

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 MARS 1924.

BUDGET du Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes POUR L'EXERCICE 1924 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE (2), PAR M. ROBYN.

MESSIEURS,

Le Budget pour l'exercice 1924 a été établi d'après les vœux que le Parlement a exprimés à de nombreuses reprises : les dépenses et les recettes des diverses régies ont été, cette fois, nettement séparées et il est aisé de se rendre compte des charges et des revenus de chacune des branches du Département.

Pour la première fois aussi les indemnités de vie chère n'ont pas été portées aux dépenses extraordinaires. Elles se trouvent pour chaque service inscrites sous la rubrique : « Dépenses exceptionnelles », mais elles sont comprises dans le total des « Dépenses d'exploitation » qui figurent à l'article premier du projet de Budget.

Ce sont là deux innovations dont il y a lieu de se montrer satisfait. Elles ajoutent à la clarté et à la sincérité du budget.

Nous passerons successivement en revue le budget des quatre grandes administrations réunies sous la direction du Ministre des Chemins de fer.

(1) Budget, n° 4xviii.

Amendements, nos 90 et 157vii.

(2) Composition de la *Commission spéciale* :

- a) Les membres de la *Commission permanente des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et des Travaux publics* : MM. Bertrand, président, Anseele, Bologne, Bouchery, Brassinne, Braun, Cuelenaere, Goetgebuer, Golenvaux, Lemonnier, Pepin, Poncet, Robyn, Schaelzen, Uytroever et Van Isacker.
- b) Six membres nommés par les Sections : MM. Pierco, Robyn, Vanden Corput, Van Glabbeke, Brusselmans et Rombauts.

A. — CHEMINS DE FER.

En ajoutant au montant des dépenses qui figurent à l'article premier la majoration demandée par l'amendement n° 90 et destinée à couvrir le treizième mois de salaire accordé au personnel, nous arrivons à un total de dépenses de 1 milliard fr. 462,848,773.76. Mais le total prévu au budget ne couvrira pas l'intégralité des dépenses que le chemin de fer aura à supporter. En effet, l'indemnité de vie chère prévue est celle qui répond à l'index-number compris entre les points 420 et 480. Ce dernier point est actuellement dépassé et l'indemnité de vie chère a été majorée de ce chef, de 400 francs par an et par agent. Si cette situation devait se maintenir pendant toute l'année, le total de l'indemnité de vie chère serait supérieure de 25 millions environ au chiffre prévu.

D'autre part, il est certain que les crédits demandés au budget pour combustibles, matériaux, matières, etc., et dont le total s'élève à environ 400 millions seraient insuffisants. Pour la première partie de cette année les prix sont notablement supérieurs à ceux sur lesquels on s'est basé lors de l'établissement du budget, et bien qu'il soit impossible de prévoir ce que nous réserve sur ce point le restant de l'année, il est hors de doute que les crédits en question devront être sérieusement dépassés.

Toutes ces dépenses complémentaires viendront augmenter le déficit de 37 millions prévu au budget.

Et cependant, en dehors des dépenses qui résultent du doublement de l'indemnité familiale, aucune majoration de crédit n'a été prévue pour améliorer les traitements et les salaires.

L'année dernière la Commission a émis l'avis que le personnel ne pouvait pas être laissé dans la situation où le mettait déjà alors le taux de ses rémunérations. Elle invoquait le coût très élevé de l'existence et disait :

« Actuellement, l'index-number est remonté au delà de 400, et il y a de nombreux travailleurs de l'État dont la rémunération totale, toutes indemnités comprises, ne représente que le double de celle qu'ils recevaient en 1914 ».

La situation signalée alors n'a fait que s'aggraver. L'index-number est aux environs de 500 et les barèmes n'ont pas été révisés.

A une question posée par la Commission spéciale sur l'état d'avancement des études relatives à la modification des barèmes, le Gouvernement a répondu, « qu'une Commission interministérielle a été constituée et que celle-ci va pousser activement ses travaux ».

Nous souhaitons que les traitements nouveaux entrent en vigueur rapidement et que le Gouvernement dépose sans retard des demandes de crédits nécessaires pour faire face à la dépense.

Il est certain que pour couvrir les majorations de dépenses dont nous venons de parler, des ressources nouvelles devront être créées. En présence de l'augmentation du prix des combustibles et des matières, et de l'augmentation inéluctable des salaires et traitements, il est impossible de maintenir les tarifs actuels de transports. Ceux-ci ne sont pas en rapport avec les prix de revient, et l'on ne peut pas mettre à charge de la collectivité le déficit des chemins de fer qui, en toute logique, doit être payé par les usagers de celui-ci.

Certes, il reste des économies à faire. Des simplifications et des réductions sont possibles, le rendement du personnel et de l'outillage peut être augmenté, mais c'est une illusion de croire qu'il est possible de porter les économies et les réductions à un chiffre assez élevé pour que les tarifs actuels puissent couvrir toutes les dépenses inévitables.

Nous nous plaisons d'ailleurs à constater le grand effort qui est fait dans la voie des réformes. Le projet sur l'institution de l'autonomie financière des chemins de fer, dont la Chambre est saisie, constitue un pas nouveau vers l'industrialisation du réseau. La création de l'unité de commandement qui vient d'être réalisée dans tous les services du chemin de fer fera probablement disparaître les formalités inutiles et les lenteurs dont la Commission s'est plainte à différentes reprises.

En résumé, la Commission constate que l'équilibre du budget des chemins de fer n'est pas encore réalisé, que de nouvelles dépenses sont nécessaires tant pour le matériel et les matières que pour la rémunération du personnel, et qu'il n'est pas possible d'arriver à l'équilibre tant désiré sans une majoration sérieuse des tarifs de transport. La Commission prie le Gouvernement de vouloir prendre d'urgence les décisions qui s'imposent.

B. — MARINE.

En y comprenant les crédits demandés par l'amendement du Gouvernement (n° 90) les dépenses s'élèvent à

55,498,105 francs.

Les prévisions de recettes sont de

16,040,000 francs.

Soit un déficit total de

39,458,105 francs.

Le service de la Marine comprend dix objets distincts, parmi lesquels il y en a cinq qui donnent lieu à recettes, et cinq qui sont des services d'ordre public ne donnant lieu à aucune perception.

Voici ces divers services :

PREMIÈRE CATÉGORIE.

- 1° Paquebots Ostende-Douvres ;
- 2° Passage d'eau Sainte-Anne à Anvers ;
- 3° Pilotage à la côte et aux bouches de l'Escaut ;
- 4° Remorque ;
- 5° Police et Inspection Maritime.

DEUXIÈME CATÉGORIE.

- 1° Eclairage et balisage ;
- 2° Sauvetage ;
- 3° Marine Marchande ;
- 4° Pêche Maritime ;
- 5° Passage d'eau Waes effectué pour le compte de l'Administration des Chemins de fer.

Ces cinq derniers services coûtent approximativement 7 millions par an. De telle sorte que si nous défalquons cette somme du déficit total, celui-ci se trouve ramené à environ 32 millions de francs.

Si nous prenons pour base les résultats d'exploitation de l'année 1923, ce déficit de 32 millions se répartit approximativement de la manière suivante entre les divers services.

1 ^{er} Paquebots Ostende-Douvres	fr. 10,000,000
2 ^e Passage d'eau Sainte-Anne à Anvers.	1,250,000
3 ^e Pilotage	20,000,000
4 ^e Remorque	600,000
5 ^e Police et inspection maritime.	150,000
	32,000,000

A de nombreuses reprises le Parlement s'est occupé de ces pertes importantes.

Sur les paquebots d'Ostende-Douvres, une majoration de tarifs de 25 p. c. a été appliquée à partir du 1^{er} janvier dernier. Le produit de cette majoration n'a pas été supputé dans les prévisions de recettes inscrites au Budget. On pourrait, de ce côté, retrouver environ 2 millions de francs. C'est certainement insuffisant et la Commission estime qu'il conviendrait d'appliquer une nouvelle augmentation des tarifs. Nous savons que les mailles d'Ostende-Douvres rendent des services importants au pays et qu'il ne convient pas de négliger ces services et de s'appliquer uniquement à équilibrer le budget des paquebots. Mais nous pensons néanmoins que les prix de la concurrence et l'importance du voyage permettent et justifient une majoration qui nous ferait regagner une partie du déficit.

Les droits de passage du service de Sainte-Anne viennent d'être majorés. L'Administration escompte de ce chef une plus-value de recettes d'environ 700,000 francs.

Quant au service du pilotage, il est vraiment impossible que le budget général continue à supporter de ce chef un déficit de 20 millions.

Nous continuons toujours à percevoir les droits de pilotage d'avant-guerre, malgré la dépréciation de notre monnaie. Des négociations avec la Hollande sont nécessaires pour remédier à cet état de choses, et la Commission insiste à nouveau pour qu'elles soient poussées activement. Il y a, de ce côté, des sommes très importantes à récupérer.

C. — POSTES.

Les dépenses totales de l'Administration des Postes s'élèveront à
167,546,919 francs.

Les recettes sont évaluées à
146,250,000 francs.

Soit donc un déficit de
19,296,919 francs.

Lors de l'examen du budget pour 1923, la Commission a proposé la majoration du port des lettres en service intérieur. Cette réforme a été introduite et procu-

raera une augmentation de recettes d'environ 10 millions. En outre, à partir du 1^{er} avril 1924, le port de la lettre en service international sera porté de 50 à 75 centimes, ce qui, d'après les prévisions, doit procurer de 17 à 18 millions de recettes nouvelles.

Si ces prévisions se réalisent, le budget de la Poste sera à peu près en équilibre. Mais cet équilibre sera détruit aussitôt que les rémunérations du personnel seront augmentées, et il faudra, en vue de cette augmentation, créer des ressources nouvelles. Il est à remarquer, à ce sujet, que les dépenses en salaires pour le personnel de la Poste dépassent 130 millions et que, dès lors, une augmentation, même légère, accordée à chaque agent, se traduit par un total considérable.

La Commission estime que les tarifs doivent être augmentés jusqu'à ce que l'équilibre du budget de la Poste soit réalisé. A différentes reprises elle a insisté en ce sens. Les événements ont démontré que les craintes qui ont été formulées de voir le trafic diminuer à cause de la majoration des tarifs, étaient illusoires. Depuis que le port des lettres en service intérieur a été porté de 20 à 25 centimes, le nombre des lettres envoyées n'a pas fléchi. D'ailleurs la Belgique est le pays où les tarifs postaux, exprimés en valeur-or, sont le plus bas.

Mais avant de procéder à l'élévation des tarifs, il serait bon de débarrasser définitivement le Service des Postes de toutes les charges qu'il doit supporter.

Il y a, en premier lieu, le tarif des abonnements postaux aux journaux. Croirait-on, étant donnée la valeur actuelle de notre monnaie, que les journaux continuent à être servis aux abonnés pour le prix de 1 centime le numéro? Le maintien du prix nominal d'avant-guerre constitue, en réalité, une réduction de 75 p. c. sur le tarif d'alors. Ce service laisse à la Poste un déficit important.

La suppression de la franchise postale n'est pas entièrement réalisée. Seule la franchise dont jouissaient les particuliers a disparu. Mais jusqu'à présent, aucun règlement n'est intervenu en ce qui concerne les départements ministériels et les administrations publiques. La Commission exprime le vœu de voir régler cette question à bref délai.

Un accord a été réalisé avec la Caisse d'Épargne. Dorénavant, cette institution remboursera à l'Administration des Postes le coût des opérations que celle-ci accomplit pour le service de la Caisse d'Épargne.

Il reste, enfin, le service des chèques postaux dont nous tenons à préciser la situation et les droits.

Les dépenses résultant du service des chèques postaux sont confondues dans les dépenses générales de la Poste. D'après une évaluation approximative, ces dépenses se sont élevées, pour 1923, à une quinzaine de millions. Les taxes minimales que le service des chèques postaux perçoit pour ses opérations procurent un total de 5 millions environ. De telle sorte, que les dépenses sont supérieures aux recettes d'environ 10 millions par an. Dans les prévisions de recettes figurant aux pages 155 et 156 du budget, nous trouvons une somme de 7 millions que le Département des Postes compte recevoir du Département des Finances « pour remboursement des traitements et salaires du personnel du service des chèques postaux ». Ce remboursement se justifie par le fait que les fonds disponibles du service des chèques postaux sont mis à la disposition du Trésor Public

et procurent à celui-ci des avantages considérables sous forme d'économie d'intérêts. Mais, il faut que le montant remboursé à la Poste soit suffisant pour que le budget de celle-ci n'ait à supporter aucun déficit provenant du service des chèques postaux, attendu que les avantages retirés par les Finances de la disposition des fonds susdits sont de loin supérieurs au coût total du service des chèques postaux.

C'est d'ailleurs abusivement que le Département des Finances retient à son profit le produit des fonds disponibles. Lors de la création du service des chèques postaux en 1913, il a été nettement déclaré, tant dans la note préliminaire du Budget de Voies et Moyens qu'au cours des débats parlementaires, que les taxes que perçoit le service des chèques postaux, *avec le produit du placement des fonds disponibles sur les dépôts*, devaient servir à couvrir les frais d'exploitation. Et nous notons ce passage intéressant des *Annales parlementaires* (Chambre des représentants, séance du 20 décembre 1912, pp. 321 et 322).

M. HECTOR DENIS :

« *Il ne faut pas que les intérêts* recueillis par suite de placement des dépôts effectués par l'ensemble de la population, par le petit commerçant, par l'industriel, *puissent être versés dans le Trésor public.* »

M. SEGERS, Ministre de la Marine, des Postes et Télégraphes :

« Les placements seront assurés, laissez-moi vous le dire, par les soins de la Trésorerie, qui est la plus compétente en cette matière... »

» J'ai l'intention de faire de l'Office des chèques postaux un office absolument autonome, ayant une gestion tout à fait séparée, qui sera soumise chaque année au Parlement. Nous constaterons d'une part les recettes et d'autre part les dépenses. *Dès que les recettes, qui proviendront surtout des intérêts des sommes placées par l'entremise de la Trésorerie, dépasseront les dépenses, nous réduirons les taxes...* »

Les règles admises lors de la création du service des chèques postaux n'ont pas été observées. La Trésorerie a assuré le placement des fonds disponibles, mais elle a laissé, à charge de la Poste, le déficit du service des chèques.

Afin de ne pas faire apparaître le Budget des Postes sous un jour faux, il est indispensable que tout déficit, à résulter du service des chèques postaux, soit éliminé de ce budget, grâce à une bonification suffisante à accorder par le département des Finances.

La Commission insiste pour que ce redressement de chiffre soit fait par le Gouvernement.

Dès qu'il sera réalisé et que le budget des Postes apparaîtra sous son vrai jour, les tarifs devront être révisés de telle manière que pour 1925 l'équilibre complet soit réalisé.

D. — TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Les dépenses s'élèvent à

100,439,632 francs.

Les recettes sont évaluées à

105,888,113 francs.

Il y aura donc un excédent de recettes de

5,448,481 francs.

C'est une situation satisfaisante. Déjà pour l'année 1923, le service des télégraphes et téléphones a donné un boni de 6 millions environ, toutes charges financières ayant été portées en dépense. Il y a cependant lieu de remarquer que pour l'année 1924 on a escompté le complément de recettes à résulter de l'application, à partir du 1^{er} janvier, du nouveau tarif téléphonique. Or, ce nouveau tarif n'est pas encore appliqué à l'heure actuelle. Ce fait pourrait créer des mécomptes, attendu que selon les prévisions la plus-value des recettes provenant du nouveau tarif s'élève à 8 millions. Nous ne pouvons qu'insister pour que la mise en vigueur de ce tarif ait lieu le plus tôt possible.

DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

La Commission insiste pour que les travaux projetés pour l'amélioration du réseau des Chemins de fer soient poussés activement.

Elle propose à la Chambre l'adoption du budget.

Le Rapporteur,

H. ROBYN.

Le Président,

LOUIS BERTRAND.



ANNEXE

Questions posées par la Commission et réponses du Gouvernement.

1. *Quels sont les avantages du contrôle des voyageurs à la sortie des stations ?*

Réponse.

Le but avantageux du contrôle des voyageurs à la sortie des stations est d'empêcher :

1°) *les voyageurs* de se soustraire au paiement des taxes dues quand ils sont dépourvus de billets; quand ils ont dépassé la destination inscrite sur leurs billets; quand ils ont irrégulièrement scindé leur voyage; quand ils ont contrevenu à l'affectation d'un train et quand ils ont utilisé leur abonnement à un jour ou sur un parcours pour lequel l'abonnement n'est pas valable.

2°) *le public* de circuler en gare sans titre, ni droit ou d'utiliser des tickets d'entrée dans des conditions autres que celles qui sont fixées par le règlement.

En même temps que le contrôle, s'effectue aussi le retrait des billets à la sortie des stations.

Ce retrait s'opérait, jadis, dans les voitures, par les soins des gardes et ceux-ci devaient circuler sur les marche-pied, pendant la marche du train, pour recueillir les billets dès la station précédent celle de destination des voyageurs.

Le système actuel de contrôle à la sortie a supprimé cette circulation qui mettait la vie des gardes en péril et provoquait d'ailleurs, chaque année, un assez grand nombre de chutes dangereuses et d'accidents mortels.

En outre, il a déterminé l'application du mode de régularisation des voyageurs à l'arrivée, ce qui, en dispensant les gardes de mettre les voyageurs en règle au cours de leur contrôle, a permis de réduire l'effectif de ces agents.

*
* *

2. *Quelles sont les opérations, écritures et vérifications auxquelles donnent lieu les coupons à l'arrivée, après leur récolement à la sortie des stations ?*

Réponse.

Dans les stations où le personnel s'occupe, à ses moments perdus, de toutes les opérations auxquelles donnent lieu les billets qui sont récolés à la sortie, ce personnel doit se conformer aux instructions faisant l'objet des articles 299 et 319 de la deuxième partie du Règlement général du Contrôle.

Dans les stations de : Anvers (Central), Bruxelles (Midi), Bruxelles (Nord), Louvain, Malines, Charleroi (Sud), Gand-St-Pierre, Liège-Guillemins, Verviers

(Central) et Mous, où le nombre de billets recueillis journalièrement *nécessitait l'utilisation d'agents spéciaux* pour effectuer les opérations susvisées, celles-ci ont été simplifiées de façon à supprimer tous ceux de ces agents spéciaux, dénommés « classeurs », qui y étaient exclusivement utilisés pour compte de l'Etat belge.

Les simplifications réalisées sont les suivantes :

1^{re} coopération, à la manipulation des billets recueillis, de toutes les unités disponibles à certains moments de la journée, sans excepter celles qui participent au contrôle ou au récolement des billets ;

2^{re} substitution, au mode de classement par bureau de départ, guichet, catégorie, classe et numéro d'un triage entre les billets spéciaux des services intérieur, mixtes et internationaux, d'une part, les billets ordinaires simples, les compartiments « aller » et les compartiments « retour » de ces billets ordinaires, d'autre part.

3^{re} Suppression de la tenue du relevé C. R. 1213 (annexes n° 8 et 9).

*
*
*

En vue de permettre de surveiller la mise en compte régulière des billets délivrés en destination des bureaux précités, la direction du Contrôle demande à ceux-ci, deux fois par mois, à des dates variables, de lui envoyer pour un jour déterminé, complètement classés, les billets à destination imprimée, originaires de certains bureaux. Ces billets sont confrontés avec les états mensuels établis par les bureaux de départ envisagés.

Pour les stations où le relevé à l'arrivée C. R. 1213 est maintenu, les billets imprimés à destination unique ne donnent pas lieu à vérification détaillée. Ce n'est qu'en cas de différences constatées dans la confrontation des états mensuels au départ avec les relevés à l'arrivée que les billets nécessaires à l'instruction des différences sont recherchés.

Les tickets d'entrée font l'objet d'une vérification spéciale pour évaluer le pourcentage des numéros manquants. Le résultat en est transmis à la Direction de l'exploitation, pour instruction éventuelle.

Certaines catégories de billets, non inscrites au relevé C. R. 1213 sont vérifiées et rapprochées, à coup de sonde, des états mensuels et des comptes des administrations en relation.

*
*
*

3. *Combien d'agents sont préposés :*

a) *au contrôle et au récolement à la sortie des gares ?*

b) *aux opérations et écritures subséquentes au récolement ?*

Quelle est la rémunération totale de ces deux catégories d'agents ?

RÉPONSE.

a) Il y a 677 agents qui, sous la dénomination de chefs-récoleurs, récoleurs et gardes-salles d'attente s'occupent *spécialement* du contrôle et du récolement des billets à l'entrée et à la sortie des gares.

Des agents de cette catégorie ne se rencontrent que dans les stations où l'importance du mouvement des voyageurs justifie le recours à des spécialistes.

Dans les autres stations, les opérations de contrôle et de récolement des billets sont effectuées *accessoirement* par le personnel disponible, celui-ci étant tenu de se partager les diverses attributions que comporte l'exécution du service pris dans son ensemble.

b) les opérations et écritures subséquentes ou récolement ne nécessitent plus, dans aucune de nos stations, l'utilisation d'agents spéciaux qualifiés classeurs de coupons. Elles sont effectuées, à leurs moments perdus, par toutes les unités qui sont à même de coopérer à ces opérations et à ces écritures.

La rémunération des 677 agents visés dans le littéra a) ci-dessus doit seule être envisagée.

Elle peut être évaluée à 4.300.000 francs par an (3.000.000 francs en salaires, et 1.300.000 francs en indemnités de vie chère, de résidence et familiale). Mais il est à considérer que les postes de récoleur et de garde-salle d'attente sont attribués, pour une grande part, à des agents qui, devenus inaptes à des fonctions plus actives par suite de blessures, d'infirmités ou de maladie, devraient être pensionnés si l'Administration ne disposait pas de postes faciles à leur confier.

* * *

4. *Dans plusieurs pays, le contrôle à la sortie des stations n'existe pas. Comment y fait-on face aux inconvénients que le contrôle à la sortie a pour but d'éviter ?*

RÉPONSE.

La direction de l'Exploitation ne possède pas les éléments voulus pour satisfaire avec précision à la question ci-dessus.

Elle se renseigne et elle fera parvenir sa réponse dans le plus bref délai possible.

* * *

5. *Où en sont les études relatives à l'utilisation des eaux du lac d'Hofstade pour l'approvisionnement de la ville de Malines en eau potable ?*

RÉPONSE.

L'étude de la question relative à l'alimentation en eau potable de la province d'Anvers est confiée à une Commission spéciale, placée sous la présidence de M. le Ministre d'État Segers.

Cette Commission, qui envisage l'utilisation éventuelle des eaux du lac d'Hofstade, n'a pas jusqu'ici déposé son rapport.

* * *

6. *A-t-on pris une décision pour la réglementation de la circulation sur les passages à niveau de chaque côté de la station de Malines ?*

RÉPONSE.

La question de la circulation aux passages à niveau situés de part et d'autre de la station de Malines a été examinée sous divers aspects.

Il a été reconnu que l'importance de ces passages nécessite, tant dans l'intérêt du public que dans celui du railway, le maintien des mesures de sécurité existantes et auxquelles il ne peut être dérogé sans danger. C'est ainsi, que par suite

de la circulation intense des trains et du champ de visibilité très restreint des gardes-barrières, il est indispensable que les barrières restent enclenchées avec les signaux couvrant la gare.

Cette condition a une répercussion directe sur le moment auquel l'ouverture et la fermeture des barrières sont possibles. C'est pourquoi la suggestion qui avait été faite de fermer les barrières une minute avant le passage réel du train et de les ouvrir immédiatement après, est irréalisable.

Les mesures de précaution prises s'imposent d'ailleurs d'autant plus que les passages à niveau sont plus importants.

La construction d'un tunnel n'est pratiquement pas possible, par suite du niveau élevé de la nappe souterraine.

On avait suggéré également l'établissement d'une cour aux marchandises à Muysen et le transfèrement à Malines-Neckerspoel du service des grosses marchandises de Malines.

La première de ces mesures occasionnerait une dépense très élevée en frais de premier établissement et exigerait une extension de personnel importante tout en ne remédiant pas à la situation, parce que le trafic qui passerait de Malines à Muysen serait insignifiant.

Quant à la seconde, les ressources dont on dispose actuellement ne permettent pas d'en envisager maintenant la réalisation à raison des dépenses élevées qu'elle entraînerait.

Il n'est donc pas possible de remédier sérieusement à la situation actuelle.

Toutefois, des recommandations ont été faites à la station de Malines pour que les barrières ne soient fermées pendant les manœuvres que le temps strictement nécessaire.

* * *

7. Où en sont les études relatives à la modification des barèmes pour le personnel de l'Administration.

RÉPONSE.

Une Commission interministérielle a été constituée par le Gouvernement.

Tous les départements ont été appelés à fournir la documentation nécessaire quant aux effectifs, aux grades et aux taux de traitement ou de salaire, tant avant-guerre qu'actuellement, ainsi qu'au mode de recrutement, à l'importance des attributions, etc.

Cette documentation est aujourd'hui réunie et la Commission va pousser activement ses travaux.

* * *

8. L'Administration ne pourrait-elle faire procéder à une étude pour qu'un usage plus économique de charbon soit fait pour le chauffage des chaudières fixes dans les ateliers et aussi pour le chauffage des locaux?

RÉPONSE.

En ce qui concerne le chauffage des locaux, l'Administration des Chemins de fer a déjà, depuis plusieurs années, étudié la question de la réduction des dépenses. Là où le système de chauffage le permettait, elle a réduit ou supprimé

l'usage des charbons de luxe. En outre, suivant le cours du marché des agglomérés, elle oblige ses services à consommer des boulets anthraciteux au lieu de gailletins ou têtes de moineaux.

L'Administration a été jusqu'à imposer, pour les locaux, l'emploi des menus ordinaires, utilisés dans les locomotives, au lieu de gailleteux à 40 p. c. de gros généralement demandés pour les poêles. Elle a même dû, dans certains cas, « faire machine arrière » et renoncer à l'emploi de combustibles de valeur inférieure là où elle a reconnu, soit qu'il y avait impossibilité matérielle à le faire, soit que l'augmentation de consommation n'était pas compensée par la diminution du prix du charbon.

Elle considère qu'elle touche actuellement aux limites de l'économie compatible avec une marche normale et strictement satisfaisante des foyers des locaux ainsi qu'en témoignent les chiffres suivants.

La proportion de charbon de luxe pour locaux ne dépasse pas actuellement 50 p. c. de la consommation totale. Ce taux excessivement bas n'est atteint pour aucun autre département.

Quant à l'alimentation des chaudières-fixes, des mesures analogues ont été prises. L'emploi de briquettes a été proscrit, mais on n'a pas toujours pu éviter l'emploi de charbons spéciaux, lorsque ceux-ci étaient nécessaires pour assurer une production de vapeur suffisante; tel est le cas pour les générateurs affectés au chauffage préalable des trains et pour certains générateurs d'atelier soumis à un régime forcé.

Néanmoins, l'on a cherché par tous moyens à réduire la consommation de combustibles coûteux. Ainsi, l'on a procédé dans les remises à des essais tendant à établir la possibilité de mélanger au charbon une certaine proportion de fraïsil retiré des boîtes à fumée des locomotives. L'on est arrivé à des résultats très intéressants sous ce rapport; en outre, l'emploi de combustibles inférieurs nécessitant des foyers appropriés, l'Administration a mis à l'essai à la remise de Liège un foyer à tirage forcé du type « Genevet », dont elle attend les meilleurs résultats.

Il est intéressant d'établir l'importance relative des dépenses en combustible pour locomotives, machines-fixes et foyers domestiques; on voit par les données du tableau ci-dessous (1) que l'alimentation des foyers domestiques n'intervient

(1) Dépense totale pour combustibles consommés par les locomotives, par les chaudières fixes et par les foyers domestiques, à l'Administration des Chemins de fer en 1925 : 256,093,000 francs, se décomposant comme suit :

Combustibles pour locomotives	fr.	222 775 000
Menus gras et 1/2 gras pour hl. fixe :		
(Chauffage centraux, chauffage préalable des trains, force motrice, éclairage)	fr.	7,225,000
Charbons spéciaux pour hl. fixe (idem). ■		1,628 000
Charbons spéciaux pour foyers domestiques		4,465 000
Total.	fr.	236,093,000

Pourcentages par rapport à la dépense totale :

Locomotives	94 4 p. c.
Machines fixes	3.7 p. c.
Foyers domestiques	1.9 p. c.

dans l'ensemble qu'à raison de 1.9 p. c. les chaudières fixes à raison de 3.7 p. c.

* * *

9. *A quelles conditions est engagé le Directeur Général des Chemins de fer? Sera-t-il fonctionnaire de l'État? S'il ne l'est pas, pourra-t-il traiter au nom de l'État?*

Y aura-t-il un projet de loi pour mettre la situation du Directeur Général en harmonie avec les prescriptions légales?

M. Françoisse, le nouveau Directeur Général, est ancien directeur des Ateliers de constructions électriques de Charleroi. Cette firme a eu commande d'importantes fournitures de matériel pour les Chemins de fer. Que deviennent ces marchés? Le Directeur Général Françoisse est-il qualifié pour réceptionner ce matériel?

RÉPONSE.

Le Directeur Général des Chemins de fer a été nommé par arrêté royal du 11 février 1924 et a prêté le serment imposé aux fonctionnaires par le décret du Congrès National du 20 juillet 1831.

Il peut donc traiter au nom de l'État.

Les marchés conclus avec la Société des Ateliers de constructions électriques de Charleroi seront exécutés dans les conditions prévues par le contrat qui les régit.

Le Directeur Général n'intervient pas dans la réception du matériel. Ce rôle est assumé par la Commission de réception, présidée par un ingénieur en chef-directeur d'administration et qui agit sous sa seule responsabilité.

* * *

10. *Aucun crédit n'est inscrit au budget de 1924 pour augmentation de salaires. Cette non-inscription signifie-t-elle qu'il n'y aura pas d'augmentation cette année?*

RÉPONSE.

Les sommes nécessaires pour l'octroi des augmentations *normales* de salaires sont comprises dans les crédits sollicités aux articles « salaires » par le fait que le montant de ces crédits est déterminé d'après les dépenses de l'exercice précédent.

Les économies réalisées par suite de remplacement d'ouvriers décédés, admis à la retraite, etc..., par d'autres à salaire initial, compensent en général les dépenses auxquelles donnent lieu les augmentations de salaires.

* * *

11. *Quel inconvénient y aurait-il à laisser les coupons de service entre les mains de l'agent au lieu d'obliger celui-ci à le remettre au chef immédiat après chaque voyage?*

RÉPONSE.

La restitution des carnets-coupons de service au chef immédiat après chaque voyage est la principale, sinon la seule garantie de l'Administration au sujet de l'usage, dans des conditions régulières, de ces titres de transport gratuit.

La conservation du carnet par le titulaire rendrait illusoires les limites prévues

quant au nombre annuel de voyages gratuits pouvant être effectués par l'agent et par son épouse. Elle favoriserait les abus, voire même la fraude consistant notamment dans la substitution des photos au cours de l'année en vue de faire bénéficier du libre parcours des personnes étrangères au Département.

Antérieurement à la mise en usage du carnet-coupon, le personnel voyageait gratuitement à la faveur de billets valables pour un seul voyage, qui devaient être récolés par les stations tout comme les billets de voyageurs ordinaires.

Un contrôle suivi de l'utilisation de ces billets fit constater que la plupart de ceux-ci n'étaient pas restitués par les titulaires à la sortie des gares.

L'Administration acquit la conviction confirmée par de nombreux rapports d'irrégularités que ces billets n'étaient conservés par les titulaires qu'en vue d'une utilisation abusive par la suite (réemploi du billet après modification de la date, etc.). L'adoption du carnet-coupon fut alors décidée avec obligation de le restituer après chaque voyage au service distributeur.

*
* * *

12. *Quand établira-t-on des abris pour voyageurs à la gare maritime d'Ostende ?*

RÉPONSE.

Les études sont en cours et seront poussées activement. Les travaux seront exécutés au cours de l'exercice 1925.

*
* * *

13. *Si l'index-number venait à dépasser 480, l'indemnité de vie chère serait-elle augmentée de 400 francs ?*

RÉPONSE.

L'index-number dépassant 480, l'indemnité de vie chère sera majorée selon le cas de 400, 300 ou 200 francs par an.

*
* * *

14. *Il existe en Belgique des chemins de fer qui, semble-t-il, rendent trop peu de services.*

Quelle est l'utilité des lignes Bruxelles-Tervueren ?

Herbesthal-Raeren ?

Poperinghe-Adinkerke ?

RÉPONSE.

1) La ligne de Bruxelles à Tervueren dessert, en dehors des stations de Bruxelles (Q.-L.) et d'Etterbeek, les stations d'Auderghem, Woluwe et Tervueren, ouvertes à tous les services : voyageurs, bagages et marchandises de toutes natures; les haltes de Wesembeek (Ophem) et Wesembeek (Stoekel), ouvertes également à tous les services, équipages et tapissières exceptés, et le point d'arrêt de Woluwe (Avenue), ouvert aux voyageurs.

La clientèle des trains circulant entre Bruxelles (Q.-L.) et Tervueren et vice-versa, se compose en majeure partie d'abonnés (employés, ouvriers, écoliers).

L'organisation actuelle se justifie comme suit : le train 1351 S. D., Tervueren D. 5 h. 56, transporte des ouvriers se rendant à leur travail et des maraîchers ; le train 1353, Tervueren D. 7 h. 49, les écoliers, employés et fonctionnaires dont les cours et les occupations commencent à 8 h. 1/2 ; les trains 1354 S. D., Bruxelles (Q.-L.), D. 12 h. 18, et 1355 S. D., Tervueren D. 13 h. 17, servent, en ordre principal, aux abonnés qui vont prendre chez eux le repas de midi et regagnent ensuite le siège de leur travail ; le train 1356, Bruxelles (Q.-L.), D. 16 h. 18, rapatrie les écoliers et, enfin, le train 1358, Bruxelles (Q.-L.), D. 18 h. 17, ramène les employés et les ouvriers.

Eu égard à leur faible composition, ces trains sont bien utilisés (de 50 à 100 voyageurs) ; il n'en est pas de même des trains 1350 S. D. Bruxelles D. S. L., 1352 Bruxelles (Q.-L.), D. 6 h. 50, 1357 S. D. Tervueren, D. 17 h. 17, 1359 Tervueren, D. 19 h. 20, qui ont une utilisation insuffisante ; mais il est à remarquer qu'ils constituent soit l'aller, soit le retour de la rame nécessaire aux six autres.

Il n'est pas possible, le cas échéant, de simplifier cette organisation sous peine de provoquer de vives protestations. La ligne de Bruxelles à Tervueren est desservie par trois trains de marchandises, d'une composition moyenne de quinze wagons chacun, c'est dire que le trafic des marchandises y est assez important.

2° La section Herbesthal-Raeren relie les lignes de Saint-Vith-Montjoie-Raeren-Walheim vers Cologne et d'Aix-la-Chapelle-Herbesthal-Liège.

Elle dessert, en outre, sur son parcours propre la station d'Eupen ouverte à tous les services : voyageurs, bagages, marchandises de toutes natures.

Cette ligne a été établie, avant la guerre, par les Allemands dans un but stratégique ; elle est actuellement utilisée pour les nombreux transports de troupes et de matériel de et vers Sourbrodt (station desservant le camp d'Elsenborn). Dans l'éventualité de sa suppression, il faudrait diriger ces transports par la ligne Stavelot-Waismes (Weywerts)-Sourbrodt à profil accidenté et d'exploitation très difficile.

En vue de procurer toutes facilités aux habitants des régions rédimées et de les attirer vers l'ancienne Belgique, un service de trains de voyageurs, à faible composition, a été organisé entre Herbesthal, Raeren et retour ; ces trains sont surtout utilisés par des ouvriers et des écoliers.

Parmi ces trains, il en est qui sont peu utilisés, mais ils forment, en règle générale, l'aller ou le retour de trains bien utilisés ; c'est ainsi que le train 4850 ne transporte qu'une moyenne de 8 voyageurs ; alors que son retour, le train 4851 est utilisé par 370 voyageurs.

Quoi qu'il en soit, l'Administration examine s'il n'y aurait pas lieu de réduire le service sur la ligne envisagée.

Indépendamment de son trafic de marchandises local, la section de Herbesthal à Raeren est utilisée avec profit à l'acheminement de nombreux transports de combustibles entrés en Belgique via Montzen et via Herbesthal, pour Trois-Vierges et au delà et pour les points frontières du Luxembourg belge à la décharge des gares du bassin de Liège et de la ligne de Pepinster à Trois-Ponts, dont le profil est très défavorable.

3° La ligne Adinkerke-Poperinghe dessert entre les stations extrêmes de son

parcours les stations de Leysele-Isenberghe et de Rousbrugge et les haltes de Beveren (Yser) et de Proven, ouvertes à tous les services : voyageurs, bagages, marchandises de toutes natures, ainsi que la halte de Houthem-Wulveringhen, ouverte à tous les services, équipages et tapissières exceptés.

C'est une ancienne ligne stratégique. Elle est desservie, dans chaque sens, par deux trains, composés d'une voiture mixte, de deux voitures de 3^e classe et d'un fourgon. Ces trains sont tractionnés par une machine d'un type léger. L'utilisation moyenne n'atteint pas cinquante voyageurs en hiver. En été, elle est évidemment susceptible d'une certaine augmentation. Mais, en tous cas, les recettes ne peuvent compenser les dépenses d'organisation des quatre trains envisagés.

Cependant, si l'on tient compte de ce que la ligne en question facilite les communications entre le Nord de la France, via Hazebrouck et les plages de la partie Ouest du littoral, j'estime qu'il serait prématuré de décider la suppression du service des voyageurs sur cette ligne. Nos plages reprennent, de plus en plus, leur vogue ancienne et il est à prévoir que le trafic entre Poperinghe et Adinkerke sera plus important à l'avenir.

En ce qui concerne les marchandises, la dite ligne est desservie par un train à charge assez élevée et parfois un second train doit y être mis en marche. Son trafic des marchandises n'est pas moindre que celui assuré par bon nombre d'autres lignes secondaires desservant des régions agricoles.

* * *

15. Sur les lignes secondaires ne pourrait-on pas adopter le régime des chemins de fer vicinaux et des trams ?

Pourquoi faut-il sur les petites lignes, à chaque arrêt, des gares avec personnel dispendieux, signaux, etc. ?

Pourquoi les gardes ne pourraient-ils distribuer les coupons dans les trains qui y circulent ?

Quelles sont les lignes où ce régime de « vicinalisation » pourrait être établi ?

RÉPONSE.

On ne pourrait songer à adopter, éventuellement, sur des lignes d'importance secondaire, le régime des chemins de fer vicinaux et des trams.

En effet, les stations et les haltes de ces lignes n'ont pas que le service des voyageurs comme attributions : mais elles doivent également assurer le service des marchandises, du télégraphe, voir même celui du téléphone et de la poste. Pour le surplus, elles ont à veiller sur la sécurité de la voie et sur celle des voyageurs.

Ces différents services ne peuvent fonctionner dans de bonnes conditions que pourvus d'un personnel en rapport avec l'importance du trafic et des charges à assurer et à même de sauvegarder les multiples intérêts de l'Administration.

Quant à la distribution des coupons dans les trains par les gardes, elle s'effectue déjà pour certains points d'arrêts dits « non gardés » ; l'Administration n'a recours à cette mesure que si elle peut être appliquée sans inconvénient.

(N^o 177.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 25 MAART 1924.

BEGROOTING

VAN HET MINISTERIE VAN SPOORWEGEN, MARINE, POSTE-
RIJEN EN TELEGRAFEN

VOOR HET DIENSTJAAR 1924 (1).

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER ROBYN.

MIJNE HEEREN,

De Begrooting voor het dienstjaar 1924 werd vastgesteld zooals het Parlement het herhaaldelijk heeft gevraagd : de uitgaven en de ontvangsten der verschillende regies werden ditmaal duidelijk afgescheiden, en het is gemakkelijk zich reken-schap te geven van de lasten en de inkomsten van elken tak van het Departement.

Voor de eerste maal werden ook de duurtetoeslagen niet op de buitengewone uitgaven gebracht. Zij staan voor elken dienst vermeld onder de rubriek : « Uit-zonderlijke Uitgaven » ; zij zijn echter bij het totaal der « Exploitatie-Uit-gaven » onder artikel 1 van het Begrootingsontwerp begrepen.

Het zijn twee nieuwigheden waarover men tevreden mag zijn. De duidelijkheid en de eerlijkheid van de Begrooting komen daardoor meer in 't licht.

Wij zullen achtereenvolgens de begrooting beschouwen van de vier groote administraties die vereenigd zijn onder het bestuur van den Minister van Spoor-wegen.

(1) Begrooting, n^o 4xviii.

Amendementen, n^os 90 en 457vii.

(2) Samenstelling van de *Bijzondere Commissie* :

a) De leden van de *Bestendige Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafien en Openbare Werken* : de Heeren Bertrand, voorzitter, Anseele, Bologne, Bouchery, Brassinne, Braun, Cuelenaere, Goetgebuer, Colenvaux, Lemonnier, Pepin, Poncelet, Robyn, Schaetzen, Uytroever en Van Isacker.

b) *Zes leden door de Afdelingen benoemd* : de Heeren Pierco, Robyn, Vanden Corput, Van Glabbeke, Brusselmaus en Rombauts.

A. — SPOORWEGEN.

Wanneer we bij de som der uitgaven, vermeld onder artikel 1, de verhooging voegen welke gevraagd wordt door het amendement n^o 90, en dienen moet voor de dertiende maandwedge verleend aan het personeel, dan komen wij tot eene totale uitgave van fr. 1 milliard 462,848,773.76. Maar deze som, in de Begrooting geraamd, zal niet al de uitgaven dekken die de Spoorweg te dragen heeft. Inderdaad, de duurtetoeslag welke daarin wordt voorzien beantwoordt nog aan het index-number tusschen 420 en 480. Dit laatste punt is nu overschreden, en de duurtetoeslag werd uit dien hoofde verhoogd met 400 frank per jaar en voor elken bediende. Moest deze toestand een geheel jaar blijven bestaan, dan zou het bedrag van den duurtetoeslag ongeveer 25 millioen hooger zijn dan het voorziene cijfer.

Anderzijds is het zeker dat de credieten, op de Begrooting gevraagd voor brandstof, materialen, grondstoffen, enz., en waarvan het geheele bedrag ongeveer 400 millioen bedraagt, onvoldoende zullen zijn. Voor het eerste deel van dit jaar zijn de prijzen merklijk hooger dan deze waarop men de Begrooting heeft vastgesteld, en al kan men niet voorzien wat er op dit punt in den verderen loop van 't jaar nog kan voorkomen, lijdt het toch geen twijfel dat de geraamde credieten ernstig zullen overschreden worden.

Al deze bijkomende uitgaven zullen het tekort van 37 millioen, op de Begrooting voorzien, vermeerderen.

En nochtans, behalve de uitgaven voortvloeiend uit de verdubbeling van de gezinsvergoeding, werd geene credietvermeerdering voorzien om de wedden en loonen te verbeteren.

Het vorige jaar drukte de Commissie de meening uit dat de toestand van het personeel, zooals die was tengevolg van zijn te lage wedden, niet kon voortduren. Zij wees op de duurte van het leven en zegde :

« Thans staat het index-number reeds boven 400, en er zijn vele staatsbedienden wier geheele bezoldiging, met alle bijslagen, niet het dubbele is van deze welke zij trokken in 1914 ».

De toestand is nog erger geworden. Het index-number is ongeveer 500 en de loonroosters werden niet gewijzigd.

Op eene vraag van de Bijzondere Commissie betreffende den gang van het onderzoek over de herziening van de loonroosters, antwoordde de Regeering : « dat eene interministerieele Commissie werd opgericht en dat zij ijverig hare werkzaamheden voortzet ».

Wij drukken den wensch uit dat de nieuwe wedden spoedig zouden bepaald worden en dat de Regeering onverwijld de noodige credieten zou aanvragen om deze uitgave te dekken.

Het is zeker dat voor de verhooging van uitgaven waarvan wij spreken nieuwe geldmiddelen moeten gevonden worden. Met eene vermeerdering van den prijs der brandstof, der grondstoffen, en met de onvermijdelijke verhooging van de loonen en wedden, is het onmogelijk de tegenwoordige vervoertarieven te behouden. Deze zijn niet in verhouding met de kostende prijzen, en men mag de gemeenschap niet het deficit der spoorwegen doen dragen dat, logisch gesproken, betaald moet worden door degenen die er gebruik van maken.

Gewis, blijven er nog bezuinigingen te doen. Vereenvoudigingen en beperkingen zijn mogelijk; ook het personeel en het materieel kunnen meer voortbrengen, doch men mag niet gelooven, dat het mogelijk is bezuinigingen en beperkingen zoo ver te drijven, dat men met de bestaande tarieven al de onvermijdelijke uitgaven kan bestrijden.

Met genoegen stellen wij overigens vast, dat eene sterke krachtsinspanning werd gedaan in zake hervormingen. Het ontwerp op de financieele zelfstandigheid der Spoorwegen, dat bij de Kamer werd ingediend, is een stap verder naar de industrialisering van het net. De tot stand gebrachte eenheid in het bestuur der Spoorwegen zal wellicht de nuttelooze vormvereischten en de traagheid in de diensten doen verdwijnen, zaken waarover de Commissie herhaaldelijk heeft geklaagd.

Kortom, de Commissie stelt vast, dat de begrooting der Spoorwegen nog niet in evenwicht is geraakt, dat nieuwe uitgaven noodig zijn zoo voor het materieel en de brandstof als voor de bezoldiging van het personeel, en dat het niet mogelijk is het zoo gewenschte evenwicht te bereiken zonder de vervoertarieven op ernstige wijze te verhoogen. De Commissie verzoekt de Regeering de vereischte beslissingen bij hoogdringendheid te willen nemen.

B. — ZEEWEZEN.

Met inbegrip van de credieten door de Regeering bij wijze van amendement aangevraagd, beloopen de uitgaven tot

55,498,105 frank.

De geraamde ontvangsten bedragen

16,040,000 frank.

Dat is een tekort van

39,458,105 frank.

De dienst van het Zeewezen bevat tien onderscheidene voorwerpen, waaronder er vijf zijn die ontvangsten opleveren en vijf die, ten behoeve der diensten van openbare orde staande, geene inkomsten geven.

EERSTE REEKS.

1. Paketbooten Oostende-Dover;
2. Overzetdienst Antwerpen-Vlaamsch Hoofd;
3. Loodsdienst op de kust en aan de monding der Schelde;
4. Sleepdienst;
5. Politie en zeevaart-inspectie.

TWEDE REEKS.

1. Verlichting en betonning;
2. Reddingsdienst;
3. Zeevaart;
4. Zeevisserij;
5. Overzetdienst van Waas ten laste van het Spoorwegbestuur.

Deze laatste vijf diensten kosten ongeveer 7 miljoen per jaar, in zoverre dat, wanneer wij deze som van het geheele tekort aftrekken, hetzelfde gebracht wordt op ongeveer 32 miljoen frank.

Nemen wij tot grondslag de exploitatieuitkomsten van 1923, dan wordt dit tekort van 32 miljoen nagenoeg onder de verschillende diensten volgenderwijs verdeeld :

1 ^o Paketbooten Oostende-Dover fr.	10,000,000
2 ^o Overzetsdienst Antwerpen-Vlaamsch Hoofd .	1,250,000
3 ^o Loodsdienst	20,000,000
4 ^o Sleepdienst	600,000
Politie en Zeevaarttoezicht	150,000
	32,000,000

Herhaaldelijk heeft het Parlement zich om deze aanzienlijke verliezen bekommerd.

Op de paketbooten Oostende-Dover werd vanaf 1 Januari l.l. eene tariefverhooging van 25 t. h. toegepast. De opbrengst van deze verhooging werd niet opgenomen in de geraamde ontvangsten der Begrooting. Daar zou men ongeveer 2 miljoen frank kunnen terugvinden. Dat is ongetwijfeld onvoldoende en de Commissie is van gevoelen, dat eene nieuwe tariefsverhooging noodzakelijk is. Het is gekend, dat de mailbooten Oostende-Dover aanzienlijke diensten aan het land bewijzen, dat deze diensten niet mogen verwaarloosd worden en men eenvoudig moet zorgen de begrooting der paketbooten in evenwicht te brengen. Niettemin meenen wij dat, met het oog op de mededinging en op het belang der reis, eene verhooging billijk is, waardoor een deel van het tekort zou kunnen ingewonnen worden.

De tarieven van den overzetsdienst van het Vlaamsch Hoofd werden onlangs verhoogd. Uit dien hoofde wordt eene ontvangst-vermeerdering van ongeveer 700,000 frank verwacht.

Wat den loodsdienst betreft, is het werkelijk niet mogelijk dat de algemeene begrooting uit dien hoofde een tekort van 20 miljoen blijft dragen.

Wij heffen nog altijd de loodsrechten van vóór den oorlog, ondanks de waardevermindering van ons geld. Onderhandelingen met Holland zijn er noodig om daarin verbetering te brengen, en de Commissie dringt er nogmaals op aan dat die met spoed zouden doorgezet worden. Langs die zijde zijn er belangrijke sommen in te vorderen.

C. — POSTERIJEN.

De geheele uitgaven van het Beheer der Posterijen zullen bedragen :

167,546,919 frank.

De ontvangsten worden geraamd op :

146,250,000 frank.

Dus een tekort van :

19,296,919 frank.

Bij het onderzoek van de begrooting voor 1923, heeft de Commissie eene verhooging van het brievenport voor den binnenlandschen dienst voorgesteld. Deze hervorming werd aangenomen, en zal de ontvangsten met ongeveer 10 miljoen vermeerderen.

Daarenboven zal, van af 1 April 1924, het briefport in internationalen dienst gebracht worden van 50 op 75 centiem, hetgeen, volgens de vooruitzichten, 17 tot 18 miljoen nieuwe ontvangsten moet opleveren.

Worden deze ramingen verwezenlijkt, dan zal de begrooting voor de Posterijen nagenoeg in evenwicht zijn. Dit evenwicht zal echter gebroken worden, zoodra de bezoldiging van het personeel zal verhoogd worden en, met het oog op deze verhooging, zal men nieuwe middelen moeten vinden. Het valt te bemerken dat de uitgaven voor het salaris der postagenten, daaromtrent 130 miljoen zullen overschrijden en dat, dienvolgens, eene zelfs luttel verhooging, aan ieder lid van het personeel toegestaan, een aanzienlijk bedrag zal vertegenwoordigen.

De Commissie is van gevoelen dat de tarieven moeten verhoogd worden tot het evenwicht van de Postbegrooting voltrokken zij. Herhaaldelijk heeft zij in dezen zin aangedrongen. De gebeurtenissen hebben bewezen dat de vrees, welke zich heeft geuit, het verkeer te zien verminderen wegens de verhooging der tarieven, denkbeeldig was. Sinds het briefport in binnenlandschen dienst van 20 op 25 centiem werd gebracht, heeft het aantal verzonden brieven niet afgenomen. Overigens, België is het land waar de posttarieven, in goudwaarde uitgedrukt, de laagste zijn.

Doeh vooraleer tot de verhooging der tarieven over te gaan, ware het goed den Postdienst voor goed te ontdoen van al de lasten die er op drukken.

In de eerste plaats is er het tarief der postabonnementen op de bladen. Weet men dat, gezien de huidige waarde van onze munt, de bladen steeds aan de abonneuten worden besteld voor den prijs van 1 centiem het nummer. Het behoud van den nominalen vooroorlogsch prijs maakt, in werkelijkheid, eene vermindering uit van 75 t. h. op het voormalige tarief. Deze dienst laat aan de Post een aanzienlijk tekort.

De portvrijdom werd niet geheel afgeschaft. Alleen de portvrijdom, ten bate van de particulieren, heeft opgehouden te bestaan. Maar tot nog toe werd geen enkele regeling getroffen in zake de ministerieele departementen en de openbare besturen. De Commissie drukt den wensch uit dat deze quaestie eerlang zou geregeld worden.

Met de Spaarkas werd een akkoord aangegaan. Voortaan zal deze inrichting aan het Postbeheer de kosten terugbetalen van de verrichtingen welke deze voor den dienst der Spaarkas doet.

Blijft, eindelijk, de dienst der postchecks waarvan wij den toestand en de rechten wenschen te bepalen.

De uitgaven wegens den dienst der postchecks zijn in de algemeene uitgaven der Post opgelost. Volgens eene benaderde raming, bedroegen deze uitgaven, voor 1923, een vijftiental miljoen. De geringe heffingen, welke door den dienst der postchecks worden gedaan voor zijne verrichtingen, leveren ongeveer 5 miljoen op, zoodat de uitgaven meer dan 10 miljoen 's jaars hooger zijn dan de inkomsten. In de ramingen van de ontvangsten, voorkomende op de bladzijden

155 en 156 van de Begrooting, vinden wij eene som van 7 millioen welke het Departement der Posterijen denkt te ontvangen van het Departement van Financiën « als terugbetaling van de wedden en loonen van het dienstpersoneel der postcheeks ». Deze terugbetaling wordt gebillijkt door het feit dat de beschikbare fondsen van den dienst der postcheeks ter beschikking worden gesteld van de Openbare Schatkist, en aan deze aanzienlijke voordeelen bezorgen onder den vorm van interestbezuiniging. Doch, het is noodig dat het aan de Post terugbetaalde bedrag toereikend zij opdat dezer begrooting geen enkel tekort moet dragen wegens den dienst der postcheeks, aangezien de voordeelen welke de Financiën trekken uit de beschikking over de bovenvermelde fondsen veel meer bedragen dan de gezamenlijke kosten van den dienst der postcheeks.

Overigens, is het ten onrechte dat het Departement van Financiën aan zich de opbrengst houdt van de beschikbare gelden. Toen, in 1913, de Dienst der Postcheeks werd opgericht, werd duidelijk verklaard, zoowel in de inleidende nota van de Begrooting van 's Lands middelen als in den loop van de Kamerdebatten, dat de heffingen welke door den Dienst der Postcheeks worden gedaan *te samen met de opbrengst van de belegging der op de deposito's beschikbare gelden*, moeten dienen om de exploitatiekosten te dekken. En uit de « Handelingen der Kamer » : (vergadering van 20 December 1912, bl. 321 en bl. 322) halen wij het volgende gedeelte aan :

De heer Hector DENIS :

« *Het mag niet dat de interesten opgeleverd ten gevolgen van het plaatsen der ingelegde gelden door geheel de bevolking, door den kleinhandelaar, door den nijveraar, in de Openbare Schatkist terecht komen.* »

De heer SEGERS, Minister van Spoorwegen, Marine, Posterijen en Telegrafien.

« Laat mij toe u te zeggen dat de geldplaatsingen worden gedaan door bemiddeling van de Thesaurie die in deze quaestie het meest bevoegd is... »

« Ik ben vanzins van den Dienst der Postcheeks een volstrekt zelfstandigen dienst te maken met een geheel afzonderlijk beheer dat, ieder jaar, door het Parlement zal moeten goedgekeurd worden. Wij maken eenerzijds vaststelling van de ontvangsten en anderzijds van de uitgaven. *Zoodra de ontvangsten, die inzonderheid zullen voortkomen van de interesten der sommen geplaatst door bemiddeling van de Thesaurie, de uitgaven overtreffen, zullen wij de heffingen verminderen...* »

De regelen aangenomen bij de oprichting van den Dienst der postcheeks werden niet nageleefd. De Thesaurie heeft de plaatsing verzekerd van de beschikbare fondsen, doch zij liet het tekort van den Checkdienst ten laste van de Post.

Ten einde de Postbegrooting niet onder een valsch daglicht te doen voorkomen, is het onontbeerlijk dat elk tekort, wegens den dienst der postcheeks, uit deze begrooting geweerd wordt dank zij een voldoende uitkeering bij wijze van vergoeding door het Departement van Financiën verleend.

De Commissie dringt aan opdat deze rechtzetting van bedrag door de Regeering worde gedaan.

Zoodra dit zal verwezenlijkt zijn en de Postbegrooting onder haar waar daglicht zal voorkomen, zullen de tarieven zoodanig moeten herzien worden dat, voor 1925, het evenwicht geheel kunne hersteld worden.

D. — TELEGRAAF EN TELEFOON.

De uitgaven bedragen :

100,439,632 frank.

De ontvangsten worden geraamd op :

105,888,113 frank.

Er zal dus een overschot zijn in ontvangsten van :

5,448,481 frank.

Deze toestand is bevredigend. Reeds voor het jaar 1923 heeft de dienst der Telegrafen en Telefonen eene winst opgeleverd van ongeveer 6 miljoen, nadat alle financieele lasten als uitgaven waren geboekt. Men dient nochtans op te merken dat men, voor het jaar 1924, gerekend heeft op eene vermeerdering van ontvangsten die moet gehaald worden uit de toepassing, van af 1 Januari, van het nieuwe telefoontarief. Welnu, dit nieuwe tarief wordt op dit oogenblik nog niet toegepast. Dit zou kunnen tot misrekeningen leiden, daar, volgens de ramingen, de meerdere ontvangsten, voortvloeiend uit het nieuwe tarief, 8 miljoen bedragen. Wij kunnen slechts aandrigen om dit nieuwe tarief zoo spoedig mogelijk in toepassing te brengen.

BUITENGEWONE UITGAVEN.

De Commissie dringt er op aan dat de werken voor de verbetering van het Spoorwegnet zoo ijverig mogelijk zouden voortgezet worden.

Zij stelt aan de Kamer voor de Begrooting goed te keuren.

De Verslaggever,

H. ROBYN.

De Voorzitter,

LOUIS BERTRAND.

BIJLAGE.

Vragen van de Commissie en antwoorden van de Regeering.

1. *Welke zijn de voordeelen van de contrôle over de reizigers aan den uitgang der staties?*

Antwoord.

Het doel van de contrôle over de reizigers *bij den uitgang* der staties is te beletten dat :

1^o de reizigers de betaling ontduiken van de verschuldigde taxes wanneer zij geen reiskaartje bezitten; wanneer zij verder reizen dan de plaats op hun kaartje aangeduid; wanneer zij op onregelmatige wijze hunne reis onderbroken hebben; wanneer zij van een voor hen niet bestemden trein gebruik maken, en wanneer zij hun abonnement op een dag of voor een bepaalde lijn op ongeldige wijze hebben gebruikt;

2^o dat het *publick* zonder toelating of zonder recht in de staties rondloope, of perronkaartjes gebruike voor iets anders dan wat het reglement voorschrijft.

Tegelijkertijd met de contrôle geschiedt ook het afnemen der kaartjes bij den uitgang van de staties.

Dit afnemen werd vroeger in de wagons gedaan door de treinwachters, en dezen moesten zich op de treeplank wagen terwijl de trein voortreed, om de kaartjes af te halen van af de statie die de plaats van bestemming der reizigers voorafging.

Het tegenwoordige stelsel van contrôle aan den uitgang heeft dit omloopen afgeschaft, dat het leven van de treinwachters in gevaar bracht en ten andere elk jaar herhaaldelijk gevaarlijke vallen, dikwijls met doodelijken afloop, veroorzaakte.

Het heeft bovendien de toepassing van het nazien der reizigers bij de aankomst doen ingang vinden; dat heeft de treinwachters er van ontslagen de reizigers in regel te brengen gedurende hunne contrôle en heeft toegelaten het getal dier bedienden te verminderen.

2. *Welke zijn de werkzaamheden, geschriften en onderzoeken die de reiskaartjes bij de aankomst vergen nadat zij bij den statieuitgang zijn ingezameld?*

Antwoord.

In de stations, waar het personeel zich in *zijn vrije uren* bezighoudt met de verrichtingen betreffende de reiskaartjes die bij den uitgang worden ingezameld, moet dit personeel zich houden aan de onderrichtingen vermeld in de artikelen 299 en 319 van het tweede deel van het Algemeen Contrôlereglement.

In de stations van Antwerpen (Centraal), Brussel (Zuid), Brussel (Noord), Leuven, Meehelen, Charleroi (Zuid), Gent-Sint-Pieter, Luik-Guillemins, Verviers (Centraal) en Bergen, waar het getal ingezamelde kaartjes elken dag *bijzondere bedienden eischte* om de voornoemde verrichtingen te doen, werden deze vereenvoudigd zoodat degenen onder die bedienden, « classeurs » geheeten, die daar uitsluitend gebezigd werden voor rekening van den Belgischen Staat, konden opgeheven worden.

De volgende vereenvoudigingen werden ingevoerd :

1^o Bij het verzamelen der kaartjes worden al de beschikbare bedienden te werk gesteld, zonder uitzondering van hen die zich bezig houden met het toezicht of het afnemen der kaartjes ;

2^o De klasseering per kantoor van het vertrek, loket, categorie, klasse en nummer, van een sorteering onder de bijzondere biljetten binnen, gemengde en internationale diensten, eenerzijds, de gewone enkele biljetten, de compartimenten « gaan » en de compartimenten « keeren » van deze gewone biljetten anderzijds.

3^o Afschaffing van de kleedij C. R. 1213 (bijlage n^os 8 en 9.

* * *

Ten einde het toezicht toe te laten over de regelmatigheid van het in rekening brengen der kaartjes afgeleverd in de hooger gemelde kantoren, vraagt de Contrôle-dienst, tweemaal per maand, op verschillende datums, hem op een bepaalden dag, naar volgorde, de kaartjes in te zenden, waarop de bestemming gedrukt staat en in zekere kantoren werden afgeleverd. Dan wordt de vergelijking gemaakt tusschen deze ingezonden kaartjes, eenerzijds, en de staten welke maandelijks door de bedoelde kantoren van vertrek worden opgemaakt.

Voor de stations waar de aankomstlijst C. R. 1213 wordt behouden, worden de gedrukte kaartjes met eene enkele bestemming niet uitvoerig onderzocht. Slechts ingeval van verschil tusschen de maandelijksche staten en de aankomstlijsten worden de ontbrekende kaartjes opgezocht.

De perronkaartjes worden op bijzondere wijze onderzocht ten einde het procent der ontbrekende nummers te kunnen schatten. De uitslag daarvan wordt aan het Bestuur der Exploitatie overgemaakt tot mogelijk verder onderzoek.

Sommige categorieën kaartjes, die niet ingeschreven zijn op de lijst C. R. 1213, worden nagezien en vergeleken met de maandstaten en de rekeningen der betrokken besturen.

3. *Hoevele beambten worden gebezigd :*

a) *in den dienst van de contrôle en van het afnemen der kaartjes bij den uitgang der stations ?*

b) *in de diensten die het gevolg zijn van het afnemen der kaartjes ?*

Hoeveel bedraagt in het geheel de bezoldiging van deze beide categorieën beambten ?

ANTWOORD.

a) Er zijn 677 beambten die, als hoofdkaartjesafnemer, kaartjesafnemer en zaalwachter, zich *op bijzondere wijze* bezig houden met de contrôle en het afnemen der kaartjes bij den in- en uitgang der stations.

Beambten van dit soort komen slechts voor in de stations, waar de grootte van het verkeer de tussenkomst van specialisten billijkt.

In de overige statien, geschieden de controleverrichtingen en het inzamelen der reiskaartjes *in bijkomende orde* door het beschikbaar personeel, dat gehouden is de verschillende werkzaamheden van dezen dienst, in zijn geheel genomen, onder elkaar te verdeelen.

b) de op de inzameling der reiskaartjes volgende verrichtingen en schrifturen vereischen in geene onzer statien nog de benutting van bijzondere agenten, klasseerders van reiskaarten geheeten. Zij worden, tijdens hun ledige oogenblikken, gedaan door al degenen die in staat zijn tot deze verrichtingen of deze schrifturen mede te werken.

De bezoldiging der in littera a) hierboven bedoelde 677 agenten moet alleen in aanmerking komen. Zij kan geraamd worden op 4,300,000 frank per jaar (3,000,000 frank in dagloonen en 1,300,000 frank in vergoedingen wegens levensduurte, huishuur en gezinstoeslag). Doch het valt te bemerken dat de betrekkingen van inzamelaar en van zaalwachter, grootendeels worden toegekend aan agenten die, ten gevolge van verwondingen, gebrekkelijkheid of ziekte, ongeschikt geworden zijnde voor harderen arbeid, op rustgeld zouden moeten gesteld worden bijaldien het Bestuur geene lichte posten had om ze hun toe te vertrouwen.

4. *In vele landen bestaat geene contrôle bij het uitgaan der statien. Hoe wordt er daar gehandeld om de bezwaren te vermijden welke de contrôle bij den uitgang voor doel heeft te vermijden?*

ANTWOORD.

Het Bestuur der Exploitatie is niet in 't bezit van de noodige gegevens om deze vraag met juistheid te kunnen beantwoorden.

Het neemt inlichtingen en zal het antwoord, zoodra mogelijk, bekendmaken.

5. *Hoe ver zijn de studiën gerorderd betreffende de benutting van de wateren uit het Hofstademeer voor de bevoorrading der stad Mechelen met drinkwater?*

ANTWOORD.

De studie van de quaestie der drinkwatervoorziening van de provincie Antwerpen werd opgedragen aan eene bijzondere Commissie, geplaatst onder het voorzitterschap van den heer Segers, Minister van Staat.

Deze Commissie, welke de eventueele benutting van de wateren uit het Hofstademeer beoogt, heeft tot nog toe haar verslag niet ingediend.

6. *Werd er eene beslissing genomen voor de regeling van het verkeer op de overwegen langs beide zijden der statie van Mechelen?*

ANTWOORD.

De quaestie van het verkeer op de overwegen gelegen aan beide zijden van het station van Mechelen werd onder verschillende opzichten onderzocht.

Men moest toegeven dat de gewichtigheid van deze overwegen, zoowel in 't belang van het publiek als in dat van den Spoorweg, noodig maakte de bestaande veiligheidsmaatregelen te behouden en dat daarvan niet klakkeloos mag afgeweken worden. Zoo is het, ten gevolge van het druk verkeer en van het zeer beperkt gezichtsveld der barreelwachters, volstrekt noodig dat de barreelen met de signalen die de statie dekken een aan elkaar passend geheel blijven vormen.

Deze regeling heeft een onmiddellijken terugslag op het oogenblik waarop het openen en het sluiten der barreelen mogelijk is. Daarom is het voorstel de barreelen te sluiten één minuut voor het werkelijk doorrijden van den trein en ze onmiddellijk daarna weer te openen, niet uitvoerbaar.

De getroffen voorzorgsmaatregelen zijn des te meer noodzakelijk naargelang de overwegen belangrijker zijn.

Het bouwen van een tunnel is practisch onmogelijk, daar het grondwater te hoog is.

Men heeft ook voorgesteld het aanleggen van eene open plaats voor goederen, te Muzen, en het overbrengen naar Neckerspoel (Mechelen) van den dienst der zware goederen van Mechelen.

De eerste maatregel zou eene zeer hooge uitgave vergen aan inrichtingskosten, en eene belangrijke vermeerdering van het personeel en zou toch den toestand niet oplossen, daar het vervoer, dat van Mechelen naar Muzen zou gaan, onbeduidend zou wezen.

Wat het tweede punt betreft, laten de thans beschikbare geldmiddelen niet toe tot de onmiddellijke verwezenlijking over te gaan, daar de kosten zouden te hoog loopen.

Het is dus niet mogelijk den tegenwoordigen toestand op ernstige wijze te verhelpen.

Daar werden evenwel onderrichtingen gegeven aan het station van Mechelen, de barreelen bij het manoeuvreeren slechts te sluiten gedurende den streng noodzakelijken tijd.

7. Hoe ver staat het met het onderzoek betreffende de wijziging van de loonroosters voor het personeel der Administratie.

ANTWOORD.

Eene interministerieele Commissie werd door de Regeering opgericht.

Al de departementen werden verzocht de noodige documentatie te verschaffen betreffende de getalsterkte, de graden en de weddebedragen, zoowel van vóór den oorlog als van thans, en eveneens betreffende de wijze van aanwerving, de belangrijkheid der werkzaamheden, enz.

Deze documentatie is thans bijeengebracht en de Commissie gaat zich met ijver aan 't werk zetten.

8. Zou het Behrer niet een onderzoek kunnen doen instellen om tot een meer zuinig gebruik te komen van de kolen voor het stoken der vaste ketels in de werkhuizen en tevens voor de verwarming der lokalen?

ANTWOORD.

Wat betreft de verwarming der lokalen, heeft het Beheer der Spoorwegen reeds sedert vele jaren het vraagstuk van de vermindering der uitgaven onderzocht. Daar, waar het verwarmingsstelsel het toeliet, heeft het het gebruik van de dure kolen verminderd of afgeschaft. Bovendien worden aldus, volgens de marktprijzen der briketten, de diensten verplicht anthraciet-bollen te gebruiken in de plaats van « gâilletins » of musschekoppen.

Zelfs gaf het bestuur bevel, voor de lokalen, gewoon gruis te gebruiken, wat men stookt in de lokomotieven, in plaats van kolenbrokken 40 t. h., die gewoonlijk voor de kachels worden gevraagd. In sommige gevallen heeft het bestuur zelfs van het gebruik van minderwaardige brandstof moeten afzien, hetzij dat deze niet bruikbaar was, hetzij dat de lagere kostende prijs werd nutteloos gemaakt door de vermeerdering van verbruik.

Het bestuur is van gevoelen, dat het de uiterste grenzen der bezuiniging heeft bereikt, die overeen te brengen zijn met den goeden gang der zaken en de vereischte verwarming; zulks blijkt uit de cijfers.

Weelde-steenkolen worden in de lokalen niet verbruikt dan in de verhouding van 50 t. h. Zulk laag bedrag wordt in geen enkel departement bereikt.

Voor het stoken der vaste ketels werden dergelijke maatregelen getroffen. Het gebruik van briketten werd geweerd, doch niet altijd kon men dit doen met bijzondere steenkolen, wanneer het stoom-voortbrenging gold; aldus is het geval met de stoomketels van de treinverwarming en met sommige stoomketels der fabrieken die buitengewone kracht moeten ontwikkelen.

Toch heeft men op alle manieren gezocht het verbruik van de dure kolen te verminderen. Zoo heeft men in de remises proefnemingen gedaan om de mogelijkheid te onderzoeken eene zekere hoeveelheid kolengasch, uit de locomotieven, te vermengen met de kolen. En men is tot zeer belangwekkende uitslagen gekomen; daar het gebruik van minder goede brandstof bovendien de daartoe passende brandstof eischt, heeft het Beheer de proef genomen in de remise van Luik van een kachel met versterkte luchtjacht, van het model « Genevet » waarvan zij de beste uitslagen verwacht.

Het is niet van belang ontbloot de relatieve uitgaven vast te stellen aan brandstoffen voor locomotieven, vaste machines, enz., huiskachels. In de cijfers van onderstaande tabel (1) ziet men dat de voorziening van de huiskachels in de geheele som slechts voor 1.9 t. h. tusschenkomt, de vaste ketels voor 3.7 t. h.

(1) Geheele uitgave voor brandstof verbruikt door de locomotieven, door de vaste ketels en door de huiskachels, bij het Beheer van Spoorwegen in 1925: 256,095,000 frank, onderverdeeld als volgt:

Brandstof voor locomotieven	fr.	222,775,000
Kleine vette en 1/2 vette voor vaste hl.:		
(Centrale verwarming, voorafgaande verwarming van de treinen,		
drijfkracht, verlichting)	fr.	7,225,000
Speciale kolen voor vaste hl. (idem).		1,628,000
Speciale kolen voor huiskachels		4.465.000
Te zamen.	fr.	256,095,000

9. *Onder welke voorwaarden werd de Directeur Generaal der Spoorwegen aangeworven? Zal hij Staatsambtenaar zijn? Is hij dit niet, zal hij dan kunnen optreden uit naam van den Staat?*

Is er een wetsontwerp om den toestand van den Directeur Generaal in overeenstemming te brengen met de wettelijke voorschriften?

De heer Françoisse, de nieuwe Directeur Generaal, was vroeger bestuurder van de « Ateliers de Constructions électriques de Charleroi ». Deze firma heeft belangrijke bestellingen van materieel voor de Spoorwegen gekregen. Wat wordt er van die bestellingen? Is de Directeur Generaal Françoisse bevoegd dit materieel in ontvangst te nemen?

ANTWOORD.

De Directeur Generaal der Spoorwegen werd bij Koninklijk besluit van 11 Februari 1924 benoemd, en heeft den eed afgelegd aan de ambtenaren door het decreet van het Nationaal Congres van 20 Juli 1831 opgelegd.

Hij kan dus uit naam van den Staat onderhandelen.

De bestellingen gedaan bij de « Société des Ateliers de Constructions électriques » van Charleroi zullen uitgevoerd worden volgens de voorwaarden voorzien in het contract die ze regelt.

De Directeur Generaal komt niet tusschen voor het in ontvangst nemen van het materieel. Dit behoort tot de bevoegdheid van de Ontvangstcommissie, voorgezeten door een hoofdingenieur bestuurder van het beheer, en die alleen onder eigen verantwoordelijkheid handelt.

10. *In de Begroting voor 1924 is er nergens eene vermeerdering ingeschreven voor de loonen. Beteekent dit dat er geene loonsverhooging zal toegestaan worden?*

ANTWOORD.

De sommen, vereischt voor de normale loonsverhoogingen zijn vervat in de credieten gevraagd in de artikelen « dagloonen » door het feit dat het bedrag van deze credieten bepaald wordt volgens de uitgaven van het vorige dienstjaar.

De bezuiniging die wordt gedaan door het vervangen van de overleden of gepensioneerde arbeiders door andere arbeiders met aanvangswedde, vergoedt over het algemeen de uitgaven die de loonsverhoogingen vergen.

11. *Welk bezwaar ligt er in de dienstcoupons in handen van den bediende te laten in plaats van hem te verplichten ze na elke reis te overhandigen aan den onmiddellijken overste?*

ANTWOORD.

Het teruggeven van de dienstcoupon-boekjes aan den onmiddellijken overste,

Percentage in verhouding tot de algemeene uitgave :

Locomotieven	94,4 t. h.
Vaste machines	5,7 t. h.
Huiskacheln	4,9 t. h.

na elke reis, is de voornaamste, zoo niet de eenige waarborg van het Beheer voor het geregeld gebruik van deze kosteloze reiskaarten.

Het bewaren van dit boekje door den titularis zou de grenzen, voorzien voor het jaarlijksch getal kosteloze reizen, die door den bediende en zijne echtgenooten kunnen gedaan worden, geheel doen wegvallen.

Zij zou de misbruiken, zelfs het bedrog in de hand werken, daarin bestaande : in den loop van het jaar de foto door eene andere te vervangen ten einde vrij verkeer te geven aan personen niet tot het Departement behoorende.

Vóór het ingebruik stellen van de coupon-boekjes reisde het personeel kosteloos onder begunstiging van biljetten geldig voor een enkelen rit en die door de stations moesten ingezameld worden op dezelfde wijze als de kaartjes van de gewone reizigers.

Een volgehouden nazien van deze biljetten liet vaststellen dat de meeste dezer door de titularissen niet werden afgegeven bij het verlaten der spoorwegstaties.

Het Bestuur won de overtuiging, bekrachtigd door talrijke verslagen van onregelmatigheden, dat deze biljetten door de titularissen slechts werden bewaard met het oog op eene verdere wederrechtelijke benutting (wedergebruik van het biljet, verandering van datum, enz.). Het invoeren van het coupon-boekje werd alsdan beslist met de verplichting het, na iederen rit, terug te bezorgen aan den dienst die het had verstrekt.

12. *Wanneer zal men schuilplaatsen bouwen voor de reizigers in de zeestatie van Oostende ?*

ANTWOORD.

De studie daaromtrent wordt zeer ijverig voortgezet. De werken zullen in den loop van het dienstjaar 1928 worden uitgevoerd.

13. *Indien het index-number boven 480 zou stijgen, wordt dan de duurtetoeslag met 400 frank verhoogd ?*

ANTWOORD.

Indien het index-number 480 overschrijdt, zal de duurtetoeslag, volgens de gevallen, met 400, 300 of 200 frank 's jaars worden verhoogd.

14. *Het schijnt dat er in België spoorwegen bestaan die niet genoeg diensten bewijzen. Van welk nut zijn de lijnen Brussel-Tervueren ? — Herbestal-Raeren ? — Poperingen-Adinkerke ?*

ANTWOORD.

1) De lijn Brussel-Tervueren bedient, behalve de staties Brussel (Q.-L.) en Etterbeek, de staties Auderghem, Woluwe en Tervueren, welke openstaan voor al de diensten : reizigers, reisgoederen en koopwaren van allen aard; de stopplaatsen Wesenbeek (Ophem) en Wesenbeek (Stockel), die insgelijks voor al de diensten openstaan, — rijtuigen en verhuurwagens uitgezonderd —, en de standplaats Woluwe (Laan), die openstaat voor de reizigers.

De clientele van de treinen loopende tusschen Brussel (Q.-L.) en Tervueren en omgekeerd, bestaat grootendeels uit geabonneerden (bedienden, werklieden en scho lieren).

De tegenwoordige regeling is als volgt te verklaren : trein 1351 S. D., Tervueren V. 5 u. 56, vervoert de werklieden die naar hun werk gaan en de warmoezeniers ; trein 1353, Tervueren V. 7 u. 9, de scholieren, bedienden en ambtenaren waarvan de lessen en de bezigheden beginnen te 8 u. 30 ; de treinen 1354 S. D., Brussel (Q.-L.), V. 12 u. 18 en 1355 S. D., Tervueren V. 13 u. 17, dienen hoofdzakelijk voor de abonneuten die thuis het middageten nemen en daarna naar hun werk terugkeeren ; trein 1356, Brussel (Q.-L.), V. 16 u. 18, voert de scholieren naar huis, en, eindelijk, trein 1358, Brussel (Q.-L.), V. 18 u. 17, brengt de bedienden en werklieden terug.

Ten aanzien van hun geringe samenstelling, zijn deze treinen voordeelig gebruikt (van 50 tot 100 reizigers) ; dit geldt niet voor de treinen 1350 S. D. Brussel D. S. L., 1352 Brussel (Q.-L.), V. 6 u. 50, 1357 S. D. Tervueren V. 17 u. 17, 1359 Tervueren, V. 19 u. 20, waarvan het gebruik niet heelemaal gewettigd is ; maar men dient op te merken dat, hetzij voor 't gaan of hetzij voor het terugkeeren, zij het noodig getal wagens leveren voor de zes overige.

Het is niet mogelijk in voorkomend geval aan deze regeling iets af te doen zonder hevig verzet te doen opgaan. Op de lijn Brussel-Tervueren loopen drie goederentreinen met eene gemiddelde samenstelling van vijftien wagens elk. Dit is dus een tamelijk belangrijk goederenvervoer.

2^o De sectie Herbestal-Raeren verbindt de lijnen van Sint-Vith-Montjoie-Raeren-Walheim naar Keulen en van Aken-Herbestal-Luik.

Op haar eigen lijn bedient zij het station van Eupen, open voor alle diensten : reizigers, reisgoed, koopwaren van allen aard.

Deze lijn werd vóór den oorlog door de Duitschers aangelegd met een strategisch doel ; zij wordt thans gebruikt voor het druk vervoer van troepen en materieel van en naar Sourbrodt (station van het kamp Elsenborn). Wordt dit opgeheven, dan zal men deze vervoertreinen moeten richten langs de lijn Stavelot-Weywerts-Sourbrodt met een zeer oneffen profiel en zeer moeilijk voor de exploitatie.

Om aan de inwoners van de geannexeerde gewesten alle tegemoetkoming te verschaffen en ze naar het oude België aan te trekken, werd een dienst van reizigerstreinen met gering getal wagens ingericht tusschen Herbestal, Raeren en terug ; van deze treinen wordt vooral gebruik gemaakt door de arbeiders en de scholieren.

Bij deze treinen zijn er waarvan weinig gebruik wordt gemaakt, maar over het algemeen vormen zij de wel gebruikte treinen voor heen- of voor terugreis. Zoo vervoert de trein 4850 gemiddeld slechts 8 reizigers, maar bij de terugreis, maken 370 reizigers van den trein 4851 gebruik.

Wat er van weze, het Beheer onderzoekt de mogelijkheid den dienst op die lijn te verminderen.

Behalve voor zijn lokaal goederenvervoer, wordt de sectie Herbestal naar Raeren, met voordeel gebruikt voor de talrijke treinen die de kolen vervoeren welke in België binnenkomen via Montzen en via Herbestal, voor Trois-Vierges en verder, en voor de grenspunten van Belgisch Luxemburg die de stations van het Luiksche bekken moeten ontlasten en de lijn van Pepinster naar Trois-Ponts, waarvan het profiel zeer ongunstig is.

3^o De lijn Adinkerke-Poperinghe heeft als tussenstations Leysse-Isenberghe-Rousbrugge alsmede de stopplaatsen Beveren (Yser) en Proven, die voor al de diensten toegankelijk zijn : reizigers, pakketten, goederen van allen aard; alsook de stopplaats Houthem-Wulveringhen, insgelijks toegankelijk voor alle diensten, rijtuigen en meubelwagens uitgezonderd.

Dat is eene oude krijgslijn. In beide richtingen loopen twee treinen, samengesteld uit een gemengd rijtuig, twee 3^{de} klasse-rijtuigen en een foergon. Deze treinen worden voortgetrokken door eene lichte locomotief. 's Winters zijn er gemiddeld geen vijftig reizigers; 's Zomers kunnen zij wat talrijker zijn. De ontvangsten kunnen echter de uitgaven voor de vier bedoelde treinen niet billijken.

Nochtans, zoo men in acht neemt, dat bedoelde lijn het verkeer vergemakkelijkt tusschen het Noorden van Frankrijk en onze Westerkust over Hazebrouck, meen ik dat het voorbarig wezen zou, den reizigersdienst op deze lijn af te schaffen. Hoe langs zoo meer krijgt onze zeekust haar druk bezoek van vroeger en het verkeer tusschen Poperinghe en Adinkerke mag in de toekomst als aanzienlijk worden geacht.

Voor de goederen wordt bedoelde lijn bediend door een tamelijk zwaar geladen trein, en soms wordt een tweede noodzakelijk geacht. Het goederenverkeer is er niet minder aanzienlijk dan op tal van andere tweede-ranglijnen in de landbouwstroken.

15. *Kan men op de tweede-rang-lijnen de regeling niet toepassen der buurtspoorwegen en der trams?*

Hoeft men op de geringe lijnen, bij elke stopplaats, statien met kostelijk personeel, seinen, enz.?

Waarom kunnen de treinwachters de kaartjes niet afgeven in de rollende treinen?

Op welke lijnen kan deze regeling der buurtspoorwegen worden ingevoerd?

ANTWOORD.

Men kan er niet aan denken, op de minder aanzienlijke lijnen de regeling der buurtspoorwegen en der trams in te voeren.

Immers, de stations en de halten dezer lijnen moeten niet enkel den dienst der reizigers verzekeren, maar insgelijks den goederendienst, de telegraaf, zelfs de telefoon en de post. Bovendien moet men er het oog houden op de veiligheid van de spoorbaan en op die der reizigers.

Deze onderscheidene diensten kunnen niet regelmatig worden waargenomen dan met een personeel in verhouding tot het verkeer en de uit te voeren bezigheden, personeel dat insgelijks moet waken op de talrijke belangen van het Bestuur.

Kaartjes worden in de rollende treinen door de treinwachters afgeleverd waar het sommige stopplaatsen geldt « zonder personeel »; het Bestuur past dezen maatregel slechts dan toe, wanneer hij geen bezwaar oplevert.

