

(N^r 57.)

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 30 DECEMBER 1925.

Verslag uit naam van de Commissie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien, belast met het onderzoek van de Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien voor het dienstjaar 1926.

(Zie n^r 5-XVIII van den Senaat.)

Aanwezig : de heeren DU BOIS, voorzitter ; DENS, DE VISCH, HIGUET, LIPPENS, QUINCHON, SEGERS, TOCH, VANDERICK, Baron VAN ZUYLEN, Burggraaf VILAIN XIII en FRAITURE, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De thans overwegende bezorgdheid is van financieelen aard.

Sedert den oorlog heeft een onwaarschijnlijk onevenwicht van de valuta in de meeste landen van Europa economische en financieele schokken te weeggebracht die een grooten weerslag hebben gehad op de Staatsbegrotingen, zooals zij voor de bevolking soms een zeer ernstigen invloed hebben gehad op hare stoffelijke levensvoorwaarden.

Gedurende gansch dien tijd heeft de Belgische munteenheid een reeks schommelingen gekend die zelfs op een bepaald oogenblik dreigden gevaarlijk te worden. Het ware zeer moeilijk geweest in dergelijke voorwaarden een critische studie te maken van het financieel vraagstuk bij de spoorwegen.

Deze studie was stellig mogelijk voor het verleden ; doch, indien het niet mogelijk was, uit hoofde van de onvaste

waarde van den frank, er de grondslagen uit te halen voor een financieele toekomstpolitiek van de Staatsbedrijven, dan was hare waarde zeer gering ; zij bleef dan nog slechts een loutere documentatie van overzichtelijken aard.

*
* *

Het onderzoek van de nieuwe financieele politiek door de Regeering ingeluid hoort niet tot de bevoegdheid van de Commissie van Spoorwegen. Doch, welke ook de persoonlijke meening zij der leden van de Commissie dienaangaande, zij waren het eens om te zeggen dat van nu af de studie van het financieele vraagstuk der spoorwegen met veel meer vrucht dan vroeger kan aangevat worden.

Een financieele gezondmaking en een muntstabilisatie zullen inderdaad toelaten de zaak vanaf de volgende begroting grondig te onderzoeken, dank zij de bestendigheid van den factor « geld », die tot heden van te veranderlijken aard was.

Wij beschikken nog niet over al de noodige gegevens om het vraagstuk in heel zijn omvang te beschouwen. Op het oogenblik dat deze regels worden neergeschreven, heeft uwe Commissie slechts de proeven ontvangen van het verslag over de verrichtingen van 1920 tot 1922, evenals enkele andere belangwekkende stukken. Hoewel den Minister van Spoorwegen dank wordt gezegd voor den spoed waarmee hij aan de Commissie de gevraagde documentatie heeft bezorgd, moet de verslaggever er op wijzen dat de juiste toestand slechts zal gekend zijn in den loop van het jaar 1926, indien van nu af door het Departement al het noodige wordt gedaan om het verslag over de jaren 1923, 1924 en 1925 bekend te maken in den loop van het eerste halfjaar 1926 of uiterlijk op 30 September 1926.

Men zal ons misschien antwoorden dat, vermits een dienstjaar slechts gesloten wordt op 31 December van het jaar dat volgt op dit van het besproken dienstjaar, de bekendmaking slechts kan geschieden nadat al de uitgaven verreft zijn. Het eerste gedeelte van die opmerking is juist; het tweede is eene gevolgtrekking waarbij wij ons niet aansluiten.

Inderdaad, moest men wachten tot al die verrichtingen verreft zijn opdat het Departement van Spoorwegen ons een juist omschreven verslag zou voorleggen, dan zou dit verslag zóó laat-tijdig komen dat het nut der bekendmaking voor den wetgever niet meer zou bestaan. Wij wijzen er trouwens op dat de uitslagen voor 1921 en 1922, die einde 1925 uitkomen, dus met drie jaar vertraging, nog benaderend zijn; dat, anderzijds, het verslag over 1913 in den loop van 1914 is kunnen verschijnen. Bijgevolg, indien geen enkele reden een laattijdige bekendmaking billijkt, dan pleiten veel redenen integendeel voor een spoedige bekendmaking. Diensvolgens dringt de Commissie aan bij het Hoofd van het Departement opdat het verslag met opgave van den werkelijken

en benaderenden toestand op 31 December 1925, in den loop van 1926 zou verschijnen.

Mocht het anders gebeuren dan zou elke ernstige financieele studie in de toekomst onmogelijk worden en het toezicht door het Parlement zou feitelijk ophouden te bestaan.

* *

Het onderzoek van een bepaalde begrooting door de Commissie moet zich niet beperken tot het betrekkelijk begrensde kader van het ontwerp zelf, doch het moet zich uitstrekken tot de gebeurlijke gevolgen welke dit ontwerp kan hebben op deze der volgende jaren, namelijk in zake kosten en nut van werken waarvan de uitvoering kan loopen over verschillende dienstjaren.

Het is daarbij niet aan te nemen dat in financieel opzicht de Commissie genoodzaakt zij, een na een, al de voorgaande begrootingen na te zien om globale uitslagen te verkrijgen. Zulks zou een groot tijdverlies zijn en den meest werkzame ontmoedigen. Zoo zullen nochtans de zaken staan indien de Minister niet dadelijk een door het Departement ingevoerde ongepaste nieuwigheid verhelpt.

Tot dusverre gaf het beheer van spoorwegen een omstandige tabel betreffende het kapitaal voor eerste inrichting en de financieele lasten vanaf den oorsprong. (Zie blz. A62 en A63 van het verslag over 1919.)

In het verslag over 1920 tot 1922, waarvan wij slechts proeven hebben, komt deze tabel niet meer voor en is zij vervangen door deze overgenomen op bladzijden A28 en A29 (jaren 1920 en 1922).

Uwe Commissie heeft geen enkel bezwaar tegen het behouden van laatstbedoelde tabel, integendeel, want zij bevat zeer belangwekkende gegevens, doch voor hooger vermeldde redenen meent zij dat de eerste tabel in haar

oorspronkelijken vorm moet hersteld worden.

Sedert het voorstellen der afzonderlijke begrotingen voor de vier besturen, kent bovendien de Wetgeving het kapitaal voor eerste inrichting niet van de besturen: zeewezen, posterijen, telegraaf en telefoon.

Het is noodig dat die drie besturen in bedoeld opzicht de jaarlijksche inlichtingen en het financieel overzicht geven, zooals het bestuur der spoorwegen dat doet.

Zooniet, zal het ons stoffelijk onmogelijk zijn op financieel gebied eenig advies te geven of eenige studie te maken die berust op ernstige en wetenschappelijke grondslagen.

Wij hopen wel dat de Minister het noodige zal doen opdat het voortaan zoo gebeure.

Om de diensten niet te nopen kostelijke werken aan te vangen, voegen wij er bij dat niets er zich tegen verzet dat die regeling met 1924 aanvangt voor de drie besproken besturen, vermits de verdeling der financieele lasten over de vier besturen van het Departement betrekkelijk nieuw is.

* * *

Om het financieel vraagstuk objectief te onderzoeken, moet men drie afzonderlijke tijdperken nagaan.

Het vóór-oorlogsche, tot 31 December 1913; dit van den oorlog, tot 31 December 1919: de stukken omvatten de zes jaren; het na-oorlogsche, van 31 December 1919 tot 31 December 1922, na welken datum wij slechts gedeeltelijke inlichtingen hebben.

Eerste tijdperk:

Het tijdperk van 1835 tot 1913 bevat zeer belangwekkende en kenschetsende gegevens voor de uitgaven voor eerste inrichting van het net.

Zij komen voldoende uit in de volgende tabel:

Van 1835 tot 1870, of gedurende zes

en dertig jaar, bedroeg de jaarlijksche uitgave gemiddeld 7,750,000 frank;

Van 1870 tot 1880 vertiendubbelt zij en stijgt tot 76 miljoen;

Van 1880 tot 1890 komt zij terug op 26 miljoen;

Van 1890 tot 1900 bedraagt zij 63 miljoen;

Van 1900 tot 1910 stijgt zij tot 79 miljoen en wijkt er niet zeer van af van 1910 tot 1913 als zij 77 miljoen bedraagt;

Op 31 December 1913 bereikt het kapitaal 2,933 miljoen.

Tijdperk van 1914 tot 1919:

Deze periode bevat een onvolledig dienstjaar, 1914, en een volkomen valscht dienstjaar, 1919.

Gedurende vier jaar, van 1915 tot en met 1918, is er geen enkele wijziging in het kapitaal voor eerste inrichting.

De voor de dienstjaren 1914 en 1919 gemiddelde jaarlijksche uitgave bedraagt 64 miljoen.

Op 31 December 1919 bedraagt het kapitaal 3 milliard 59 miljoen.

Tijdperk van 1920 tot 1922:

De toestand verandert, het jaarlijksch gemiddelde bereikt 130 miljoen.

Einde 1922 bedraagt het kapitaal 3 milliard 436 miljoen.

Op 31 December 1922 bedraagt ons kapitaal voor eerste inrichting, of liever de som der buitengewone uitgaven sedert 1834 voor heel het net, een juist totaal van fr. 3,436,261,626-24.

Op het eerste zicht zou het dus voorkomen dat die som de eenige leeningen zou voorstellen aan de Schatkist gedaan sedert 1834 en die wij met bepaalde annuïteiten aflossen.

Het is niet zoo.

Om den juiststen financieelen toestand te kennen, moet men van het kapitaal voor eerste inrichting de gedane vereemdingen van goederen aftrekken.

Op 31 December 1922 bereiken zij

fr. 13,306,738.75, waardoor het kapitaal voor eerste inrichting op 3 milliard 422,954,887 frank 40 centiem wordt gebracht.

Deze som is niet de eenige die door de Schatkist wordt voorgeschoten op rekening van de spoorwegen.

Men moet er inderdaad de sommen bijvoegen die ontleend worden wegens tekort in de gewone begrotingen.

In 1913 stelden de samengestelde saldo's der dienstjaren sedert 1834 een actief voor van fr. 12,523,290.35.

Dit herleidde zich op 31 December 1919 na het oorlogstijdperk tot een verlies-saldo van fr. 855,671,463.25, op 31 December 1922 teruggebracht op 823 miljoen 931,946 frank 25 centiem (geen bepaalde cijfers).

Daarbuiten heeft het Departement voor sommige dienstjaren op de buitengewone begroting als uitzonderlijke uitgaven de vergoeding voor levensduurte ingeschreven. De einde 1922 uit dien hoofde verschuldigde som bedraagt fr. 55,263,252.36.

Ten slotte stond op dien datum nog eene som vermeld van 5,500,000 frank, voorgeschoten voor het kapitaal der economaten, en waarvan dezen den last droegen.

Globaal bedroeg in 1922 het totaal der leeningen :

Eerste inrichting . fr.	3,422,954,887.49
Samengeteld tekort der gewone begrotingen	823,931,946.25
Duurtetoeslag	55,263,252.36
Economaat	5,500,000 »
Totaal . . fr.	4,307,650,086.10

* *

Het kapitaal voor eerste inrichting

van fr. 3,422,954,887.49 wordt zelf in twee deelen onderverdeeld :

- 1^o De geconsolideerde schuld ;
- 2^o De renten of annuïteiten.

Ende 1922 werd de geconsolideerde schuld onderverdeeld in :

Niet afgelost kapitaal.	2,496,083,986 98
Afgelost kapitaal	526,215,526 96

Totaal fr. 3,022,299,513 94

De renten en annuïteiten in :	
Afgeloste kapitalen	123,033,045 84
Blijft af te lossen	277,620,331 71
	400,655,373 55

Totaal fr. 3,422,954,887 49

Het Departement heeft dus eene som van fr. 649,250,568.80 afgelost sedert 1834, op een totaal van ongeveer 3,423 miljoen.

* *

In dit opzicht is het belangrijk te wijzen op een feit waarmee rekening moet gehouden worden telkens men het onderzoek van de begroting wil uitdiepen, zoowel voor de gewone als voor de buitengewone begroting :

1^o Het gedeelte van het kapitaal van eerste inrichting dat voortspruit uit de geconsolideerde schuld die wij nog moeten aflossen, verhoogt elk jaar, als zij op het eerste zicht logischerwijze zou moeten verminderen ;

2^o Het gedeelte van het kapitaal voor eerste inrichting, dat voortspruit uit kapitalen die overeenkomen met renten of annuïteiten die wij nog moeten aflossen, vermindert geleidelijk elk jaar ;

3^o Beide uitslagen hebben dus tegenovergestelde gevolgen, doch de eerste haalt het op den tweede in dien zin dat, ondanks het afdragen van intrest en een immer stijgende aflossing, het totaal van het kapitaal voor eerste inrichting dat verschuldigd blijft, bij het einde van elk jaar hooger is dan dit van het vorig jaar.

Ziehier enkele voorbeelden :

Blijft af te lossen :	31 December 1913.	31 December 1919.	31 December 1920.	31 December 1921.	31 December 1922.
Op geconsolideerde schuld fr.	2,172,917,540	2,182,409,747	2,340,792,248	2,455,516,455	2,496,83,8986
Op annuïteiten of renten	352,860,147	295,414,537	289,692,623	283,762,865	277,620,331

Anderzijds zal men opmerken dat de gewone begrooting elk jaar bezwaard wordt met stijgende financieele lasten voor de betaling van de aflossings-annuïteiten en de interesten.

Hoewel die financieele lasten, gedragen door de gewone begrooting en uitsluitend bestemd voor den dienst van het kapitaal voor eerste inrichting, voortdurend stijgen, verhoogt aldus het kapitaal dat zij moeten aflossen, zelf op eene wijze die onze aandacht moet gaande houden.

Deze uitslag is te wijten aan het feit dat de uitgaven voorzien op de buitengewone begrotingen, en die dus in de leening geput worden, immer hoger zijn dan de annuïteit der terugbetalingen.

Zoolang dit zal voortduren in de buitengewone begrooting, zal de af te lossen schuld toenemen en, hetgeen wij stellig niet uit het oog mogen verliezen, zullen onze financieele lasten die tot de gewone begrooting behooren, stijgen.

* * *

Mocht het enkel gaan om de verhooging van het kapitaal voor eerste inrichting, zonder te letten op den terugslag op de gewone begrooting, dan zou er geen aanleiding zijn tot onrust.

Het bedrijfskapitaal vergoedt inderdaad veruit het financieel kapitaal.

Doch de toestand doet zich anders voor als het de jaarlijksche financieele lasten betreft. Deze behooren tot de gewone uitgaven die zij thans verhoogden in de verhouding van één achtste. (Zie Begrooting 1926).

Bestemd om een dienst van interest en aflossing te verzekeren, hebben zij geen eigen tegenwicht op het actief en drukken zij klaarblijkend in min of meer groote mate op de economische zooals op de maatschappelijke zijde van de exploitatie.

Van dan af is het duidelijk dat de buitengewone begrooting, die men al te veel geneigd is subjectief te beschouwen, en die in 1924 haast een half milliard

bedroeg, in de komende jaren nauwkeurig zal moeten onderzocht worden met inachtneming van :

- a) De onmisbaarheid der werken ;
- b) Hun verdeeling over verschillende dienstjaren ;
- c) De financieele lasten die zij op de gewone begrooting naslepen ;
- d) Den weerslag die deze financieele lasten kunnen hebben op de economische vraagstukken waarbij de spoorweg een voorname, hoofdzakelijke of overwegende factor is, alsook van den weerslag dien zij kunnen hebben op de maatschappelijke vraagstukken die bestaan bij den spoorweg, zooals op elk gebied waar de arbeider een rol van eersten rang vervult.

* * *

Het daareven betoogde kan des te beter gestaafd worden daar, benevens de besproken zichtbare financieele lasten, nog min of meer onzichtbare lasten voorkomen.

Het zijn dezen die voortspruiten uit het opeengehoopt tekort van de vroegere jaren en dat op 31 December 1922, zooals wij er hooger op wezen, de som van fr. 823,931,946.25 bedroeg.

Tot 1914 sloot de begrooting nu eens met batig saldo, dan met een tekort ; een batig saldo vernietigde een vorig tekort en omgekeerd. Wij staan dus heden voor een uiterst gewichtigen nieuwen last.

Hoe zal de aflossing ervan verzekerd worden ? Door een verhooging van de financieele lasten op de gewone begrooting ?

Of zal men, zooals vroeger, het begrotingsoverschot aanwenden ?

Deze vraag wordt niet opgelost met de gegevens waarover wij beschikken.

Hoe dan ook, wij meenen aangetoond te hebben hoe belangrijk het financieel vraagstuk is, dat wij slechts hebben ingezet. Ook dringen wij nogmaals aan opdat het Departement in den loop van 1926 het financieel verslag der verrichtingen van 1925 zou meedeelen.

Zulks zal de Commissie in staat stellen het vraagstuk, dat wij in zijn groote trekken hebben omschreven, bij de bespreking van de volgende begrooting grondig te onderzoeken.

* *

Volgens de stukken door den Minister aan de Commissie voorgelegd, doet de verhooging der financieele lasten sedert 1913 zich voor als volgt :

1913:	108 miljoen	(ongeveer).
1919:	114	»
1920:	128	»
1921:	139	»
1922:	147	»
1923:	152	»
1924:	170	»
1925:	198	»
1926:	219	»

} benaderend.

} raming.

Halen wij uit die getallen enkele gevolgtrekkingen.

Een vergelijking tusschen den last in 1913 van 108 miljoen, die goud-frank verbeelden en den last in 1926, door papier-geld voorgesteld, zou kunnen leiden tot de meening dat het spoorwegbedrijf nog een groot draagvlak heeft voor financieele lasten, vermits de waarde van het goud ten opzichte van het papier 4.1-4.2 bedraagt, wat er op neerkomt te zeggen dat onze 219 miljoen van 1926 gelijk staan met 52 of 53 miljoen in 1914.

Een dergelijke redeneering kan wiskundig juist schijnen, doch zij is van geener waarde als men een begrooting moet onderzoeken waarvan men het evenwicht wil verzekeren.

Wij moeten inderdaad niet uit het oog verliezen dat de kromme van onze financieele lasten niet afhankelijk is van de kromme van den wissel.

Zij wordt door de volgende gegevens beheerscht :

1^o De uitgaven van de buitengewone begrooting ;

2^o De verschillende bedragen aan de Schatkist betaald voor den interest der jaarlijksche leeningen ;

3^o De duur der aflossing ;

4^o Het gebeurlijk tekort van onze gewone begrooting.

Welnu, het Parlement kent n^r 1^o, het weet niets van n^r 2^o en nog minder van n^r 3^o, hoewel men in de meening verkeert dat de aflossingsduur over een en tachtig jaar loopt.

Herhaaldelijk hebben wij, niet als verslaggever doch als senator, getracht ophelderingen in te winnen op dit gebied.

Vermits de in openbare vergadering, bij de bespreking der begrootingen overigens te goeder trouw afgelegde verklaringen beslist onjuist zijn, moet die kwestie der terugbetalingen eens en voor goed opgeklaard worden.

In de vergadering van 7 Februari 1923 gaf het toenmalige hoofd van het Departement, de geachte heer Neujean, dienaangaande volgende inlichting :

« Voor de berekening der financieele lasten van den spoorweg, worden afzonderlijk eenerzijds de rekening der interesten en, anderzijds, de lasten voor aflossing opgemaakt.

» De rekening der interesten wordt bepaald volgens het werkelijk door het Departement van Financiën betaald bedrag.

» Wat de aflossing betreft, heeft men zich gehouden bij de wettelijke dotatie van fr. 0.30, die overeenstemt met een aflossing over een en tachtig jaar en een breuk ».

Wij aarzelen niet te beweren dat, indien aldus wordt gehandeld bij de spoorwegen, de rekeningen volkomen onjuist moeten zijn.

Deze methode kan inderdaad slechts juist zijn in zooverre het de schuld 3 t. h. betreft, aflosbaar in een en tachtig jaar ongeveer. Zij is het niet meer indien de interest 3 t. h. overschrijdt. Inderdaad, voor een dotatie van fr. 0.30 t. h. voor het kapitaal, lost men af : tegen 4 t. h. in zeven en zestig jaar en half ; tegen 5 t. h. in acht en vijftig jaar en half ; tegen 6 t. h. in ongeveer twee en vijftig jaar ; tegen 7 t. h. in zeven en

veertig jaar ongeveer ; tegen 7 1/2 t. h. in vijf en veertig jaar.

Die tabel toont aan dat men volgende drie gegevens niet kan overeenbrengen :

a) Fr. 0.30 t. h. dotatie voor het kapitaal ;

b) Een en tachtig jaar voor den duur der aflossing ;

c) Een veranderlijke interest.

Welnu, vermits wij weten dat de Schatkist aan den Spoorweg leent tegen een interest die elk jaar verschilt, is het bedrag van de dotatie van fr. 0.30 t. h. slecht gevestigd, ofwel is de duur der aflossing in een en tachtig jaar onjuist. Er is geen middenweg.

Brengen wij in herinnering wat wij reeds gezden.

Elk jaar ontleent de spoorweg een bepaalde som aan de Schatkist.

Zoodra die som vast staat, moet insgelijks een vaste en bestendige aflossingsannuïteit voorzien worden.

De eenvoudige logica en vooral een goed financieel beleid gebieden dat derwijze gehandeld wordt bij het einde van elk jaar.

Elke jaarlijksche leening moet aldus haar eigen bestaan hebben en onafhankelijk zijn van het bestaan der voorgaande of volgende leeningen.

Het totaal der bestendige annuïteiten zal het bedrag der financieele lasten van de begrooting bepalen.

Dan, en dan alleen, zullen wij kunnen oordeelen of het beter is om, laat ons nemen 100 miljoen voor een jaar ontleend, tegen 7 1/2 t. h. af te lossen (wij overschrijden thans dit bedrag, naar het schijnt), gedurende een en tachtig jaar een last te dragen van 7,521,489 frank op de gewone begrooting, zoo men geneigd is den duur te behouden ; ofwel of het niet beter is een last te dragen van 7,800,000 frank gedurende slechts vijf en veertig jaar, zoo men de dotatie van fr. 0.30 t. h. wil behouden.

Wij zijn zoo vrij de welwillende aandacht van den Minister op dit punt te vestigen, en houden ons overtuigd dat het belang van de zaak hem niet zal

ontsnappen en dat hij haar zal doen onderzoeken met de noodige zorg. Met de gegevens waarover het beschikt, is het Parlement thans niet in staat het vraagstuk te bespreken.

* * *

Bij den aanvang van ons verslag hebben wij gezegd dat de spoorweg een voorname rol vervult in het economisch leven van het land. Inderdaad, de vervoertarieven sluiten zich aan bij den prijs der koopwaren en hebben dus een « invloedscoëfficiënt » op dezer afzet. Vandaar de natuurlijke neiging aan het spoorwegbedrijf gunsttarieven te vragen. Daarbij is de spoorweg een bedrijf dat op eigen krachten moet leven, dat zich nog moet ontwikkelen om te beantwoorden aan nieuwe vereischten, doch dat slechts door zijn eigen economisch leven kan bestaan zoo het zijn verplichtingen kan vervullen, zoowel ten opzichte van het kapitaal als ten opzichte van de bezoldiging van zijn personeel en van de uitgaven der exploitatie.

Het is onmisbaar gebleken de vervoertarieven voor talrijke koopwaren en hun algemeene rangschikking te herzien.

Wij zullen ons dienaangaande beperken bij volgende inlichtingen, om dit verslag niet te lang te rekken.

Vóór den oorlog waren de koopwaren volgens hun waarde volgenderwijze gerangschikt :

In de 4^e klasse, de voortbrengselen van 50 frank en minder per ton ;

In de 3^e klasse, de voortbrengselen van 50 frank tot 150 frank ;

In de 2^e klasse, de voortbrengselen van 150 tot 400 frank ;

In de 1^e klasse, de voortbrengselen van meer dan 400 frank.

Deze ladder dagteekende van 1868.

Naar aanleiding der herziening, bestaan voortaan de zes volgende klassen :

Koopwaren waarvan de waarde niet 100 frank per ton overschrijdt, 6^e klasse ;

Koopwaren waarvan de waarde 100 tot 250 frank bedraagt, 5^e klasse ;

Koopwaren waarvan de waarde 250 tot 750 frank bedraagt, 4^e klasse ;

Koopwaren waarvan de waarde 750 tot 1,350 frank bedraagt, 3^e klasse ;

Koopwaren waarvan de waarde 1,350 tot 2,000 frank bedraagt, 2^e klasse ;

Koopwaren waarvan de waarde 2,000 frank overschrijdt, 1^e klasse.

Bij de herziening werd anderzijds vastgesteld dat sommige voortbrengselen onderschat waren.

Het geldt voortbrengselen met min of meer hooge waarde, gaande tot 15,000 frank per ton. Voor deze is men overgegaan tot een nieuwe oordeelkundige rangschikking, doch de rangschikking van talrijke eetwaren werd geëerbiedigd.

* *

Wij hebben er herhaaldelijk op gewezen dat de spoorwegen ten onrechte vervoerkosten dragen die normaal zouden moeten ten laste vallen van andere Departementen :

Reiskaarten aan verminderden prijs, de helft of het vierde van den prijs, vervoer van militairen, enz., al die leveringen worden gedaan door een bedrijf zonder vergoeding vanwege de Departementen die ze normaal zouden moeten dragen.

Zoolang de begrooting van spoorwegen samenging met de algemeene begrooting, en slechts een vak was van het geldkoffer waarin de Staat zijne ontvangsten legt, en waarin hij put om zijne betalingen te doen, was de kwestie der kosteloze leveringen of tegen verminderden prijs van geen belang voor de begrooting.

Dit is niet meer het geval sedert de spoorweg inzake uitgaven en ontvangsten een besloten lichaam is geworden.

De begrooting van het bedrijf moet bedoelde lasten niet langer dragen.

Inderdaad, ofwel zijn zij gewettigd door om 't even welke redenen, en dan moeten de betrokken Departementen het bedrag van die lasten op hunne begrooting inschrijven en het beloop

ervan weervragen aan de belastingen en niet aan de regie, ofwel zijn het niet gewettigde gunsten, en dan moeten zij afgeschaft worden.

Wij hebben de zekerheid dat de spoorwegen voor tientallen van millioenen uitgaven dragen voor Landsverdediging, die bij dit Departement en niet bij het spoorwegbedrijf zouden moeten ingeschreven worden.

Het lijdt geen twijfel dat, met dit stelsel, het bedrijf, in plaats van een voorzien boni van meer dan één millioen, veel meer winst zou maken.

Dit stelsel is trouwens, op politiek gebied, volstrekt zedelijk, want het geeft aan het Belgische volk de trouwe weergave van wat elk Departement kost.

Wat wij zeggen over de spoorwegen is insgelijks toepasselijk op de posterijen.

Het Departement van financiën zal aan den postcheckdienst eene som betalen van 10,750,000 frank voor wedden, loon, enz...

Het Departement van spoorwegen leent echter kosteloos aan het Ministerie van financiën het bedrag van ongeveer 600 millioen van den checkdienst, terwijl de spoorwegen, om aan de Financiën dezelfde som te ontleenen, een interest van 40 tot 50 millioen moeten betalen.

Is het niet redelijk dat de Financiën aan het Departement van spoorwegen denzelfden interest betalen als dien door de spoorwegen aan het Departement van Financiën betaald ?

Aldus zou de gewone begrooting van gansch het Departement, in plaats van met een tekort van 16 millioen te sluiten, vast en zeker met een boni sluiten.

* *

Dit jaar werden er door sommige dagbladen vrij levendige klachten, — in ieder geval tendentieux en door belanghebbenden ingegeven, — geuit over de duurte van den telefoondienst en het mislukken van onzen dienst voor draadloze telegrafie.

Het is nuttig het Parlement hierover nader in te lichten.

België heeft allereerst in 1902 op het vasteland telefoonbureelen met centrale batterij geopend, hetgeen een onbetwistbaar voordeel was op hetgeen vroeger bestond.

In 1914 deed het Beheer der Telegrafen een der eersten in Europa de pupin-kabels Brussel-Antwerpen en Luik Verviers leggen.

Deze kabels waren voor België een krachtige hulpbron na den wapenstilstand.

Zij leveren bovendien op financieel gebied eene belangwekkende opbrengst, zoowel door het verhuren van een zeker aantal verbindingen Brussel-Antwerpen als door het aantal lijnen met verzekerde werking tusschen Brussel-Antwerpen en tusschen deze laatste stad en het buitenland.

Wat de automatische telefonie betreft, werd België door den oorlog zwaar beproefd, daar het door den vreemdeling bezet werd gehouden, hetgeen het geval niet was noch voor Duitschland, noch voor Engeland, noch voor Holland.

Sedertdien moet men erkennen dat het Beheer van Telegrafen en Telefonen vlug is te werk gegaan. Immers, drie groote automatische bureelen, die ieder 10,000 abonneuten kunnen voldoen, werden geopend te Brussel (Ukkel, Jette en Schaarbeek).

De overeenkomsten worden gesloten voor Brussel, Stroostraat (20,000 abonneuten) en voor Linthout (10,000 abonneuten). In het begin van 1927 zal Brussel van automaattoestellen voor 60,000 abonneuten voorzien zijn. Antwerpen, reeds gedeeltelijk automatisch, zal eerlang volledig ingericht zijn. Een nieuw bureau zal opgericht worden te Antwerpen-Zuid. Voor Luik ligt het plan ter studie. Ter conferentie van Parijs, die onlangs heeft plaats gehad, en waar de vakkundigen der Europeesche techniek vergaderd waren, hebben dezen er hun verwondering over uitgedrukt dat het Beheer van Telegrafen en Telefonen op dit gebied met

dergelijke snelheid was te werk gegaan.

Brussel is de eenige groote hoofdstad die aldus is ingericht. Wij komen vóór Parijs, Londen, Berlijn, Rome, enz., die bij hen nog ontwerpen bestudeeren welke bij ons werden verwezenlijkt.

Dit jaar zal de automatische telefonie worden uitgebreid tot buitenbureelen: Visé, Remicourt, Reckheim, Hoeylaert, Tervueren, Loochristi; hier nog toont België den weg.

Het vraagstuk der kabels Brussel-De Panne, Brussel-Herbesthal, Brussel-Rijsel en Brussel-Roozendaal, waarover in een belangrijk gedeelte van ons verslag van verleden jaar werd gehandeld, is geregeld of bijna geregeld.

Het aantal abonneuten is meer dan verdubbeld, vergeleken bij 1914.

De telefoontarieven zijn minder hoog dan overal elders.

Ziehier eenige cijfers :

ABONNENTEN MET ZWAK VERKEER.

Plaatselijk verkeer :

	PRIJS	
	maximum 600 gesprekken	met inbegrip van 1000 gesprekken
Brussel en Antwerpen	340	400
Le Havre (1) . . .	350	350
Parijs	672	672
Rotterdam.	857	857
Liverpool	642	1070
Londen	697	1123
Dusseldorf (2). . .	468	780
Kopenhagen (3) . .	748	748

ABONNENTEN MET STERK VERKEER.

8,000 gesprekken per jaar.

Antwerpen-Brussel . . fr.	1,275
Parijs	1,800

(1) Eene taxe van installatie ten bedrage van 205 frank wordt geëischt; verder dan 300 meter van het doel, wordt zij verhoogd met 60 frank per hectometer.

(2) Eene taxe van installatie ten bedrage van 416 frank wordt geëischt.

(4) Eene taxe van installatie ten bedrage van 550 frank wordt geëischt.

Frankrijk	1,440
Rotterdam	1,175
Liverpool	4,150
Londen	4,200
Dusseldorf	4,700
Kopenhagen	1,930

Gewestelijke gesprekken.

België, 30 centiem per 3 minuten, straal van 30 kilometers.

Frankrijk, 60 centiem per 3 minuten, straal van 25 kilometers.

Nederland, fr. 1.80 per 3 minuten, van 15 kilometers.

Duitschland, fr. 1.56 per 3 minuten, straal van 15 kilometers.

Zwitserland, fr. 1.25 per 3 minuten, straal van 20 kilometers.

Engeland, fr. 2.94 per 3 minuten, straal van 32 kilometers.

Kopenhagen, fr. 1.10 per 3 minuten, straal van 20 kilometers.

Gesprek van stad tot stad, 50 kilometer.

België, 1 frank (fr. 0.50 vóór den oorlog);

Frankrijk, fr. 1.20 (taxe per departement);

Nederland, fr. 4.45;

Duitschland, fr. 4.66;

Engeland, 5 frank;

Denemarken, fr. 2.75;

Zwitserland, fr. 2.12.

Het bleek ons noodig in al deze bijzonderheden te treden, ware het maar om de dwalingen van sommige, trouwens nog al zeldzame dagbladen, te weerleggen, die het publiek misleiden met aan hetzelfde onnauwkeurige inlichtingen te verstrekken. Deze dagbladen steunen alsdan op deze inlichtingen als op bewijzen om een veldtocht in te zetten met het oog op den afstand der telegraphen en telefonen aan Amerikaanse personaliteiten, wier namen men zelfs aanhaalt.

De Belgische Staat is niet bereid zijne telegraphen en telefonen af te staan, en het zijn niet de artikelen geschreven

in inschikkelijke dagbladen door klaarblijkelijk en naamloos onbevoegdheden, die den Staat van meening zullen doen veranderen.

* *

INTERCONTINENTALE POST VAN RUYSELEDE.

In den loop der besprekingen over de vorige begrootingen, hebben wij levendig aangedrongen opdat de intercontinentale post van Ruysselede binnen afzienbaren tijd in werking kunne treden.

Thans zijn er 7 pijlers op 8 van 275 meter hoogte opgericht.

De achtste, die den neergestorten pijler moet vervangen, zal in de Lente worden opgericht.

De uitzending zal aanstaanden zomer in werking kunnen treden, en van dan af zal er een dienst van eenzijdige verbindingen kunnen tot stand worden gebracht met de bijzonderste correspondenten.

De intercontinentale post is hoofdzakelijk bestemd om verbindingen met groote draagwijdte naar Congo en Noord- en Zuid-Amerika mogelijk te maken.

Omstreeks November aanstaande, zal de ontvangstpost te Liedekerke bij Denderleeuw in werking treden, en van dit oogenblik af zal het groot radio-telegrafisch centrum normaal kunnen werken.

Het Beheer der telegraphen volgt aandachtig de proeven van verbindingen met *korte golflengte*, die sedert ongeveer twee jaar in talrijke landen worden genomen.

Deze verbindingen beginnen oprecht belangwekkend te worden, onder opzicht van den handel, ofschoon zij nochtans nog zeer onregelmatig zijn, heigeen de posten met lange golflengte steeds onontbeerlijk maakt.

Nochtans worden de posten met korte golflengte met kleinere kracht ingericht; onder geldelijk opzicht van de exploitatie bieden zij dus een ernstig

voordeel *tijdens de uren waarop zij kunnen gebezigd worden.*

Ook denkt men er overal aan de groote posten van uitzending met lange golflengte te verdubbelen met een post met korte golflengte.

In afwachting dat dergelijk stelsel voor den post van Ruysselede kunne ingevoerd worden, denkt het Beheer van telegrafen en telefonen er aan eerlang eene radiotelegrafische verbinding met korte golflengte in te richten naar Congo, met een proefstation te benutten.

De leden der Commissie verzoeken den Minister van Spoorwegen op te merken dat de installatie van draadloze telegrafie te Ruysselede ondoeltreffend zal zijn voor Congo, zoolang de Kolonie op haar grondgebied geen post heeft opgericht van gelijke kracht als de Belgische post, en die de verbinding kan verzekeren.

Men houdt zich in Congo sedert 1912 met draadloze telegrafie bezig.

De ingewijden, weinig talrijk, helaas, weten alleen tot hoeveel rampvolle hoofdstukken de tegenslagen der draadloze telegrafie in Congo stof verleen.

Het is dus van belang, niet in de dwalingen te vervallen waarvan wij in het verleden de droevige ondervinding hebben opgedaan. Het ware bijgevolg onontbeerlijk dat de Minister van Spoorwegen bij zijn collega van Koloniën krachtdadig aandringe, ten einde zoo spoedig mogelijk de intercontinentale telegrafische verbinding te verwezenlijken.

In elk geval ware het geraadzaam dat het Beheer der telegrafen gemachtigd worde zich ten spoedigste in betrekking te stellen met de bevoegde diensten der Kolonie, ten einde tot eenheid van handeling te komen en deze nationale taak te doen slagen.

* *

Het koninklijk besluit van 1 Decem-

ber 1924 heeft de wedden van al de Staatsbedienden geregeld.

Deze wedden bevatten twee deelen: een vast gedeelte en een veranderlijk gedeelte.

Onder de beschouwingen ter rechtvaardiging van bedoeld koninklijk besluit, zijn er bijzonder belangwekkende voor het Departement van Spoorwegen.

Ziehier:

« Gezien het veranderlijk gedeelte in verhouding moet staan met het vast gedeelte, om het evenwicht en de harmonie in de bezoldiging te handhaven, en dat het... enz. »

Daaruit blijkt dat twee bedienden die een gelijk vast gedeelte trekken, een gelijk veranderlijk gedeelte zullen ontvangen.

Welnu, bij het Departement van spoorwegen is het zoo niet; men stelt eenig verschil vast. Werklieden en bedienden, die eene gelijke vaste bezoldiging genieten, ontvangen een verschillend veranderlijk gedeelte.

Als het index-cijfer bij voorbeeld 480-510 aanwijst, zal een bediende met 3,600 frank jaarloon 2,100 frank veranderlijk loon ontvangen; een groot aantal werklieden met gelijk vast inkomen ontvangen 1,860 frank, andere 1,560 frank, andere nog 1,500 frank.

Maakt dus verschillen die ten minste schommelen tusschen 240 en 600 frank per jaar.

Ongetwijfeld vergen dergelijke toestanden dringende verbetering.

Hetzelfde geldt voor de verblijfsvergoeding. Het kabinet Van de Vyvere had de herziening van dit vraagstuk noodig geacht, omdat de wijze waarop het was opgelost geworden rechtmatige klachten had uitgelokt. De tegenwoordige Regeering heeft erkend dat deze herziening logisch was.

Wij vragen dat de herziening van beide vraagstukken — veranderlijk gedeelte en verblijfsvergoeding — tegelijkertijd zou geschieden, om geen toestanden in het leven te roepen die nog kiescher zouden zijn dan de thans

bestaande, doordat beide vraagstukken niet samen werden opgelost.

Wij weten wel dat het evenwicht in de begrooting, in al de begrootingen, de bezorgdheid moet beheerschen van alwie is begaan met den economischen en socialen vooruitgang, maar wij moeten wel doen opmerken dat, om dezen economischen en socialen vooruitgang tevens te bevorderen, de Staatsbedrijven niet ondoordacht, bij gemis van inschrijving op hun actief van ontvangsten ter vergelding, de uitgaven moeten dragen die zij voor andere departementen doen, ofwel tariefverminderingen die hun worden opgelegd door de omstandigheden of door den wetgever, uit overwegingen die niets hebben te maken met de industriële exploitatie van een Staatsbedrijf.

Het zijn de andere betrokken departementen die deze bijkomende lasten op hunne begrooting moeten schrijven. Dit kan zonder veel papiererij gebeuren, door toepassing van een forfaitair stelsel. Men is dezen weg opgegaan voor de betaling van de officieele briefwisseling aan de postregie. Het aangevangen werk moet worden voortgezet zoo men wil dat de begrootingen der Staatsbedrijven bestuurlijk duidelijk, financieel gezond en sociaal rechtvaardig zouden zijn.

Twee begrootingen hadden het vorig jaar betrekking op de Staatsbedrijven.

Een betrof de spoorwegen, de andere de onkosten der besturen.

Dit jaar is er slechts een enkele begrooting voor het heele departement, maar de verrichtingen van elk bestuur zijn duidelijk omschreven.

In dit opzicht is het eene stelsel het andere waard, maar wij verkiezen het tegenwoordige, dat een beter overzicht geeft en niet twee afzonderlijke verslagen vergt.

Het vorig jaar ontstond zich een be-

spreking over een artikel van het begrotingsontwerp dat voor doel had het spoorwegbestuur en de daarbijhoorende diensten (electriciteitsdiensten en centrale drukwerkdienst) vrij te stellen van de verplichtingen der wetten van 20 Juli 1921 en van 10 Juni 1922 op de comptabiliteit der betaalbaar gestelde credieten, alsook van de besluiten en verordeningen ter uitvoering deze wetten genomen, behoudens sommige uitzonderingen.

Bij de behandeling van de vorige begrooting werd verstaan dat deze bepaling zou ophouden van kracht te zijn op 31 December 1925. Dit jaar echter behelst het begrotingsontwerp dezelfde bepaling.

Alvorens de zaak onder den juridischen gezichtshoek te beschouwen, bekijken wij haar onder den practischen hoek.

Het Spoorwegbestuur wenscht de voorafgaande controle der betaalbaar gestelde credieten te vermijden onder voorwendsel dat deze controle de spoedige uitvoering der werken, het sluiten van gunstige koopen, enz., belemmert.

Daarin ligt een diepe grond van waarheid, doch deze waarheid is mede van toepassing op de overige bedrijven, vooral op die van het zeewezen, de posten en de telegrafen.

Bijgevolg, zoo men artikel 8 aanneemt, moet men het uitstrekken tot het geheele Departement. Dit is zoo waar dat er thans algemeen geklaagd wordt, in al de besturen, over de vertraging, op het stuk van personeel namelijk, door het nutteloos, ondoeltreffend en vaak schadelijk optreden van den afgevaardigde van het Departement van Financiën.

Het postbestuur mag geen boventallig brievenbesteller tot titelvoerend brievenbesteller benoemen zonder een hoop formaliteiten te moeten vervullen, die den maatregel uitstellen en de verbetering van de openbare diensten tegenhouden zonder dat de Staatsfinanciën daar in het minste bij gebaat zijn.

Wat den juridischen kant van de zaak betreft, mag men niet uit het oog verliezen dat eene begrootingswet in den tijd is beperkt.

Wat betreft artikel 8, is twijfel mogelijk, dat wil zeggen dat men kon meenen dat artikel 8 de waarde heeft van eene wetsbepaling die rechtsgeldig blijft tot dat zij door de wetgeving is ingetrokken.

Om juridische geschillen te vermijden die onvoorziene gevolgen zouden kunnen hebben, want over beide stellingen zullen de juristen verdeeld zijn, en om aan de besturen eene redematige soepelheid in de exploitatie te geven, stelt uwe Commissie bij artikel 8 het volgende amendement voor :

Den aanhef van artikel 8 tot de woorden « de wetten van 20 Juli 1921 » te vervangen door de volgende woorden : « Zijn niet meer van toepassing tot 31 December 1926, op de besturen afhangelende van het Departement van Spoorwegen, de wetten van 20 Juli 1921, enz. »

Wij hopen dat de Minister zich bij dit amendement zal aansluiten.

* * *

Laat ons de gewone begrooting even in oogenschouw nemen.

SPOORWEGEN.

Uitgaven : fr. 1,837,953,777.19 ;
Ontvangsten : 1,839,200,000 frank.
Vermoedelijk boni : een millioen.

Hooger hebben wij duidelijk uiteengezet dat, mits eene oordeelkundige verdeling der lasten tusschen de Departementen, dit boni ruim kon worden verhoogd.

ZEEWEZEN.

Ontvangsten : 42,249,500 frank ;
Uitgaven : 57,272,235 frank.

Vermoedelijk tekort : 15 millioen.

Men moet niet vergeten dat het zee-wezen in twee deelen is verdeeld : eigen beheer en overheidsdepartement. Dit

laatste deel heeft dus niet de ontvangsten van een Staatsbedrijf, doch kan hooge en stijgende uitgaven hebben.

Een groote verhooging van de ontvangsten kon worden bekomen zoo men merkkelijk de loodsrechten, die in papieren franken worden geheven, verhoogde ; het spreekt van zelfs dat deze verhooging derwijze zou moeten worden ingevoerd dat daardoor de beweging in onze havens niet werd geschaad.

Wij weten dat het Departement zijn best doet, in overleg met het Departement van buitenlandsche zaken en met Nederland.

Wij drukken de hoop uit dat de Nederlandsche Regeering op de Belgische voorstellen zal ingaan, opdat wij in ruime mate de zware kosten van onzen loodsdienst zouden kunnen verlichten.

POSTERIJEN.

Ontvangsten : 208,871,760 frank ;
Uitgaven : 203,856,451 frank.

Boni : 5 millioen, dat voor verhooging vatbaar is om de redenen die wij, naar aanleiding van de post-checks, hebben uiteengezet.

TELEGRAFEN EN TELEFONEN.

Ontvangsten : 162,542,600 ;
Uitgaven : 162,536,738 frank.
Sluit in evenwicht.

Wij willen enkel wijzen op de geringheid onzer telefoontarieven, waarover wij het hooger reeds hadden.

Bovendien wijzen wij op een studie die haar belang kon hebben.

Sommige abonneenten betalen enkele honderden frank per jaar, alswanneer het aanleggen van de voor hen bestemde lijn duizenden en tienduizenden frank heeft gekost.

Wij verzoeken den Minister deze zaak door zijn bestuur te doen onderzoeken. Wij achten dat er daar een voor de Schatkist schadelijk misbruik is, zonder eenig voordeel voor de collectiviteit.

ELECTRICITEIT. — DRUKWERKDIENT.

De ontvangsten wegen op tegen de uitgaven.

LUCHTVAARTWEZEN.

Ontvangsten : 150,000 frank ;

Uitgaven : 8,164,877 frank.

Tekort : 8 millioen.

Het geldt een burgerlijken dienst, afgescheiden van de Landsverdediging en gevoegd bij het spoorwegbestuur.

Deze overdracht had de overneming van een deel van het personeel voor gevolg.

Men wees er ons op dat bedienden die sedert ettelijke jaren tot dezen dienst behoorden, die zonder de overdracht daarbij zouden zijn gebleven, bericht van hunne afdanking hebben ontvangen vanwege het Departement van Spoorwegen, omdat zij aan sommige voorgeschreven voorwaarden niet voldoen.

Daar het een overgenomen dienst geldt, vragen wij dat, ten aanzien van bedienden die reeds sedert enkele jaren in dienst zijn, men niet zoo streng zou zijn als ten aanzien van kandidaten uit het privaat leven en die, zooals de vorigen, zich niet op bewezen diensten kunnen beroepen.

* * *

BUITENGEWONE BEGROOTING.

Voor het Departement bedraagt zij 443 millioen, bijna een half milliard frank.

Dat is veel. Men zal haar moeten onderzoeken, rekening houdend met de beschouwingen die wij hooger ten bestegaven, zoowel wat het spoedeischende en het belang van de werken betreft als wat aangaat het kapitaal van eerste inrichting en de financieele lasten die op de gewone begrooting zullen drukken.

De meest belangrijke credieten zijn bestemd voor de spoorwegen : 291 millioen 574,300 frank, en voor de telegraafen : 124,501,100 frank.

De omslag van deze sommen staat op de bladzijden 200 en volgende van de Begrooting.

* * *

Wij besluiten dit verslag met de critiek door sommige leden van de Commissie geoefend.

Levendige klachten lieten zij hooren over den maildienst Oostende-Dover.

Ofschoon zij hulde brachten aan het personeel, konden zij niet nalaten vin-nige critiek te oefenen over het gemis van onderhoudswerken, het gemis van moderniseering onzer mailbooten en de onbezonnen uurregeling.

Zij wezen vooral op het feit dat de mailbooten een snellen dienst moeten verrichten, die niet op zich zelf moet worden beschouwd, doch als een uitbreiding van het spoorwegnet, bestemd om het reizigersverkeer te doen toenemen, mits de spoedige aankomst in goede voorwaarden mogelijk te maken van reizigers uit en naar het vasteland.

Thans zijn er twee overtochten daags. Een boot vertrekt uit Oostende rond half elf ; een ander in den namiddag ; daarna, gedurende achttien uren achtereen is er geen vertrek meer.

Bovendien is de tijd tusschen het vertrek van den trein en de aankomst van de boot veel te lang.

De zeereis is veel te lang.

Willen wij met buitenlandsche lijnen in concurrentie treden, dan moeten beide zaken grondig worden gewijzigd.

Dezelfde leden deden opmerken dat, in andere landen, de tol- en paspoort-formaliteiten tot een minimum werden beperkt.

De Commissie verzoekt het hoofd van het Departement, na te gaan wat in dien zin kon worden verbeterd op de lijn Oostende-Dover.

De aandacht van den Minister werd in de Commissie geroepen op het internationaal spoorwegverkeer, en wel op dit tusschen België eenerzijds, en Mid-den-Europa en Italië anderzijds.

Wil men zich naar Tsjecho-Slowakije of Italië begeven, dan stelt men met ongenoegen vast dat, in tegenstelling met wat vroeger bestond, de aansluiting met de spoorwegen in Elzas-Lotharingen slecht is.

Het is ongelooflijk dat wij in dit opzicht niet beter door Frankrijk worden bijgestaan ; men zou werkelijk zeggen dat zij ten allen prijs aan de Belgische reizigers, die over Luxemburg, Straatsburg, Basel willen reizen, de verplichting willen opleggen van dezen normalen weg af te zien ten gunste van omwegen die echter over Parijs loopen, centrum der groote Fransche spoorwegnetten.

Wij drukken hier den wensch uit dat deze behandeling van België op internationaal spoorweggebied, het voorwerp uitmake van onderhandelingen tusschen

het Hoofd van het Departement en de spoorwegmaatschappijen en, desnoods, tusschen de Belgische en de Fransche Regeering, zoo de achteruitstelling van de Belgische spoorwegen ten gunste van die uit Elzas-Lotharingen, mocht voortduren. Van Duitsche zijde zijn ook gelukkige wijzigingen mogelijk en de Commissie verzoekt den Minister dienaangaande de noodige onderhandelingen aan te knopen.

Eensgezind, min drie stemmen, stelt uwe Commissie voor de Begrooting goed te keuren.

De Voorzitter, De Verslaggever,

A. DU BOIS. ARM. FRAITURE.

BIJLAGE

VRAAG.

Zou de Minister aan de Commissie van Spoorwegen het aantal spoorwegbedienden kunnen opgeven die het jaarlijksch verlof van zes dagen met betaald loon zullen genieten ?

Welke maatregelen en middelen wendt het beheer aan om de bezuinigingen te verwezenlijken die dit verlof billijken ?

ANTWOORD.

63,689 ingeschreven werklieden van het spoorwegbedrijf zullen de toekenning van zes verlofdagen met loon genieten. Daarbij zullen ongeveer 5,600 voor goed aangestelde arbeiders, die reeds vier dagen verlof hadden, twee dagen meer krijgen.

De uitgave die voortvloeit uit het toekennen aan de werklieden van die zes verlofdagen met loon bedraagt ongeveer 10,200,000 frank.

De hervorming zal echter geen enkele begrootingsuitgave naslepen.

De studiën gedaan door het hooger bestuur en de paritaire commissie laten toe thans te zeggen dat een aanzienlijk gedeelte van de noodige bezuiniging zal verwezenlijkt zijn vanaf 1 Januari.

Door een inspanning van het personeel, en in verband met de verbeteringen die zullen aangebracht worden in de inrichting van den arbeid, de uitrusting, de samenstelling van voorraad-reserves, enz., zal men er toekomen in de werkplaatsen en andere werven in driehonderd dagen voort te brengen wat thans in driehonderd en zes gedaan wordt.

Gelet op de verbintenissen van het Beheer de middelen tot voortbrengst uit te breiden, hebben de afgevaardigden der syndicale inrichtingen van het personeel bevestigd dat zij, tegenover dergelijken blijk van goeden wil van het Beheer, instaan voor den goeden wil van het personeel. De wederaanpassing van

de werknorma's zal gaandeweg gebeuren volgens de vastgestelde uitslagen van die verbeteringen. Alzoo zal, zonder nieuwe uitgave van den Staat, en zonder verlies voor het personeel dat hetzelfde jaarlijksch premievoordeel zal genieten, de toekenning van zes dagen verlof met loon verwezenlijkt zijn.

Wat de werklieden betreft die posten vervullen waarin zij gedurende hun verlof moeten vervangen worden, is het door bezuinigingen gedaan door het Beheer, in samenwerking met het personeel, dat men er toe zal geraken de uitgaven wegens vervanging te dekken.

Van nu af mag men verschillende bezuinigingen, voor een bedrag van 3,000,000 frank ongeveer, als verworven aanzien, namelijk :

1^o Het vervaardigen van stukken van materieel in de hoofdwerkplaatsen ;

2^o Het verhoogen van het aantal slijpmachines in de groote werkplaatsen, waardoor vermindering van personeel mogelijk wordt ;

3^o Het aanleggen van voldoende voorraadreserves op de plaatsen van verbruik ;

4^o De uitbreiding van het beroeps-onderwijs.

Anderzijds beslaat het programma der te verwezenlijken bezuinigingen, en waarvan de verwezenlijking van heden af genoeg vast staat om er op te kunnen rekenen :

1^o Minder goederentreinen 's Zondags te rangeeren en te doen loopen ;

2^o Immer meer uitgebreide toepassing van het methodisch onderhoud der sporen (bestendig onderhoud), dat het onderhoud door nazoeking vervangt ;

3^o Het snel vervoer van de arbeiders van den dienst van wegen en werken naar hun werk ;

4^o De afschaffing van de hagen langs de spoorlijnen overal waar zij niet aan een noodwendigheid beantwoorden (bezuiniging van onderhoud).

Deze bezuinigingen zullen het overige van de uitgave dekken.