs, en Ardenne, pour retenir le débit des eaux des crues, alimenter le canal vers Anvers, produire l'énergie électrique, etc.

Cette année, après s'être occupée de la décentralisation des services du département, de la compression des dépenses, de l'entretien des routes et de la signalisation des crues des cours d'eau, elle a envisagé l'urgente nécessité d'établir des communications meilleures entre notre métropole commerciale et ce qui devrait être son avant-port : Zeebrugge.

Le résumé de ces délibérations fera l'objet des chapitres suivants.

CHAPITRE I^{er}.

DÉCENTRALISATION ET COMPRESSION DES DÉPENSES.

L'inspection du tableau si fourni du personnel de l'administration centrale annexé au projet de budget et l'examen des dépenses considérables que son main-

tien impose au pays, ont incité votre Commission à demander au Gouvernement quelles sont les réductions opérées dans le nombre des fonctionnaires, employés, gens de service de cette administration, depuis le 1^{er} janvier 1926, et quelles sont celles qu'il compte encore introduire dans l'avenir.

Le tableau ci-dessous indique les réductions opérées dans ce personnel durant les trois dernières années :

	En acti- vité.	En disponi- bilité.	Total.
Au 1 ^{er} janvier 1926.	231	8	239
— 1927.	224	7	231
— 1928.	204	21	225

Le Gouvernement ajoute : « La réforme réalisée par l'arrêté royal du 16 décembre 1927, qui a fixé la nouvelle composition des cadres, aura comme conséquence une réduction plus grande du personnel. »

La Commission des Travaux Publics constate avec plaisir que, conformément aux vœux émis par elle et consignés, notamment dans le rapport déposé en son nom en 1927, l'Administration vient de procéder, bien timidement encore, il est vrai, mais pourtant d'une manière qui portera déjà des fruits, à un commencement de décentralisation. Les ingénieurs en chef-directeurs sont autorisés à engager certaines menues dépenses sans l'agrément préalable du Ministre. Souhaitons que cette utile réforme soit suivie, à bref délai, de mesures *plus radicales* et de plus en plus efficaces.

Pourquoi d'autres décisions doivent-elles, pour être valables, passer encore par de si multiples rouages ?

Nombre d'entre-elles pourraient, sans inconvénient sérieux, être prises, sous sa seule responsabilité, par le directeur provincial, et même, dans certains cas, par l'ingénieur d'arrondissement.

L'idéal à poursuivre ne serait-il pas :

- 1^o Un agent *d'initiative* en province;
- 2^o Un agent de *contrôle* à Bruxelles;

3^o Et pour finir, la *décision* du Ministre.

Si ce système se généralisait, que de rouages inutiles seraient supprimés, que d'agents inemployés seraient rendus à l'industrie et aux autres entreprises privées, que d'économies sérieuses seraient réalisées; et, en fin de compte, quel développement inaccoutumé ne constaterions-nous pas dans l'esprit d'initiative du personnel et dans le sentiment de sa responsabilité !

Votre Commission s'est demandée également si la réduction graduelle du nombre des hauts gradés de l'Administration centrale, ne pourrait pas être envisagée. A titre d'exemple, elle cite le secrétariat général, supprimé après la guerre et rétabli récemment.

La présence de diverses administrations dans un même département peut justifier, dans d'autres ministères, l'existence d'un secrétaire général. Il peut être souhaitable qu'un chef reconnu par tous les services opère entre eux la liaison. Mais au Ministère des Travaux Publics ce besoin ne se fait pas sentir et le Directeur général des Ponts et Chaussées a rang de secrétaire général.

Par suite du rétablissement de ces hautes fonctions, il y a double emploi et l'on pourrait presque dire triple dépense; la situation dans ce Département est en effet la suivante :

1^o Un secrétaire général;

2^o Un directeur général des Ponts et Chaussées ayant rang de secrétaire général;

3^o Un secrétaire général en disponibilité.

L'Etat paie donc, en ce moment, trois secrétaires généraux au Département des Travaux Publics.

Cette situation n'est évidemment pas normale.

L'accroissement constant des divers rouages de l'Etat et la multiplication des immeubles appelés à abriter les services nouveaux a encore retenu l'at-

tention de votre Commission. Voici, à titre d'indication, la liste des immeubles dont la location incombe au Département des Travaux Publics (1).

SITUATION.	MONTANT DU LOYER.	OCCUPATION.	OBSERVATIONS.
Rue de Louvain, 44, à Bruxelles.	8,000	Service du Département des Finances.	Appartient aux Domaines.
Rue du Séminaire, à Gand (ancien séminaire). 400,000 francs pour 3 ans. Dépense annuelle :	133,333	Services des Cours et Tri- bunaux du Palais de justice à Gand.	
Rue Saint-Lazare, 35, à Bruxelles.	1,000	Terrain incorporé dans le Jardin Botanique.	Appartient aux Domaines.
Rue Montoyer, 22, à Bruxelles.	12,000	Commission royale des Monuments.	
Rue Berlaimont, 12, à Bruxelles.	7,000	Ecole Coloniale.	Appartient aux Domaines.
Rue-aux-Laines, 11, à Bruxelles.	15,000	Musée Instrumental.	
Rue de la Charité, 7, Bruxelles.	9,000	Administration des Eaux et Forêts.	
Rue du Méridien, 9 Bruxelles.	4,500	Services du Département de l'Agriculture.	Appartient aux Domaines.
Rue de la Charité, 15 Bruxelles.	18,000	Services de l'Administra- tion centrale du Dépar- tement des Travaux Publics.	
Square Guttenberg, 33 Bruxelles.	10,000	Services de l'Administra- tions des Ponts et Chaussées (Direction provinciale du Bra- bant).	
Rue Marché-au-Bois, 12 Bruxelles.	12,000	Services du Département des Finances.	
Rue Boduognat, 15-17, Bruxelles.	18,000	Services du Département de la Défense Nationale.	Evacué en janvier 1928.
Rue Souveraine, 40, Bruxelles.	12,000	Services de l'Administra- tion des Ponts et Chaussées.	
Place Quetelet, 8, et rue du Méridien, 1-3, Bru- xelles.	30,000	Services du Département de l'Agriculture.	Appartient aux Domaines.

(1) Réponse à une question posée au nom de la Commission.

Rue Guimard, 16, Bruxelles	20,000	Services du Département de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance Sociale.	
Chaussée de Wavre, 132, Bruxelles.	14,000	Services du Département de la Justice.	
Rue du Gouvernement Provisoire, 13, Bruxelles.	8,000	Services du Département de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance Sociale.	
Avenue des Arts, 34, Bruxelles.	45,000	Services du Département de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance sociale.	
Caves sous l'église Saint-Jacques-sur-Coudenberg	2,100	Dépôt d'Archives du Département des Colonies.	
Caves sous l'église Saint-Jacques-sur-Coudenberg	2,400	Dépôt d'Archives du Département des Colonies.	
Avenue Galilée, 2, Bruxelles.	16,000	Administration de la Trésorerie.	Appartient au Domaines.
Rue des Ursulines, 13, Bruxelles.	9,000	Office des Métiers et Négoces.	Appartient au Domaines.
Rue de la Chapelle, 14, Bruxelles.	12,000	Office des Dommages de Guerre.	Appartient aux Domaines.
Rue Berlaumont, 10, Bruxelles.	15,000	Services du Département de la Défense Nationale.	Appartient aux Domaines.
Rue du Pôle, 1, Bruxelles.	8,000	Services du Département de la Défense Nationale.	Appartient aux Domaines.
Marché du Vendredi, 12, Bruges.	7,740	Services des Ponts et Chaussées.	
Rue du Grand Chien, 18, Anvers.	16,000	Services des Ponts et Chaussées.	
Rue Van Schoonbeke, 76,	15,000	Services des Ponts et Chaussées.	
Rue des Peintres, 37-39, Anvers.	12,000	Services des Ponts et Chaussées.	
Marché au Blé de Zélande, Anvers.	6,000	Services des Ponts et Chaussées.	
Avenue des Voyageurs, à Arlon.	2,100	Services des Ponts et Chaussées.	Appartient aux Domaines.
Rue Terre du Prince, 2, Mons.	15,000	Services des Ponts et Chaussées.	

Rue Verte, 27, Mons.	2,200	Bureaux du Gouvernement provincial.	En voie d'acquisition.
Avenue Galilée, 17, Bruxelles.	10,000	Office des Régions dévastées.	Appartient aux Domaines.
Rue de Ruysbroeck, 92, Bruxelles.	7,000	Cour d'Appel des Domages de Guerre.	Appartient aux Domaines.

Ce qui fait une dépense annuelle de 434,373 francs. Le relèvement progressif des loyers ne permet point d'espérer la réduction prochaine de ces dépenses, bien au contraire (1).

L'inspection de cette longue liste d'immeubles tenus en location par le Département dont nous examinons le budget a déterminé, chez nombre de nos honorables collègues, le désir de voir réduire, si possible, cette multiplication fort coûteuse des locaux affectés à nos services publics. L'augmentation de crédit de 10,000 francs et de 175,000 francs, sollicitée par le Gouvernement par voie d'amendement (2), a pour objet respectivement de faire face aux frais de déménagement et autres qu'entraînera le regroupement dans l'hôtel de la rue de Louvain, 38, à Bruxelles, de plusieurs services de l'Administration Centrale du Ministère des Travaux Publics épars actuellement dans des locaux qui seront évacués, et de pourvoir aux frais de résiliation des baux et de remise en état des locaux. Cette concentration aura heureusement comme conséquence des simplifications, des économies et un meilleur rendement.

CHAPITRE II.

Nos ROUTES.

C'est avec une réelle satisfaction que votre Commission constate, cette année,

(1) Notons encore que le Département des Travaux Publics a aussi à charge les loyers de 437 immeubles pris en location pour le casernement de la gendarmerie.

(2) Chambre des Représentants, séance du 14 février 1928.

une sérieuse majoration des crédits destinés à l'entretien des routes de l'Etat. En 1927, ils n'atteignaient que 37 millions 974,300 francs, y compris une somme de 10 millions inscrite à la demande des maîtres-carriers, en vue d'enrayer le chômage. En 1928, ces crédits s'élèvent à 66,900,000 francs. La densité de notre population, l'importance et la spécialisation tant de notre industrie que de notre agriculture font que, dans notre pays, les transports sont un élément essentiel de l'économie nationale.

L'érection d'un Conseil supérieur de la Route et la création prochaine d'un *Fonds spécial* marqueront notre volonté d'entreprendre résolument la restauration de nos voies de communication et d'assurer la continuité de cette entreprise au cours des années nécessaires à sa réalisation.

Nombre de nos honorables collègues souhaitent que, dans l'avenir, l'on étende progressivement les bienfaits de ces institutions à toute la voirie. De plus en plus, l'on reconnaît qu'en ces matières une politique de *coordination* entre l'Etat, les provinces et les communes s'impose. Trop longtemps l'on a travaillé en ordre dispersé. De plus, la répartition des charges pesant sur les communes est souvent arbitraire. Nous ne demandons point une concentration à outrance, mais il nous paraît indispensable d'assurer des vues d'ensemble, une méthode plus rationnelle, une meilleure et plus juste utilisation des crédits.

Nombreux sont ceux qui estiment que les dépenses si considérables consenties par la Nation risquent de ne produire

aucun effet durable si l'entretien des routes n'est pas garanti par une meilleure organisation du service de la voirie.

Nous ne nous dissimulons pas que le problème à résoudre est complexe. Faut-il placer les cantonniers à la tête d'équipes d'ouvriers temporaires recrutés dans la région ? Faut-il créer des chefs-cantonniers chargés de la surveillance des cantonniers et investis d'une mission de police ? Faut-il simplement augmenter le nombre des cantonniers, diminuer leurs sections et stimuler leur zèle par l'augmentation des primes établies il y a quatre ans ?

Quoiqu'on en décide, il paraît indispensable que ces préposés jouissent d'une certaine initiative pour effectuer, en temps utile, de petits travaux de réfection. Il importe qu'ils soient mieux munis que par le passé des pierrailles et accessoires indispensables à la prompt réfection de la chaussée dès qu'apparaît la moindre menace de déformation. Que de travaux coûteux seraient évités si l'on agissait toujours de la sorte !

La pénurie de ressources peut avoir entravé, durant ces dernières années, les résolutions prises par l'Administration en cette importante matière; mais, maintenant que les crédits le permettent, nous ne pouvons douter qu'elle assurera partout et en temps utile, aux cantonniers, la possession des outils et des matériaux indispensables à l'accomplissement de leur tâche.

Nous souhaitons aussi que la refonte des services soit le signal d'un choix plus judicieux des essences et d'un meilleur entretien de nos plantations routières. Pourquoi celles-ci comptent-elles parfois, durant plusieurs années consécutives, des arbres morts ou dépérissants ? Pourquoi les essences employées, sont-elles souvent si peu appropriées aux qualités du sol ? Pourquoi nombre d'arbres sont-ils mal élagués ? Pourquoi, dans quelques cantons, les plantations, au lieu de s'exécuter par tronçons de route d'une certaine étendue,

se font-elles par jeunes arbres isolés placés dans les vides, entre les vieux arbres ? Assure-t-on ainsi l'avenir de belles plantations ?

Certes, nous admettons que l'Administration des Ponts et Chaussées compte dans son sein des agents possédant en matière de plantations des routes des notions utiles; ils peuvent accomplir du bon travail, mais n'ont-ils pas, en outre, bien d'autres soucis ? Ont-ils toujours le temps de se tenir au courant des progrès, pourtant très réels, de la sylviculture ? Ont-ils tous les connaissances spéciales et la pratique journalière des agents préposés au service des eaux et forêts ?

Lorsqu'il s'agit de l'embellissement de nos routes et de nos promenades publiques, lorsque des ressources complémentaires et très appréciables peuvent, par le choix judicieux des essences et le bon entretien des plantations, être fournies au Trésor public, n'est-il pas hautement souhaitable que les fonctionnaires de ces deux administrations mettent en commun le fruit de leur expérience pour réaliser un travail de plus en plus parfait ?

Désirant savoir si les vœux, qu'à plusieurs reprises déjà elle a formulés dans ce but, ont reçu un commencement d'exécution, votre Commission a décidé de poser au Gouvernement les questions suivantes :

Les fonctionnaires des Ponts et Chaussées, se sont-ils, en exécution des promesses faites (1), mis en rapport avec les fonctionnaires des Eaux et Forêts pour établir des plantations nouvelles ?

Où ces plantations furent-elles exécutées ?

Le Département des Travaux Publics a répondu :

« Il a été recommandé instamment aux fonctionnaires des Ponts et Chaussées, appelés à effectuer des plantations nouvelles le long des routes de l'Etat,

(1) Par le Gouvernement.

de se mettre en rapport avec les fonctionnaires des Eaux et Forêts à l'effet de choisir les essences les plus appropriées aux conditions locales.

» Cette recommandation est observée actuellement de manière générale.

» Comme il ne s'agit que d'une consultation, la plupart des services s'abstiennent d'écrire au Ministre que cette consultation a eu lieu; des instructions seront délivrées pour éviter à l'avenir cette omission.

» Il est donc difficile de renseigner, à bref délai, les entreprises de plantations pour lesquelles cette consultation a eu lieu; on peut citer, cependant, les travaux de plantation qui doivent être effectués sur les routes de Gand à Courtrai, de Gand à Audenarde, de Cruyshautem à Nederzwalm, d'Eede-Molen à Lozere, de Ninove à Audenarde, de Hundelghem à Elst, de Nederbrakel à Enghien, de Nederbrakel à Leeuwergem, d'Alost à Grammont.

» Le Service des Eaux et Forêts a été consulté également pour les plantations à effectuer, l'hiver prochain, sur les routes de Bruxelles à Mons, de Bruxelles à Ostende, d'Assche à Termonde, de Bruxelles à Ninove, de Bruxelles à Waterloo, etc., dans le Brabant. »

Votre Commission accueille ces déclarations avec faveur. Elle espère y voir le prélude d'une collaboration *de plus en plus étroite* de deux services appelés à fournir un bel effort pour l'agrément et la plus grande utilité de tous.

Plusieurs membres de votre Commission ont estimé que les petits monticules gazonnés placés le long d'un grand nombre de nos routes pour protéger les pistes cyclables, présentent un réel danger pour la circulation, surtout le soir, sur des chemins parfois fort étroits.

Ils ont chargé votre rapporteur de demander au Gouvernement s'il n'envisageait point la possibilité de protéger autrement les pistes suivies par les cyclistes.

Il lui fut répondu que « l'Administration des Ponts et Chaussées a depuis longtemps renoncé *en principe* au mode de protection des pistes cyclables consistant à établir, de distance en distance, des tertres gazonnés.

» A mesure de l'exécution des travaux de réfection des routes, on remplace les tertres existants par un dispositif constitué par trois ou cinq pavés faisant légèrement saillie sur l'accotement.

» Aucun tertre nouveau ne peut être établi. »

Votre Commission a pris acte de cette excellente décision. Elle espère qu'elle trouvera bientôt *partout* son application.

CHAPITRE III.

LA SIGNALISATION DES CRUES.

Le souvenir des désastres causés dans les vallées de la Meuse, de la Sambre, de l'Escaut, de la Lys et de leurs affluents par les inondations, est trop récent pour que nous ne nous préoccupions pas vivement des mesures préventives qu'il reste encore à prendre pour empêcher le retour de semblables calamités.

L'an dernier, nous nous sommes occupés, dans ce rapport, de l'importante question des barrages-réservoirs à établir dans les vallées de la Haute-Belgique. On a aussi parlé de la nécessité de procéder à certains endiguements; ou renforcements de digues, de l'utilité des boisements à opérer sur certains versants ou dans certaines régions et de la prohibition qui devrait être faite de procéder à des coupes importantes aux endroits sujets à de fortes érosions.

Cette fois votre Commission a manifesté le désir de connaître les progrès réalisés, durant les dernières années, dans la prompte signalisation des crues constatées en amont de nos cours d'eau.

Elle a demandé au Gouvernement si une liaison téléphonique a été créée

entre les postes belges et français, non seulement en vue des crues possibles de la Meuse, au sujet desquelles nous savons déjà que quelques précautions ont été prises, mais aussi en prévision de celles de la Sambre, de l'Escaut, de la Lys; car il a été constaté que les désastres causés par les crues subites et imprévues ne sont pas seulement à redouter dans les régions accidentées de notre pays; la plaine n'en fut point exempte; témoins celles qui entraînèrent récemment des pertes très sérieuses pour l'industrie linière dans la région de la Lys.

Le Gouvernement a répondu que :

« Sur la Meuse, une liaison téléphonique a été réalisée en 1927 entre l'écluse frontière française des Quatre-Cheminées et l'écluse belge d'Hastière.

» Sur la Sambre, le Haut-Escaut et la Lys, pareille liaison existe entre les postes frontières des deux pays.

» Sur la Meuse, la Sambre, le Haut-Escaut et la Lys, les postes sont reliés entre eux et à un poste central, soit par une ligne télégraphique, soit par une ligne téléphonique.

» Sur la Meuse et la Sambre, des avis sont envoyés aux communes pour indiquer la marche des crues. De plus, des renseignements sont communiqués à la Société Radio-Belgique qui les diffuse par télégraphie sans fil.

» Sur la Lys, les communes sont averties, par la voie télégraphique, du commencement des crues, et la marche de celles-ci est annoncée aux populations par des poteaux de signalisation installés aux écluses

» Sur l'Escaut, des annonces sont faites à la population, notamment à Gand, quand la hauteur des eaux atteint une certaine cote. »

CHAPITRE IV.

ZEEBRUGGE. AVANT-PORT D'ANVERS
ET DE GAND.

A la séance d'inauguration de la

Commission d'étude chargée par arrêté royal du 17 mai 1924 « de rechercher les conséquences de la guerre au point de vue de l'exploitation des ports de Bruges et de Zeebrugge, ainsi que les mesures à prendre pour tirer de ces deux ports le meilleur parti au point de vue des intérêts de la Belgique », le Ministre des Travaux Publics d'alors déclarait : « Anvers, le principal port belge, est situé à 88 kilomètres de la mer sur un fleuve traversant le territoire néerlandais. Aucun navire de guerre ne peut remonter ou descendre l'Escaut sans l'autorisation de nos voisins du Nord. Le ravitaillement de notre armée peut en être compromis. Dès lors, n'avons-nous pas intérêt à disposer d'un débouché *direct* sur la mer ? »

Cet intérêt n'est pas moins évident au point de vue *économique*. Dans ses conclusions, la dite Commission en convint; elle estima « qu'il est désirable que les diverses administrations de l'Etat favorisent, chacune dans sa sphère d'action, l'établissement, à Zeebrugge, *de lignes d'escale et de navigation* ». Elle admit en outre que « l'entretien des profondeurs de l'avant-port de Bruges (Zeebrugge) compatibles avec les exigences de la grande navigation, est nécessaire au point de vue *de l'intérêt national* » et elle proposa au Gouvernement de prendre à *sa* charge les dépenses y relatives.

L'insistance fort compréhensible et de plus en plus vive que l'on met, de nos jours, à réclamer une voie navigable reliant les ports d'Anvers et de Gand, la nécessité d'assurer à ces grands centres commerciaux et industriels un accès *toujours libre* vers la mer, font songer tout naturellement à l'avantage considérable que ces importantes cités, toute la région des Flandres et la *Belgique toute entière*, trouveraient dans l'établissement d'un canal maritime reliant Anvers, Gand et Zeebrugge.

Déjà en 1857, un projet de canal maritime direct conçu par Van Alstein voyait le jour. Cette voie d'eau portait

le nom suggestif d'Escaut *belge*. Elle partait d'Anvers et gagnait la côte à Heyst par Selzaete, Saint-Laurent, Oostkerke. Des embranchements desservaient Saint-Nicolas, Lokeren et Gand. L'accès vers Bruges était assuré par l'élargissement du canal menant de l'Ecluse vers la Venise du Nord.

L'an dernier, lorsque la Chambre Haute de La Haye refusa de ratifier le traité hollando-belge, le lieutenant-général Chevalier de Selliers de Moranville, ancien chef d'Etat-Major, conçut à son tour le projet de relier Anvers à la mer par un canal *creusé complètement en territoire belge*. Cette voie d'eau permettrait le passage de navires ayant 11m50 à 12 mètres de tirant d'eau.

Partant de Calloo sur l'Escaut, elle passerait au Nord de Selzaete où elle couperait le canal de Gand-Terneuzen. De là le tracé, dont nous ne connaissons encore que les grandes lignes, se dirigerait vers la côte belge pour aboutir dans la région de Zeebrugge-Heyst (1).

Ce projet ne présenterait pas seulement de précieux avantages au point de vue économique. Il semble destiné également, aux yeux de plusieurs, à faciliter la défense éventuelle de la partie Nord de notre territoire.

Un projet d'une portée plus restreinte, élaboré par une commission technique, relie Anvers à Gand par un canal de navigation *intérieure*, partant de Krankeboom, passant entre Calloo et Melsele, entre Verrebroeck et Vracene, puis entre Kemseke et Saint-Paul. Le tracé suit ensuite le canal de Stekene et le Moervaert le long de Wachtebeke et Mendonck pour aboutir au « Roodehuizen » au canal de Terneuzen (2).

(1) Le projet prévoit une écluse à chaque extrémité du canal. Il ne nécessiterait pas de déblais importants et il contribuerait à assainir une vaste région sujette aux inondations.

(2) Ce projet est le même que celui dit de Burght-Roodehuizen, qui a été étudié par l'Administration, sauf à l'Est de Melsele, où le canal a été raccordé à l'Escaut au Krankeboom (au lieu de Burght) afin de tenir compte d'observations qui ont été présentées au sein de la Commission pour l'aménagement de l'agglomération anversoise.

Cette voie d'eau de 56 kilomètres (1) ne serait accessible qu'aux bateaux de 600 tonnes. Certains membres de la Commission voudraient pourtant la voir approfondir. Elle serait alors utilisée par les bateaux de 1,350 tonnes.

Les deux Flandres et toute la région Nord-Ouest du pays trouveraient un avantage manifeste dans une voie d'eau *complémentaire* qui relierait Zeebrugge, par Maldegheem et Eccloo à Selzaete et de là au canal de Terneuzen à Gand.

On peut, en effet, par un embranchement pratiqué derrière l'Ecluse maritime de Zeebrugge, rejoindre le canal Léopold et brancher sur celui-ci un canal passant entre la frontière hollandaise d'une part et d'autre part Maldegheem, puis Eccloo, pour rejoindre, au Nord de Selzaete le canal de Terneuzen.

Le creusement d'un canal maritime Anvers-Gand et Gand-Zeebrugge, ou l'adoption du projet de canal maritime conçu par le lieutenant-général de Selliers de Moranville présenteraient l'un et l'autre, sur ces dernières propositions, l'immense avantage de libérer du coup nos deux ports les plus importants de toute sujétion et, par suite, de toute ingérence possible de la part de l'étranger. Des événements récents nous ont fait apprécier, sur ce point, quelle est la valeur de notre pleine indépendance (2).

On objectera peut-être que le creusement d'un canal maritime nécessiterait des frais considérables. Mais peut-on nous donner l'assurance qu'une voie d'eau ouverte *seulement* à la navigation *intérieure* et ne reliant Anvers qu'à Gand *sans accès direct à la mer*, satisfera toutes les exigences de l'avenir ? (3) Le

(1) Soit 31 kilomètres de moins que le développement de l'Escaut entre Anvers et Gand (87 kilomètres).

(2) Un nouveau conflit international, même si notre pays n'y était pas directement impliqué, ne peut-il ramener sur l'Escaut le régime auquel il fut soumis de 1914 à 1918 ?

(3) Nul n'ignore que l'Escaut Occidental n'intéresse point les Hollandais. Ils ne sont guère enclins à y opérer des dragages. Et, au dire des ingénieurs, les deux grands barrages établis entre l'île de Walcheren et l'île de Beveland d'une part, entre le Beveland et le continent hollandais d'autre part, en diminuant le remous des eaux au flux et reflux de la marée, favorisent singulièrement l'ensablement ou l'embourbement de l'Escaut.

peu d'empressement de nos voisins du Nord pour empêcher l'ensablement ou l'embourbement des passes de l'Escaut, n'est-il pas aussi de nature à nous faire réfléchir ? Certes, il n'est pas toujours indispensable de voir grand, mais n'importe-t-il pas, en toute circonstance, de voir juste et d'être prévoyant ? L'adoption d'un projet modeste, mais sujet à des remaniements probables, coûte souvent plus cher au pays que des réalisations de plus vaste envergure, mais bien conçues et définitives.

Quelle que soit la solution à intervenir, votre Commission estime que, pour permettre à notre métropole commerciale de soutenir la concurrence à l'égard des ports étrangers, notamment de Rotterdam et de Hambourg, il faut lui procurer un *avant-port*.

Il ne suffit pas, en effet, d'assurer à Anvers de plus larges extensions territoriales, comme le Gouvernement vient de le faire par une mesure très heureuse. Ces extensions arment ce grand port pour la concurrence sur le terrain du transport des marchandises. Il faut, *en outre*, dit, avec infiniment de raison, un mémoire présenté, il y a quelques mois, à l'honorable Ministre des Travaux Publics par la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, que, « sur le terrain des transports de *voyageurs* et des *transports mixtes* (où l'élé-

ment de célérité est prépondérant), la métropole commerciale soit dotée d'un *avant-port* qui lui permette de surmonter les obstacles qu'offre fréquemment, au point de vue de la *célérité* de ces transports, la remontée de l'Escaut ». Le port de Rotterdam s'est assuré ainsi l'avant-port de Hoek van Holland et le port de Hambourg celui de Cuxhaven. Le port de Zeebrugge doit rendre le même service au port d'Anvers en permettant l'accostage au môle des navires amenant des voyageurs, des marchandises de vitesse et du courrier, acheminés par des trains spéciaux vers Anvers et d'autres centres, pendant que le navire poursuit son voyage vers notre grand port national pour y décharger sa cargaison pondéreuse.

Mais pour que Zeebrugge puisse remplir cette mission, il est indispensable que les compagnies de navigation sachent que les profondeurs dans ce port sont, comme ailleurs, assurées *par le Gouvernement lui-même*, et non par une disposition *annuelle*, toujours révocable, et sans garantie de certitude dans l'avenir.

Le rendement actuel du port à la côte, en lui-même déjà, réclame pareille mesure. En effet, le trafic réalisé en 1925 et 1926 par le port à la côte *seul*, abstraction faite des installations locales de Bruges, a fourni les résultats suivants (1):

Années.	Nombre de navires.	Jauge en tonnes Moorsom.	Charge en tonnes métriques à l'entrée.	Charge en tonnes métriques à la sortie
1925	388	491,872	12,964	81,297
1926	556	733,256	26,471	144,347

Ce trafic a assuré à l'Etat une large rémunération des avances faites par lui pour ces dragages. En effet, sans compter les recettes procurées aux chemins de fer par les voyageurs débarqués au môle, les seules recettes perçues par les chemins de fer belges du chef des

transports provenant de l'Usine des Fours à Coke de Zeebrugge et des Ferry-Boats s'élèvent actuellement à 15,000,000 de francs environ par an.

(1) *Zeebrugge*, par M. SCHRAMME, Avocat, Président de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruxelles. *Revue des Sciences Economiques*, février 1928.

Cette recette destinée à augmenter considérablement lorsque le trafic au môle se développera, serait compromise si les Compagnies de navigation tardaient à avoir l'assurance que les profondeurs d'accès sont définitivement assurées, *comme dans tous les autres ports belges* et ne sont pas exposées aux aléas du vote annuel du budget.

Nous croyons que cet exposé démontre que le Gouvernement a toutes les raisons pour soumettre au Parlement la partie du projet de convention-loi revisionnelle, adopté en 1923, et qui vise la mise sur pied d'égalité du port de Zeebrugge avec les autres ports belges, au point de vue de l'entretien des profondeurs d'accès.

Et que l'on ne pense point que les dépenses faites pour rendre, *en tout temps*, accessible la rade de Zeebrugge ne sont pas suffisamment productives ou que la compagnie concessionnaire n'a pas démontré à toute évidence sa viabilité.

La statistique du trafic des ports de Bruges et de Zeebrugge en 1925, 1926 et 1927 indique clairement le contraire. Elle donne, en effet, les résultats suivants : ils sont décisifs (1) :

BRUGES-ZEEBRUGGE.

Années.	Nombre de navires.	Jauge en tonnes Moorsom.
1925 . . .	1,162	906,548
1926 . . .	1 638	1,122,888
1927 . . .	1,423	1,195,465

Ce résultat a permis aux ports de Bruges-Zeebrugge de maintenir leur situation dans l'ensemble du trafic maritime, et même d'améliorer cette situation dans une *proportion sensiblement plus élevée* que les autres ports belges.

Voici la statistique comparative des années 1925, 1926 et 1927 :

Années	ANVERS		GAND	
	Nombre de navires.	Jauge en tonnes Moorsom.	Nombre de navires.	Jauge en tonnes Moorsom.
1925. . . .	9,971	20,201,628	1,755	1,538,621
1926. . . .	11,599	22,793,537	2,548	1,945,680
1927. . . .	11,418	23,490,300	2,428	2,053,538
	(— 1.56 %)	(+ 3.06 %)	(— 4.71 %)	(+ 5.54 %)

Années.	BRUGES-ZEEBRUGGE		OSTENDE	
	Nombre de navires.	Jauge en tonnes Moorsom.	Nombre de navires.	Jauge en tonnes Moorsom.
1925. . . .	1,162	906,548	866	366,853
1926. . . .	1,638	1,122,888	2,495	517,969
1927. . . .	1,423	1,195,465	961	338,905
	(— 13.13 %)	(+ 6.46 %)	(— 159.63 %)	(— 34.57 %)

(1) Ces chiffres seraient encore majorés dans de très notables proportions si le canal projeté entre Roulers et Bruges reliait ce dernier port avec l'importante région industrielle de Roulers-Iseghem-Ingelmunster. Espérons qu'il en sera bientôt ainsi.

Votre Commission souhaite vivement que le projet de convention revisant les statuts de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges soit soumis au vote du Parlement au cours de la session actuelle.

Elle insista vivement aussi, l'an dernier, et elle revient volontiers à la charge, pour que le Gouvernement ne perde point de vue la question si importante du *port franc*. Cette institution lui paraît le complément nécessaire des installations maritimes de Zeebrugge.

Le projet de Budget des Travaux Publics a été voté à la Chambre des Représentants par 66 voix contre 54 et une abstention.

A l'unanimité, votre Commission a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le Président,
Bon RUZETTE.

Le Rapporteur,
Bon CH. GILLÈS DE PELICHY.

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 4 APRIL 1928

Verslag uit naam der Commissie voor Openbare Werken, belast met het onderzoek der Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1928.

(Zie de n^{rs} 4-IX, 92, 94, 128 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 15, 22, 23 en 29 Februari, 1, 7, 14 en 22 Maart 1928; n° 5-IX van den Senaat.)

Aanwezig : de heeren Baron RUZETTE, voorzitter; DE COCK DE RAMEYEN, Baron DELVAUX DE FENFFE, DEPONTIEU, DESPRET, JAUNIAUX. LEBON, LALEMAND, MAERTENS, MOUSTY, POLET, THIÉBAUT, VAN BELLE, Burggraaf Georges VILAIN XIII en Baron GILLÈS DE PELICHY, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

In de Kamer door de Regeering geamendeerd, voorziet het U voorgelegde ontwerp van begrooting voor het dienstjaar 1928 :

Gewone uitgaven. . . . 155,402,403

Buitengewone uitgaven . . . 7,486,000

Te zamen . . . fr. 162,888,403

Er dient opgemerkt dat de wedden van het personeel nog dienen aangevuld met de sommen die noodig zijn voor de toepassing der jongste loonroosters.

Uwe Commissie wenscht dat, indien zulks zich voortaan nog mocht voordoen, de begrooting de aangepaste wedden zou vermelden.

De stijging der aangevraagde credieten is vooral gewettigd door den slechten toestand der wegen en door de dringende herstellingswerken aan sommige burgerlijke gebouwen.

Verleden jaar heeft uwe Commissie de zoo belangwekkende vraagstukken in

oogenschouw genomen van het degelijk onderhoud en de uitrusting onzer havens, de beplantingen langsheen de wegen en de kanalen, de op het personeel te verwezenlijken bezuinigingen alsmede de betere verbindingswegen aan te leggen tusschen Luik en Antwerpen en de daarmede verbonden vraagstukken : strijd tegen de overstromingen in de Maaskom, de stuwbeekens in de Ardennen, om het water bij hoogwaterstand op te houden, het kanaal naar Antwerpen te spijzen, elektrische drijfkracht voort te brengen, enz.

Dit jaar, na zich te hebben bezig gehouden met de decentralisatie der diensten van het Departement, de inkrimping der uitgaven, het onderhoud der wegen en de kennisgeving van het wassen der waterlopen, heeft uwe Commissie de aandacht gevestigd op de dringende noodzakelijkheid betere verbindingen tot stand te brengen tusschen onze handelsmetropool en Zeebrugge, die hare voorhaven zou moeten zijn.

Deze beraadslagingen worden in de volgende hoofdstukken uiteengezet.

EERSTE HOOFDSTUK.

DECENTRALISATIE EN INKRIMPING DER
UITGAVEN.

Het onderzoek van de omstandige tabel van het personeel van het hoofdbestuur, die aan het ontwerp van begroting is gehecht, alsmede van de aanzienlijke uitgaven, waartoe de handhaving van dit personeel voor het landaanleiding geeft, heeft uwe Commissie ertoe gebracht aan de Regeering te vragen welke verminderingen sedert 1 Januari 1926 werden verwezenlijkt op het aantal ambtenaren, bedienden en dienstlieden van dit Beheer, alsmede welke verminderingen de Regeering in de toekomst nog hoopt te verwezenlijken.

Onderstaande tabel duidt aan welke personeelverminderingen werden verwezenlijkt gedurende de drie laatste jaren :

	In activi- teit.	In beschik- baarheid.	Totaal.
Op 1 Januari 1926.	231	8	239
— 1927.	224	7	231
— 1928.	204	21	225

De Regeering voegt erbij : « De hervorming verwezenlijkt bij Koninklijk besluit van 16 December 1927, waarbij de nieuwe samenstelling der kaders werd bepaald, zal aanleiding geven tot eene ruimere vermindering van het personeel. »

Met genoegen stelt de Commissie voor Openbare Werken vast dat, overeenkomstig de door haar uitgedrukte wenschen die onder meer in haar verslag van 1927 zijn opgesomd, het Beheer thans, ofschoon weliswaar nog zeer schuchter, doch niettemin op eene wijze die reeds vruchten zal dragen, is overgegaan tot een begin van decentralisatie. De hoofd-ingenieurs-bestuurders zijn gemachtigd sommige geringe uitgaven toe te staan zonder de voorafgaande toestemming van den Minister. Wij hopen dat deze nuttige hervorming eerlang gevolgd wor-

de door *meer ingrijpende* en meer doeltreffende maatregelen.

Waarom moeten andere beslissingen, om geldig te zijn, nog de instemming van zoo talrijke raderwerken wegdragen ?

Tal dezer beslissingen zouden zonder ernstig bezwaar kunnen getroffen worden, onder zijne eenige verantwoordelijkheid, door den provincialen bestuurder en zelfs in sommige gevallen door den arrondissementsingenieur.

Ware het na te streven ideaal niet :

1^o Een *initiatiefsagent* buiten de hoofdstad;

2^o Een *toezichtsagent* te Brussel;

3^o En ten slotte, de *beslissing* van den Minister.

Moest dit stelsel worden veralgemeend wat al nuttelooze raderwerken zouden er worden uitgeschakeld, wat al overbodige bedienden zouden er worden terugschonken aan de privaatsnijverheid en aan de overige private ondernemingen, wat al ernstige bezuinigingen zouden er worden verwezenlijkt; en ten slotte welke ongewone uitbreiding zouden wij niet vaststellen in den ondernemingsgeest van het personeel en in het bewustzijn zijner verantwoordelijkheid.

Uwe Commissie heeft zich insgelijks afgevraagd of de geleidelijke vermindering van het aantal hogere ambtenaren van het hoofdbestuur niet in aanmerking zou kunnen worden genomen. Bij voorbeeld, wijst zij op het algemeen secretariaat dat na den oorlog afgeschaft en onlangs terug opgericht werd.

Het bestaan van onderscheidene besturen in een zelfde departement kan in andere departementen het bestaan van een secretaris-generaal wettigen. Het kan wenschelijk zijn dat een door al de diensten erkend hoofd onder hen de onderlinge verbinding verzekerde. Doch in het Ministerie van Openbare Werken is dit niet het geval en de Algemeen Bestuurders van Bruggen en Wegen staat gelijk met een secretaris-generaal.

Tengevolge van het terug in voege brengen van dit hooge ambt, bestaat er een ambtsontdubbeling en men zou bijna kunnen zeggen eene driedubbele uitgave. De toestand in dit Departement is immers de volgende :

- 1^o Een secretaris-generaal;
- 2^o Een algemeen bestuurder van Bruggen en Wegen, die gelijkstaat met een secretaris-generaal;
- 3^o Een secretaris-generaal in beschikbaarheid.

De Staat betaalt bij gevolg thans drie

secretarissen-generaal bij het Departement van Openbare Werken.

Deze toestand is klaarblijkelijk niet normaal.

De gestadige toeneming der onderscheiden raderwerken van den Staat en van de gebouwen waarin de nieuwe diensten moeten worden ondergebracht, heeft insgelijks de aandacht uwer Commissie gaande gemaakt. Ziehier, bij voorbeeld, de lijst der gebouwen, waarvan de huurprijs door het Departement van Openbare Werken wordt betaald (1) :

LIGGING.	BEDRAG VAN DEN HUURPRIJS.	BESTEMMING.	OPMERKINGEN.
Leuvensche Weg, 44, Brussel.	8,000	Dienst van het Departement van Financiën.	Eigendom der Domeinen.
Seminariestraat, te Gent (gewezen seminarië). 400,000 frank voor 3 jaar. Jaarlijksche uitgave :	133,333	Diensten der Hoven en Rechtbanken van het Justitiepaleis te Gent.	
Sint-Lazarusstraat, 35, Brussel.	1,000	Grond ingelijfd bij den Kruidtuin.	Eigendom der Domeinen.
Montoyerstraat, 22, Brussel.	12,000	Koninklijke Commissie der Monumenten.	
Berlaimontstraat, 12, Brussel.	7,000	Koloniale school.	Eigendom der Domeinen.
Wolstraat, 11, Brussel.	15,000	Instrumenten museum.	
Liefdadigheidsstraat, 7, Brussel.	9,000	Beheer van Bosschen en Wouden.	
Middaglijnstraat, 9, Brussel.	4,500	Diensten van het Departement van Landbouw.	Eigendom der Domeinen.
Liefdadigheidstraat, 15, Brussel.	18,000	Diensten van het Hoofdbestuur van het Departement van Openbare Werken.	
Guttenbergsquare, 33, Brussel.	10,000	Diensten van het Beheer van Bruggen en Wegen (Provinciaal Bestuur van Brabant).	

(1) Antwoord op eene vraag uit naam der Commissie gesteld.

Houtmarkt, 12, Brussel .	12,000	Diensten van het Departement van Financiën.	Ontruimd in Januari 1928.
Boduognatstraat, 15-17, Brussel.	18,000	Diensten van het Departement van Landsverdediging.	
Soevereinstraat, 40, Brussel.	12,000	Diensten van het Beheer van Bruggen en Wegen.	
Queteletplaats, 8, en Mid-daglijnstraat, 1-3, Brussel.	30,000	Diensten van het Departement van Landbouw.	Eigendom der Domeinen.
Guimardstraat, 16, Brussel.	20,000	Diensten van het Departement van Nijverheid, Arbeid en Sociale Voorzorg.	
Waversche steenweg, 132, Brussel.	14,000	Diensten van het Departement van Justitie.	
Voorloopig-Bewindstraat, 13, Brussel.	8,000	Diensten van het Departement van Nijverheid, Arbeid en Sociale Voorzorg.	Eigendom der Domeinen.
Kunstenlaan, 34, Brussel.	45,000	Diensten van het Departement van Nijverheid, Arbeid en Sociale Voorzorg.	
Kelders onder de kerk Sint-Jaak-op-Coudenberg	2,100	Archievenbewaarplaats van het Departement van Koloniën.	
Kelders onder de kerk Sint-Jaak-op-Coudenberg	2,400	Archievenbewaarplaats van het Departement van Koloniën.	Eigendom der Domeinen.
Galileilaan, 2, Brussel .	16,000	Beheer der Thesaurie.	
Ursulinenstraat, 13, Brussel.	9,000	Dienst van Ambachten en Neringen.	
Kapellestraat, 24, Brussel.	12,000	Dienst voor Oorlogsschade	Eigendom der Domeinen.
Berlaimontstraat, 10, Brussel.	15,000	Diensten van het Departement van Landsverdediging.	
Poolstraat, 1, Brussel .	8,000	Diensten van het Departement van Landsverdediging.	
Vrijdagmarkt, 12, Brussel.	7,740	Diensten van Bruggen en Wegen	Eigendom der Domeinen.
Groote-Hondstraat, 18, Antwerpen.	16,000	Diensten van Bruggen en Wegen.	

Van Schoonbekestraat, 76,	15,000	Diensten van Bruggen en Wegen.	
Schildersstraat, 37-39, Antwerpen.	12,000	Diensten van Bruggen en Wegen.	
Zeeuwsche graanmarkt, Antwerpen.	6,000	Diensten van Bruggen en Wegen.	
Avenue des Voyageurs, Aarlen.	2,100	Diensten van Bruggen en Wegen.	Eigendom der Domeinen.
Rue Terre du Prince, 2, Bergen.	15,000	Diensten van Bruggen en Wegen.	
Rue Verte, 27, Bergen.	2,200	Bureelen van het Provinciaal Bestuur.	Wordt aangekocht.
Galileilaan, 17, Brussel.	10,000	Dienst der Verwoeste Gewesten.	Eigendom der Domeinen.
Ruysbroeckstraat, 92, Brussel.	7,000	Hof van Beroep voor Oorlogsschade.	Eigendom der Domeinen.

Dit maakt eene jaarijksche uitgave van 434,373 frank. De geleidelijke verhooging der huurprijzen laat niet toe te verhoplen dat deze uitgaven eerlang zouden verminderen, wel integendeel. (1)

Het onderzoek dezer lange lijst van gebouwen, gehuurd door het Departement, wiens begrooting wij onderzoeken, heeft bij velen onzer geachte collega's den wensch doen rijzen dat deze al te kostelijke vermenigvuldiging der gebouwen voor onze openbare diensten bestemd zoo mogelijk worde ingekrompen. De credietverhoogingen van 10,000 frank en van 175,000 frank, bij wijze van amendement door de Regeering aangevraagd (2), hebben onderscheidenlijk ten doel het hoofd te bieden aan de verhuizings- en andere kosten, waartoe zal aanleiding geven de hergroepeering in het hotel van den Leuvenschen Weg, 38, te Brussel, van verscheidene diensten van het Hoofdbestuur van het Ministerie van Openbare Werken, die

thans verspreid liggen in gebouwen die zullen worden ontruimd, alsmede aan de onkosten voor verbreking van huurovereenkomsten en herstelling der lokalen. Deze concentratie zal gelukkig aanleiding geven tot vereenvoudigingen, bezuinigingen en betere werkrendeering.

HOOFDSTUK II.

ONZE WEGEN.

Met levendige voldoening stelt uwe Commissie vast dat dit jaar de credieten voor het onderhoud der Staatswegen merkelyk werden verhoogd. In 1927, bereikten zij slechts 37,974,300 frank, met inbegrip eener som van 10 millioen uitgetrokken op verzoek der ontginners van steengroeven, ten einde de werkloosheid te bestrijden. In 1928, bedragen deze credieten 66,900,000 frank. Onze dichte bevolking, de belangrlykheid en de bijzondere aard zoowel van onze nijverheid als van onzen landbouw, hebben voor gevolg dat, in ons land, het vervoer een hoofdzakelyk bestanddeel der nationale economie is.

(1) Op te merken valt nog dat het Departement van Openbare Werken eveneens te zijnen laste heeft den huurprijs van 437 gebouwen voor de kazernerling der gendarmerie.

(2) Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 14 Februari 1928.

*Het oprichten van een Hooger en We-
genraad* en de aanstaande instelling van
een *bijzonder fonds* zullen doen blijken
van onzen wil om krachtadig het her-
stel onzer verkeerswegen aan te vatten
en om de ononderbroken voortzetting
dezer onderneming te verzekeren tijdens
de jaren die noodig zijn om dezelve tot
een goed einde te leiden.

Talrijke collega's wenschen dat in de
toekomst de weldadige invloed van beide
inrichtingen geleidelijk zou worden uit-
gebreid tot heel het wegnnet. Meer en
meer ziet men in dat op dit gebied eene
politiek van *samenwerking* tusschen den
Staat, de provinciën en de gemeenten
geboden is. Al te lang heeft men in uit-
eenlopende richting gewerkt. Boven-
dien is de verdeling der lasten, die op
de gemeenten drukken, vaak willekeu-
rig. Wij vragen geen buitensporige con-
centratie, doch het lijkt ons onontbeer-
lijk dat er door samenhangende plannen
eene meer rationeele methode, eene
betere en billijker aanwending der cre-
dieten worde verzekerd.

Talrijk zijn zij die oordeelen dat de
zoo aanzienlijke uitgaven door het land
gedragen, gevaar loopen geenerlei be-
standig uitwerksel te hebben, indien het
onderhoud der wegen niet wordt gewaar-
borgd door eene meer degelijke inrich-
ting van den dienst der wegen.

Wij weten wel dat het op te lossen
vraagstuk ingewikkeld is. Dienen de
kantonniërs aan het hoofd gesteld van
arbeidersploegen, bestaande uit tijde-
lijke werklieden die men ter plaatse zou
aanwerven? Moet men hoofdkanton-
niërs aanstellen belast met het toezicht
over de kantonniërs en met de uitvoe-
ring van het politierecht? Of moet men
zonder meer het aantal kantonniërs ver-
meerderen, de hun toevertrouwde vak-
ken verminderen en hunnen ijver aan-
wakkeren door het verhoogen der pre-
mies, die vóór vier jaar werden inge-
voerd?

Wat men oock beslisse, lijkt het onont-
beerlijk dat deze aangestelden een *zeker*
initiatief zouden genieten om te gepasten

tijde kleine herstellingswerken uit te
voeren. Zij dienen beter dan in het ver-
leden voorzien van grint en toebehoorten
die onontbeerlijk zijn voor het *spoedig*
herstel der baan, zoodra er het minste
gevaar voor inzinking bestaat. Wat al
kostelijke werken zouden worden ver-
meden, indien men steeds aldus han-
delde!

Het gebrek aan geldmiddelen kan,
gedurende deze laatste jaren, de verwe-
zenlijking der beslissingen van het Be-
heer op dit belangrijk gebied in den weg
hebben gestaan; nu echter dat de cre-
dieten het toelaten, mogen wij er niet
aan twijfelen dat het Beheer *overal en*
te gepasten tijde ter beschikking der kan-
tonniërs zal stellen de werktuigen en het
materieel dat onontbeerlijk is voor het
volbrengen hunner taak.

Wij wenschen eveneens dat de ver-
smelting der diensten het uitgangspunt
weze van een meer oordeelkundige keus
der boomsoorten en van een beter on-
derhoud der beplantingen langs de we-
gen. Waarom staan er daar soms gedu-
rende verscheidene achtereenvolgende
jaren dorre of wegwijnende boomen?
Waarom zijn de gebruikte boomsoorten
vaak zoo weinig aangepast aan den aard
van den grond? Waarom worden tal-
rijke boomen zoo slecht gesnoeid?
Waarom bestaan in enkele kantons de
beplantingen, in stede van te worden
uitgevoerd per wegvakken van een zeke-
re lengte, slechts in het vullen der ruim-
ten met jeugdige afzonderlijke boomen
tusschen de oude boomen geplant?
Verzekert men aldus de toekomst van
schoone beplantingen?

Stellig, wij nemen aan dat het Beheer
van Bruggen en Wegen in zijn schoot
bedienden telt die op gebied van be-
planting langsheen de wegen nuttige
begrippen bezitten; zij kunnen goed
werk verrichten, doch hebben zij boven-
dien niet tal van andere zorgen? Heb-
ben zij steeds den noodigen tijd om op
de hoogte te blijven van den nochtans
merkelijken vooruitgang van den bosch-
bouw? Bezitten zij *allen* de bijzondere

kennissen en de dagelijksche praktijk van de ambtenaren van den dienst van waters en bosschen ?

Waar het de verfraaiing onzer wegen en openbare wandeldreven betreft, wanneer aanvullende en zeer waardeerbare geldmiddelen aan de Openbare Schatkist kunnen worden verstrekt door de oordeelkundige keus der boomsoorten en het degelijk onderhoud der beplantingen, is het dan niet hoogst wensche-lijk dat de ambtenaren van beide beheeren de vrucht hunner ervaring zouden te samen leggen om een steeds volmaakter werk tot stand te brengen ?

Uwe Commissie verlangde te weten of de wenschen, die zij met het oog hierop reeds herhaaldelijk heeft uitgedrukt, ten uitvoer worden gelegd; derhalve heeft zij beslist aan de Regeering de volgende vragen te stellen :

Hebben de ambtenaren van Bruggen en Wegen, in uitvoering der afgelegde beloften (1) zich in betrekking gesteld met de ambtenaren van Waters en Bosschen om nieuwe beplantingen aan te leggen ?

Waar werden deze beplantingen gedaan ?

Het Departement van Openbare Werken heeft in dezer voege geantwoord :

« Aan de ambtenaren van Bruggen en Wegen, die langsheen de Staatsbanen nieuwe beplantingen moeten doen, werd er dringend aanbevolen zich in betrekking te stellen met de ambtenaren van Waters en Bosschen ten einde de boomsoorten te kiezen, die best zijn aangepast aan de plaatselijke voorwaarden.

» Deze aanbeveling wordt thans algemeen nageleefd.

» Daar het slechts eene raadpleging geldt, laten de meeste diensten na aan den Minister te melden dat deze raadpleging heeft plaats gehad; er zullen onderrichtingen worden gegeven opdat deze nalatigheid voortaan worde verholpen.

» Het is dus moeilijk eerlang aan te duiden voor welke beplantingen deze raadpleging heeft plaats gehad; men kan echter reeds wijzen op de beplantingen uit te voeren langsheen de banen van Gent naar Kortrijk, van Gent naar Oudenarde, van Cruyshautem naar Nederzwalm, van Eede-Molen naar Lozeren, van Ninove naar Oudenarde, van Hundelgem naar Elst, van Nederbrakel naar Edinghen, van Nederbrakel naar Leeuwergem, van Aalst naar Geeraardsbergen.

» De Dienst van Waters en Bosschen werd insgelijks geraadpleegd voor de beplantingen toekomenden Winter uit te voeren langsheen de banen van Brussel naar Bergen, van Brussel naar Oostende, van Assche naar Dendermonde, van Brussel naar Ninove, van Brussel naar Waterloo, enz., in Brabant. »

Uwe Commissie onthaalt deze verklaringen zeer gunstig. Zij hoopt daarin het begin te zien van eene *steeds inniger* samenwerking tusschen twee diensten die een prachtig werk moeten tot stand brengen voor het vermaak en het hoogste nut van eenieder.

Verscheidene leden uwer Commissie hebben geoordeeld dat de kleine heuveltjes uit graszoden, langsheen een groot aantal onzer wegen opgesteld om de rijwielpaden te beschermen, een werkelijk gevaar opleveren voor het verkeer, vooral s'avonds, op wegen die soms zeer eng zijn.

Zij hebben uwen verslaggever gelast aan de Regeering te vragen of zij niet uitzag naar de mogelijkheid de rijwielpaden op eene andere wijze te beschermen.

Er werd geantwoord dat « het Beheer van Bruggen en Wegen *in beginsel* reeds lang heeft afgezien van de wijze van bescherming der rijwielpaden die erin bestaat op afstand heuvels uit graszoden op te stellen.

» Naarmate de werken tot herstelling der wegen worden uitgevoerd, ver-

(1) Door de Regeering.

vangt men de bestaande heuvels door een stelsel bestaande uit drie tot vijf kasseien die lichtjes uitsteken op het gaanpad.

» Geen enkel nieuw heuveltje mag worden aangelegd. »

Uwe Commissie heeft akte genomen van deze uitstekende beslissing. Zij hoopt dat de dezelve eerlang *overal* zal worden toegepast.

HOOFDSTUK III.

KENNISGEVING VAN HET WASSEN DER WATERS.

De rampen in de vallei der Maas, Samber, Schelde, Leie en hare bijrivieren, veroorzaakt door de overstromingen ligt nog al te frisch in ons geheugen dan dat wij ons niet levendig zouden bekommeren om de voorbehoedende maatregelen die nog dienen getroffen om den terugkeer van dergelijke onheilen te voorkomen.

Verleden jaar hebben wij in dit verslag gehandeld over het belangrijk vraagstuk der stuwbeekens te vestigen in de valleien van Hoog-België. Er werd eveneens gesproken over de noodzakelijkheid van sommige indijkingswerken of versteviging van sommige dijken, over het nut der bebossching van sommige hellingen of sommige streken en van het verbod over te gaan tot belangrijke houthakken op de plaatsen die reeds onderhevig zijn aan sterke wegspoelingen.

Ditmaal heeft uwe Commissie den wensch te kennen gegeven te vernemen welke vooruitgang in den loop dezer laatste jaren werd verwezenlijkt in het vlugge overseinen van den hoogwaterstand vastgesteld stroomopwaarts onze waterloopen.

Zij heeft aan de Regeering gevraagd of er een telefonische verbinding werd aangelegd tusschen de Belgische en de

Fransche posten, niet alleen met het oog op het mogelijk wassen van de Maas, waarover wij reeds weten dat er enkelé voorzorgen werden genomen, maar ook met het oog op het wassen van de Samber, de Schelde en de Leie; er werd immers vastgesteld dat de rampen aangericht door het plotselinge en onvoorziene stijgen van het waterpeil niet alleen te duchten vallen in de bergachtige streken van ons land; de vlakte is evenmin daartegen gevrijwaard; als bewijs daarvan dienen de overstromingen die onlangs zeer zware verliezen teweegbrachten voor de vlasnijverheid in de Leiestreek.

De Regeering heeft aldus geantwoord :

« Op de Maas, werd er in 1927 eene telefonische verbinding aangelegd tusschen de sluis der « Quatre Cheminées » (Fransche grens) en de Belgische sluis van Hastière.

» Op de Samber, de Boven-Schelde en de Leie bestaat dergelijke verbinding tusschen de grensposten van beide landen.

» Op de Maas, de Samber, de Boven-Schelde en de Leie zijn de posten onderling aan een hoofdpst verbonden hetzij door eene telegrafische lijn, hetzij door eene telefonische lijn.

« Op de Maas en op de Samber, worden er aan de gemeenten berichten gestuurd om den gang van het wassen van het water aan te geven. Bovendien worden er inlichtingen overgemaakt aan de « Radio-Belgique », die dezelve per draadloze telegrafie ruchtbaar maakt.

« Op de Leie worden de gemeenten verwittigd langs telegrafischen weg over den aanvang van het wassen van het water, en de gang der stijging van het waterpeil wordt aan de bevolking medegedeeld door middel van palen met peilstrepen aan de sluizen geplaatst.

» Op de Schelde worden er aan de bevolking mededeelingen bekendgemaakt, onder meer te Gent, wanneer het waterpeil eene zekere hoogte bereikt. »

HOOFDSTUK IV.

ZEEBRUGGE, VOORHAVEN VAN ANTWERPEN EN GENT.

Bij de aanstelling van de Studiecommissie, bij Koninklijk besluit van 17 Mei 1921, belast « met het nasporen van de gevolgen van den oorlog, met betrekking tot de havens van Brugge en Zeebrugge, alsmede van de te treffen maatregelen om uit beide havens het meeste nut te trekken met het oog op België's belangen », verklaarde de toenmalige Minister van Openbare Werken : « Antwerpen, de voornaamste Belgische haven, ligt op 88 kilometer van de zee, op een stroom die door Nederlandsch grondgebied loopt. Zonder toelating van onze Noorderburen mag geen oorlogsbodem de Schelde op- of afvaren. Daardoor kan de bevoorrading van ons leger in 't gedrang komen. Hebben wij er derhalve geen belang bij een *rechtstreekschen* uitweg op zee te hebben ? »

Dit belang is niet minder klaarlijkend onder *economisch* opzicht. In hare besluiten werd zulks door voormelde Commissie erkend; zij oordeelde « dat het wenschelijk is dat de verschillende Staatsbesturen, elk in zijn eigen werkring, het inrichten van *aanleg- en zeevaartlijnen* te Zeebrugge zouden bevorderen ». Zij nam bovendien aan dat « het onderhoud van de diepten der voorhaven van Brugge (Zeebrugge), beantwoordende aan de eischen der groote scheepvaart, noodzakelijk is *in 's lands belang* ». Ook stelde de Commissie aan de Regeering voor de daaraan verbonden uitgaven *op zich* te nemen.

De zeer begrijpelijke nadruk waarmee met meer en meer klem op onze dagen een vaarweg wordt geëischt die de havens van Antwerpen en Gent verbindt, de noodzakelijkheid aan deze groote nijverheids- en handelscentra een *steeds vrijen* toegang tot de zee te verzekeren, doen natuurlijk denken aan het aanzienlijk voordeel dat deze belangrijke steden, heel Vlaanderen en

gansch België zouden vinden in het graven van een zeekanaal tusschen Antwerpen, Gent en Zeebrugge.

Reeds in 1857 werd er een ontwerp van rechtstreeksch zeekanaal opgevat en uitgewerkt door Van Alstein. Deze waterweg droeg den betekenissen naam van Belgische Schelde. Hij ging uit van Antwerpen, bereikte de kust van Heyst over Selzaete, Sint-Laureins, Oostkerke. Vertakkingen deden Sint-Nicolaas, Lokeren en Gent aan. De doorvaart naar Brugge werd verzekerd door de verbreeding van het kanaal van Sluis naar het Venetië van het Noorden.

Verleden jaar, toen de Eerste Kamer van den Haag weigerde het Hollandsch-Belgisch Verdrag te bekrachtigen, heeft luitenant-generaal Ridder de Selliers de Moranville, gewezen hoofd van den Legerstaf, op zijne beurt het ontwerp opgevat Antwerpen met de zee te verbinden door een kanaal *volledig op Belgisch grondgebied gegraven*. Deze waterweg zou de doorvaart toelaten van schepen met 11.50 tot 12 meter diepgang.

Uitgaande van Calloo op de Schelde, zou dit kanaal loopen ten Noorden van Selzaete, waar het de vaart Gent-Terneuzen zou kruisen. Vandaar zou het tracé, waarvan ons totnogtoe slechts de groote trekkén bekend zijn, loopen naar de Belgische kust om dezelve te bereiken in de streek Zeebrugge-Heyst⁽¹⁾.

Dit ontwerp zou niet alleen merkelijke voordeelen verschaffen onder *economisch* opzicht. Naar verscheidenen meenen zou het eveneens dienen om de mogelijke verdediging van het Noordergedeelte van ons grondgebied te vergemakkelijken.

Een ontwerp van geringer omvang, opgemaakt door eene technische commissie, zou Antwerpen met Gent verbinden door een *binnenscheepvaartkanaal*, uitgaande van Krankeboom, loo-

(1) Het ontwerp voorziet eene sluis aan ieder uiteinde van het kanaal. Het zou geen belangrijke afgravingswerken vergen en zou er toe bijdragen een uitgestrekte streek aan overstromingen onderhevig, onder hygienisch opzicht te verbeteren.

pende tusschen Calloo en Melsele, tusschen Verrebroeck en Vracene, verder tusschen Kemseke en Sint-Pauwels, daarna volgt het tracé de vaart van Stekene en de Moervaart langs Wachtebeke en Mendonck, om aan « Roodehuizen » het kanaal van Terneuzen te bereiken (1).

Deze waterweg van 56 kilometer (2) zou slechts toegankelijk zijn voor schepen van 600 ton. Enkele leden der Commissie wenschen nochtans dat dit kanaal zou worden uitgediept. Alsdan zou het toegankelijk zijn voor schepen van 1,350 ton.

De beide Vlaanderen en heel het Noord-Westen van het land zouden blijkbaar voordeel vinden in een *aanvullenden* waterweg die Zeebrugge zou verbinden, over Maldegem en Eecloo, met Selzaete en vandaar met de vaart Terneuzen-Gent.

Door eene vertakking aangebracht achter de zeesluis te Zeebrugge, kan men immers de Leopoldsvaart bereiken en op dezelve een kanaal aanbrengen, loopende tusschen, eensdeels de Nederlandsche grens en anderdeels Maldegem en Eecloo om ten Noorden van Selzaete het kanaal van Terneuzen te bereiken.

Het graven van een zeevaartkanaal Antwerpen-Gent en Gent-Zeebrugge, of het aannemen van het ontwerp van zeevaartkanaal, opgevat door luitenant-generaal de Selliers de Moranville, zou op voormelde voorstellen het groote voordeel hebben onze twee belangrijkste havens in eens vrij te maken van alle afhankelijkheid en derhalve van alle mogelijke inmenging van het buitenland. De jongste gebeurtenissen hebben ons in dit opzicht doen inzien welke de

waarde is van onze volledige onafhankelijkheid (1).

Men zal misschien opwerpen dat het graven van een zeevaartkanaal aanzienlijke uitgaven zou vergen. Kan men ons echter verzekeren dat een waterweg, die *slechts* toegankelijk is voor de *binnenscheepvaart*, en die slechts Antwerpen met Gent verbindt, *zonder rechtstreekschen toegang tot de zee*, zal voldoen aan al de eischen der toekomst ? (2)

Is het feit dat onze Noorderburen niet zeer geneigd zijn de verzanding of verslijking der vaargeulen van de Schelde te voorkomen, niet van aard ons tot nadenken aan te zetten ? Gewis, het is niet steeds onontbeerlijk grootsche plannen te koesteren, doch komt het er in elk geval niet op aan een juisten kijk te hebben en vooruitziend te zijn ? Het aannemen van een nederig ontwerp dat echter voor waarschijnlijke wijzigingen vatbaar is, kost vaak veel meer aan het land dan werken van ruimeren omvang die echter degelijk opgevat en definitief zijn.

Welke ook de te treffen oplossing zij, oordeelt uwe Commissie dat, om onze handelsmetropool toe te laten het hoofd te bieden aan de mededinging der vreemde havens, onder meer Rotterdam en Hamburg, aan Antwerpen eene *voorhaven* dient verzekerd.

Het volstaat immers niet aan Antwerpen ruimere uitbreiding van grondgebied te verzekeren, zooals de Regeering pas door een gelukkigen maatregel heeft gedaan. Deze uitbreiding wapent onze groote haven voor de mededinging op gebied van goederenvervoer. Bovendien, zegt zeer terecht eene memorie die

(1) Dit ontwerp is hetzelfde als het zoogenaamde ontwerp « Burght-Roodehuizen », dat werd onderzocht door het Beheer, behalve ten Oosten van Melsele, waar het kanaal wordt verbonden met de Schelde, te Krankeboom (institute van te Burght), ten einde rekening te houden met opmerkingen die werden in het midden gebracht door de Commissie voor de inrichting der Antwerpsche agglomeratie.

(2) Zegge 31 kilometer minder dan de loop van de Schelde tusschen Antwerpen en Gent (87 kilometer).

(1) Zou een nieuw internationaal conflict, zelfs indien ons land niet rechtstreeks daarin betrokken was, niet opnieuw op de Schelde kunnen aanleiding geven tot het stelsel, waaraan zij van 1914 tot 1918 onderworpen was ?

(2) Iedereen weet dat de Westerschelde aan de Hollanders geen belang inboezemt. Zij zijn volstrekt niet geneigd er baggerwerken uit te voeren. En volgens de ingenieurs beweren, zijn de twee groote stuwdammen, gevestigd eensdeels tusschen het eiland Walcheren en het eiland Beveland en anderdeels tusschen Beveland en het Nederlandsche vasteland, daar zij bij ebbe en vloed het stroomen van het water verminderen, uiterst gunstig voor verzanding of de verslijking van de Schelde.

enkele maanden geleden aan den geachten Minister van Openbare Werken werd overgemaakt door de maatschappij der zeevaartinrichtingen te Brugge, « moet op het gebied van *reizigersvervoer* en van *gemengd vervoer* (waar de vlugheid een overwegend bestanddeel is) de handelsmetropool worden voorzien van eene *voorhaven*, die hier toelate de hinderpalen te boven te komen, die het opvaren der Schelde vaak biedt onder opzicht der *vlugheid* van voormeld vervoer ». De haven van Rotterdam heeft zich derhalve de voorhaven van Hoek van Holland en de haven van Hamburg die van Cuxhaven verzekerd. De haven van Zeebrugge moet denzelfden dient bewijzen aan de haven van Antwerpen met toe te laten dat de schepen, die reizigers, ijlgooederen of poststukken vervoeren, zouden kunnen landen aan den havendam; deze reizi-

gers, ijlgooederen of poststukken zouden dan door bijzondere treinen worden vervoerd naar Antwerpen en andere centra, terwijl het schip zijne reis voortzet naar onze handelsmetropool om aldaar zijne lading zware goederen te lossen.

Opdat echter Zeebrugge deze taak kunne vervullen, is het onontbeerlijk dat de zeevaartmaatschappijen weten dat de diepgang in deze haven zooals elders wordt verzekerd *door de Regeering zelf*, en niet door eene *jaarlijksche* bepaling, die steeds kan worden ingetrokken en geen waarborg van zekerheid biedt voor de toekomst.

De huidige bedrijvigheid van de haven aan de *kust* wettigt op zichzelf reeds dergelijken maatregel. Want het verkeer, in 1925 en 1926, in de haven aan de kust *alleen*, onaan gezien de plaatselijke inrichtingen te Brugge, heeft de volgende uitslagen opgeleverd : (1)

Jaren.	Aantal schepen.	Tonnemaat in « Moorsom » tonnen.	Vracht in tonnen van 1,000 kg. bij de aankomst.	Vracht in tonnen van 1,000 kg. bij het vertrek.
1925 . . .	388	491,872	12,964	81,297
1926 . . .	556	733,256	26,471	144,347

Dit verkeer heeft aan den Staat eene ruime vergoeding verzekerd voor zijne voorschotten ten behoeve dezer baggerwerken. Immers, zonder rekening te houden met de ontvangsten van de spoorwegen voor het vervoer van reizigers, ontscheept aan den havendam, bedragen alleen de ontvangsten door de Belgische spoorwegen geïnd voor het vervoer voortkomende van de cokeovens te Zeebrugge en van de Ferry-Boats, thans ongeveer 15,000,000 frank per jaar.

Deze ontvangst, die merkkelijk moet toenemen, wanneer het verkeer aan den havendam uitbreiding zal nemen, zou in gevaar worden gebracht indien de zeevaartmaatschappijen niet ten spoedigste de *verzekering* kregen dat de diep-

gang der vaarwegen bepaald is verzekerd, *zooals in al de overige Belgische havens*, en dat dezelve niet meer is blootgesteld aan de risico's van de jaarlijkse goedkeuring der begroting.

Wij meenen dat uit deze uiteenzetting blijkt dat de Regeering er alle redenen toe heeft bij het Parlement het gedeelte van het ontwerp van overeenkomstherzieningswet in te dienen, dat in 1923 werd goedgekeurd en er toe strekt de haven van Zeebrugge op gelijken voet te stellen met de overige Belgische havens onder opzicht van het onderhoud van den diepgang der vaarwegen.

En men geloove niet dat de uitgaven,

(1) *Zeebrugge*, door den heer SCHRAMME, advocaat voorzitter van de Maatschappij der Zeevaartinrichtingen te Brussel, *Revue des Sciences Economiques*, Februari 1928.

die worden gedaan om de reede van Zeebrugge *te allen tijde* toegankelijk te maken, niet productief genoeg zijn of dat de concessiehoudende maatschappij niet duidelijk heeft bewezen dat zij leefbaar is.

De statistiek betreffende het verkeer in de havens van Brugge en Zeebrugge in 1925, 1926 en 1927, bewijst duidelijk het tegenovergestelde. Zij geeft immers de volgende uitslagen, die afdoende zijn : (1)

BRUGGE-ZEEBRUGGE.

Jaren.	Aantal schepen.	Tonnemaat in « Moorsom » tonnen.
1925 . . .	1,162	906,548
1926 . . .	1,638	1,122,888
1927 . . .	1,423	1,195,465

Deze uitslag heeft aan de havens van Brugge-Zeebrugge toegelaten haren toestand te handhaven in het globaal zeevaartverkeer, en zelfs dezen toestand te verbeteren *in eene verhouding die merkkelijk hooger is* dan voor de andere Belgische havens.

Ziehier de vergelijkende statistiek voor de jaren 1925, 1926 en 1927 :

Jaren.	ANTWERPEN		GENT	
	Aantal schepen.	Tonnemaat in « Moorsom » tonnen	Aantal schepen.	Tonnemaat in « Moorsom » tonnen.
1925. . . .	9,971	20,201,628	1,755	1,538,621
1926. . . .	11,599	22,793,537	2,548	1,945,680
1927. . . .	11,418	23,490,300	2,428	2,053,538
	(- 1.56 %)	(+ 3.06 %)	(- 4.71 %)	(+ 5.54 %)

Jaren.	BRUGGE-ZEEBRUGGE		OOSTENDE	
	Aantal schepen.	Tonnemaat in « Moorsom » tonnen.	Aantal schepen.	Tonnemaat in « Moorsom » tonnen.
1925. . . .	1,162	906,548	866	366,853
1926. . . .	1,638	1,122,888	2,495	517,969
1927. . . .	1,423	1,195,465	961	338,905
	(- 13.13 %)	(+ 6.46 %)	(- 159.63 %)	(- 34.57 %)

Uwe Commissie wenscht levendig dat het ontwerp van overeenkomst tot herziening van de statuten van de Maatschappij der Zeevaartinrichtingen van Brugge in den loop der huidige zitting aan het Parlement worde voorgelegd.

Verleden jaar heeft zij eveneens levendig aangedrongen en graag dringt zij opnieuw aan opdat de Regeering het zoo belangrijk vraagstuk der *vrijhaven* niet uit het oog verlieze. Deze instelling

schijnt haar de noodzakelijke aanvulling te zijn van de zeevaartinrichtingen van Zeebrugge.

Het ontwerp van begroting der Openbare Werken werd door de Kamer der Volksvertegenwoordigers goedgekeurd met 66 tegen 54 stemmen. Een lid heeft zich onthouden.

Eenparig heeft uwe Commissie de eer U voor te stellen hetzelfde aan te nemen.

De Voorzitter,
Bon RUZETTE.

De Verslaggever,
Bon GILLÈS DE PELICHY.

(1) Deze cijfers zouden nog merkkelijk hooger zijn indien het ontworpen kanaal tusschen Rouselare en Brugge deze laatste haven verbond met de belangrijke nijverheidsstreek van Rouselare-Iseghem-Ingelmunster. Laten wij hopen dat dit weldra een voldongen feit weze.