

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session 1931-1932	N° 98	Zittingsjaar 1931-1932	
BUDGET N° XXVIII. AMENDEMENT N° 93.	SÉANCE du 20 janvier 1932	VERGADERING van 20 Januari 1932	BEGROETING N° XXVIII. AMENDEMENT N° 93.

BUDGET
du Ministère des Transports pour l'exercice 1932

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. VROOME

MADAME, MESSIEURS,

L'examen du projet de budget a donné lieu, dans les diverses sections et dans la Commission centrale, à un échange de vues au sujet de nombreuses questions, touchant tout particulièrement, la Société Nationale des Chemins de fer, la Marine comprenant la pêche maritime, et le tourisme. — Disons, cependant, qu'en général il n'y a pas eu, dans les diverses observations présentées, des propositions de modifications importantes pouvant amener des changements notables dans les diverses exploitations. C'est dans cet esprit, et pour permettre à la Chambre d'aborder la discussion que la Commission centrale a adopté l'ensemble du budget par dix voix contre trois, réservant cependant d'autres votes pour divers articles, notamment les numéros 31 et 45, au sujet desquels nous aurons l'occasion de revenir un peu plus loin dans le présent rapport.

CONSIDERATIONS GENERALES.

Malgré l'adjonction du Département de la pêche maritime dont les services étaient précédemment gérés par le Ministre de l'Agriculture, entraînant une augmentation de

(1) La Commission, présidée par M. Hallet, était composée :

1° des membres de la Commission des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Navigation : MM. Anseele, Bouchery, Debersé, Debruyne (René), Deconinck, De Jaegere, Desmedt, Everarts de Velp, Gelders, Maillen, Neujean, Pépin, Petit, Pierco, Renier, Samyn, Sandront, van Outryve d'Ydewalle, Vindevogel, Vroome, Winandy ;

2° des membres désignés par les sections : MM. Marquet, Mundelee, Pépin, Marck, Joris, Vergels.

Le présent rapport n° 98 a été distribué le 26 janvier 1932. (Art. 4 de la résolution de la Chambre relative à l'examen des Budgets.)

BEGROETING
van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1932

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER VROOME

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het onderzoek van het begrootingsontwerp lokte, in de verschillende afdelingen en in de Middenafdeeling, een gedachtenwisseling uit over tal van quaesties welke voornamelijk in verband staan met de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, en met het Zeewezen, dit laatste omvattende de zeevisserij en het toerisme. Zeggen wij nochtans, dat, over het algemeen, er geen voorstellen tot belangrijke wijzigen werden gedaan, die merkelijke veranderingen in de verschillende bedrijven zouden kunnen teweegbrengen. Het is met dien verstande en om de Kamer toe te laten de bespreking aan te vatten, dat de Middenafdeeling de begrooting in haar geheel aangenomen heeft met tien stemmen tegen drie, terwijl zij nochtans een ander standpunt innam voor verschillende artikelen, namelijk de nummers 31 en 45, waarop wij, in dit verslag, de gelegenheid zullen hebben, nader in te gaan.

ALGEMEENE BESCHOUWINGEN.

Ondanks de opneming in het Departement, van de zeevisserij waarvan de diensten vroeger beheerd werden door den Minister van Landbouw, hetgeen de uitgaven met

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit :

1° de leden van de Commissie voor Spoorwegen, Posterijen, Telegrafien en Zeewezen : MM. Anseele, Bouchery, Debersé, Debruyne (René), Deconinck, De Jaegere, Desmedt, Everarts de Velp, Gelders, Maillen, Neujean, Pépin, Petit, Pierco, Renier, Samyn, Sandront, van Outryve d'Ydewalle, Vindevogel, Vroome, Winandy ;

2° de leden aangeduid door de afdelingen : MM. Marquet, Mundelee, Pépin, Marck, Joris, Vergels.

Dit verslag n° 98 werd rondgedeeld op 26 Januari 1932. (Art. 4 van het besluit van de Kamer betreffende de behandeling van de Begrootingen.)

dépenses de 2,529,800 francs, le budget général du Ministère des Transports, comporte dans son ensemble la somme de 236,729,810 francs pour les dépenses d'exploitation en 1932, contre le chiffre de 254,879,330 francs en 1931, soit une diminution de 8 p. c. Cette diminution est principalement obtenue dans le compte des « Services Centraux », article 38, pour indemnités allouées à la Société Nationale des Chemins de fer belges, en compensation des réductions de tarifs de transport accordées aux familles nombreuses et de l'application à la métallurgie luxembourgeoise des tarifs appliqués à la métallurgie belge. Une diminution sérieuse, soit 5,588,000 francs est également à signaler dans les services de l'Aéronautique, et notamment dans la part d'intervention de l'Etat dans le déficit de la Société S.A.B.E.N.A., réduction résultant du fait de la diminution du prix de revient ainsi que de l'augmentation des recettes de la dite Société.

D'autre part, les comptes « recettes d'exploitation » nous donnent en prévision le chiffre de 114,861,760 francs pour l'année 1932, contre 117,459,070 francs pour 1931, ce qui paraît parfaitement normal.

Dans les dépenses extraordinaires, qui accusent, cette année, une diminution d'environ 50 p. c., soit 13 millions 550,000 francs, contre 27,760,000 francs, il est à remarquer une somme de 7 millions et demi (deuxième tranche), pour l'acquisition d'un nouveau paquebot pour la ligne Ostende-Douvres, en remplacement du navire « Stad Antwerpen », devenu vétuste et par là insuffisant pour assurer la liaison avec l'Angleterre; de même une somme de 3 millions de francs pour l'achat d'un bateau baliseur pour la côte dont la construction est reconnue indispensable, à moins de compromettre sérieusement la sécurité de la côte, pour les navigateurs, par suite de l'insuffisance du balisage, ce qui pourrait provoquer des sinistres mettant en danger des vies d'hommes.

Il va sans dire que des dépenses de ce genre peuvent être qualifiées de très heureuses.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER.

La Commission a exprimé sa satisfaction en ce qui concerne la déclaration faite par le Ministre des Transports, annonçant que la Société Nationale des Chemins de fer a envisagé un programme de travaux à exécuter dans le courant de 1932 et comportant une somme de 895 millions.

Ce programme comporte trois parties :

1. Un programme de travaux de premier établissement de 400 millions.
2. Un programme de renouvellement de 280 millions.
3. Une commande de 300 voitures métalliques de 210 millions.

Les travaux de premier établissement intéressent le service de la voie, à concurrence de 245 millions, dont 195 millions pour les voies et les bâtiments, et 50 millions pour la signalisation.

Le programme de renouvellement d'un montant de 280

2,529,800 frank vermeerderde, omvat de algemeene begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, een gezamenlijk bedrag van 236,729,810 frank voor de bedrijfsuitgaven, in 1932, terwijl dit cijfer 254,879,330 frank beliep in 1931; er is dus een vermindering van 8 t. h. Deze laatste werd vooral verkregen in de rekening der « centrale diensten », artikel 38, uit hoofde van de toelagen, toegekend aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, ter vergoeding voor de verlaging der vervoertarieven, verleend aan de groote gezinnen, en wegens de toepassing op de Luxemburgsche metaalnijverheid van de tarieven der Belgische metaalnijverheid. Een ernstige vermindering, hetzij 5,558,000 frank, is insgelijks aan te wijzen in de Luchtvaartdiensten en namelijk wat betreft het aandeel van den Staat in het tekort der Maatschappij S.A.B.E.N.A., een vermindering voortvloeiende uit de verlaging van den kostprijs alsmede van de verhooging der ontvangsten van bedoelde maatschappij.

Anderzijds, worden de « exploitatieontvangsten » geraamd op 114,861,760 frank voor het jaar 1932, tegen 117,459,070 frank voor 1931, hetgeen volkomen normaal schijnt.

In de buitengewone uitgaven die, dit jaar, een vermindering aanwijzen van 50 t. h. ongeveer, hetzij 13 miljoen 550,000 frank, tegen 27,760,000 frank, moet een som van 7 1/2 miljoen aangestipt worden (tweede schijf) voor den aankoop van een nieuwe boot voor de lijn Oostende-Dover, ter vervanging van het schip « Stad Antwerpen » dat oud geworden is en daardoor ontoereikend werd om de verbinding met Engeland te verzekeren; er wordt ook een som van 3 miljoen frank voorzien voor den aankoop van een betonningsschip voor de zee kust; de bouw er van wordt onvermijdelijk geacht, wil men niet de veiligheid onzer kust voor de scheepvaart ernstig in het gedrang brengen, wegens de ontoereikendheid der betonning die ongevallen met levensgevaar zou kunnen veroorzaken.

Het spreekt vanzelf dat uitgaven van dien aard als zeer gelukkig moeten beschouwd worden.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER SPOORWEGEN.

De Commissie drukte hare voldoening uit over de verklaring van den Minister van Verkeerswezen, welke aankondigde dat de Nationale Maatschappij der Spoorwegen een programma van werken opgemaakt heeft, die uit te voeren zijn in den loop van 1932 en eene uitgave van 895 miljoen omvatten.

Dit programma bestaat uit drie deelen :

1. Een programma van eerste inrichtingswerken voor 400 miljoen;
2. Een vernieuwingsprogramma voor 280 miljoen;
3. Een bestelling van 300 metalen rijtuigen, ten bedrage van 210 miljoen.

In de werken van eerste inrichting is de dienst van de baan begrepen ten beloope van 245 miljoen, waarvan 195 miljoen voor sporen en gebouwen en 50 miljoen voor signalisatie.

In het vernieuwingsprogramma voor een bedrag van 280

millions se rapporte à concurrence de 45 millions au renouvellement du matériel et à concurrence de 235 millions à la voie.

En fait de commandes à effectuer à bref délai, il est à citer :

35,000 tonnes de rail, valeur 37 millions; 200,000 traverses métalliques pour une valeur de 20 millions; 42,000 mètres carrés de ballast pour 15 à 16 millions et 1,000 wagons à marchandises pour 30 millions.

Il est réconfortant de savoir, en ce moment de crise, que ces commandes seront confiées à l'industrie nationale et que passant des paroles aux actes, la Chambre et le Sénat ont été à même d'adopter récemment un projet de loi proposant la construction de 925 voitures métalliques.

Il n'est pas sans utilité de faire ressortir les avantages de l'adoption de voitures métalliques, plutôt que de voitures en bois dont la construction est abandonnée de plus en plus. Notons, en passant, que la Compagnie des Wagons-lits a été la première en Europe à adopter les voitures métalliques (en 1920) et que depuis, ce genre de voitures est mis en service dans les plus grands pays, tant à l'usage des services de banlieue que celui destiné aux grands express; il en est de même pour les wagons postaux. On peut dire que la construction en bois est définitivement abandonnée par toutes les compagnies de chemins de fer et ce serait une bien grande erreur pour un pays comme le nôtre, qui possède tant de vieux matériel démodé de vouloir persévérer dans la construction des voitures en bois, malgré que le coût de celles-ci soit environ 10 p. c. meilleur marché.

Les voitures métalliques peuvent être considérées sous trois aspects différents : sécurité du voyageur, durée et indéformabilité, et économie dans l'entretien.

En ce qui concerne la sécurité, il est incontestable qu'elle soit beaucoup plus grande, puisque la grande résistance des caisses métalliques empêche ou rend plus difficile le télescopage ou l'écrasement à la suite d'accidents, résistance à laquelle contribue l'union rigide de la caisse au châssis. L'éclatement des bois qui est si périlleux pour les voyageurs ne se produit pas non plus, et enfin dans ces voitures il n'y a pas à craindre des risques d'incendie.

Quand à la durée et l'indéformabilité, il est logique qu'elles doivent être plus grandes que celles de voitures à caisses en bois quoique cependant, les voitures métalliques étant depuis si peu de temps en service, il ne soit pas possible d'avoir des détails précis à ce sujet; — rien ne peut cependant justifier une opinion contraire.

Au point de vue de l'entretien de ces voitures, il est hors de doute que sur ce point les liaisons rigides des éléments de la caisse métallique prouvent un avantage notable sur les assemblages des mêmes éléments des caisses en bois.

Il est à noter, toutefois, que quelques compagnies du Nord de l'Europe, considérant les avantages et les inconvénients des deux modes de construction, se demandent s'il y a vraiment intérêt à adopter les voitures métalliques pour leur pays; ainsi, par exemple, l'administration de l'Etat finlandais émet l'opinion que le climat très rude

millioen, is 45 miljoen voorzien voor de vernieuwing van het materieel en 235 miljoen voor de baan.

Onder de bestellingen welke binnenkort zullen moeten gedaan worden, kan men aanstippen :

35,000 ton spoorstaven, ter waarde van 37 miljoen; 200,000 metalen dwarsleggers voor een waarde van 20 miljoen; 42,000 kubiekmeter ballast voor 15 tot 16 miljoen en 1,000 koopwarenwagens voor 30 miljoen.

Het is bemoedigend te hooren dat, in deze tijden van crisis, deze bestellingen zullen gedaan worden bij de nationale industrie en dat Kamer en Senaat, de daad bij het woord voegend, onlangs in de gelegenheid gesteld werden een wetsontwerp aan te nemen waarbij voorgesteld werd 925 metalen rijtuigen te bouwen.

Het heeft wel zijn nut te wijzen op de voordeelen van het aannemen van metalen rijtuigen in plaats van houten rijtuigen welke hoe langs hoe minder gebouwd worden. Laten wij, terloops, aanstippen dat de Compagnie des Wagons-lits het eerst in Europa (1920) metalen rijtuigen aangenomen heeft en dat, sedertdien, dit soort rijtuigen in de grootste landen in gebruik genomen werd, zoowel voor buurt-als voor snelverkeer; hetzelfde is met de postwagens gebeurd. Men mag zeggen dat al de groote spoorwegmaatschappijen afgezien hebben van de constructie in hout en het zou wel een grove dwaling zijn voor een land als het onze, dat nog met zooveel ouderwetsch materieel op den hals zit, te blijven volharden in het bouwen van houten rijtuigen, al zijn deze ook nagenoeg 10 t. h. beterkoop.

De metalen rijtuigen kan men van drie verschillende kanten beschouwen : veiligheid van den reiziger, duur en onwrikbaarheid en goedkoop onderhoud.

Wat de veiligheid betreft, staat het buiten kijf dat deze veel grooter is vermits, door het grooter weerstandsvermogen van de metalen bakken, bij ongevallen het op elkaar loopen of de versplintering verhinderd of in groote mate bemoeilijkt wordt, wat te danken is aan de stevige verbinding van den bak met het onderstel. De versplintering van het hout, welke zoo gevaarlijk is voor de reizigers, wordt eveneens vermeden en, ten slotte, is er in deze rijtuigen ook geen brandgevaar te vreezen.

Wat den duur en de onwrikbaarheid betreft, is het logisch dat deze grooter moeten zijn dan deze van de houten rijtuigen ofschoon het, evenwel, gezien de metalen rijtuigen nog maar sedert korten tijd in gebruik zijn, — nog niet mogelijk is zulks met juistheid te kunnen bepalen; — niets zou echter een tegenovergestelde meening wettigen.

Wat het onderhoud van de rijtuigen aangaat, bestaat er geen twijfel over dat op dit stuk de stijve verbinding van de onderdeelen van den metalen bak een aanmerkelijk voordeel biedt, vergeleken bij de monteering van dezelfde stukken van de houten bakken.

Er moet, evenwel, opgemerkt worden dat eenige maatschappijen uit Noord-Europa, ten aanzien van de voor- en nadeelen van beide wijzen van constructie, zich afvragen of er belang bij is de metalen rijtuigen voor hun land aan te nemen; zoo, bijvoorbeeld is het Beheer van den Finischen Staat van oordeel dat, ter oorzaak van het zeer streng

de ce pays en hiver provoquera dans les voitures en acier un refroidissement plus intense; elle croit en plus qu'il est à craindre que l'humidité se condense à l'intérieur et estime que les voitures métalliques sont plus lourdes et plus coûteuse. Autant de détails d'une importance capitale auxquels il convient que la Société Nationale de nos chemins de fer fasse attention.

MARINE.

Nous avons signalé l'initiative de doter la ligne Ostende-Douvres d'une nouvelle unité en remplacement du « Stad Antwerpen », initiative d'autant plus heureuse que dans les milieux maritimes on suit avec grand intérêt les améliorations apportées à notre liaison avec l'Angleterre. Nous pouvons d'ailleurs déclarer que l'administration de la Marine continuera à poursuivre activement l'application de toutes les améliorations intéressantes qui peuvent être envisagées dans l'art de la construction navale; à ce sujet il n'est pas sans intérêt de rappeler ici que, de toutes les lignes reliant l'Angleterre avec le Continent, celle d'Ostende-Douvres fut :

La première à équiper tous ses paquebots de la télégraphie sans fil.

La première à posséder des navires à aubes filant 22 nœuds.

La première à posséder des bateaux à turbines filant 24 nœuds.

Celle qui disposa toujours de la flottille la plus rapide de la Manche.

En ce moment on étudie un projet de paquebots à moteurs, à la vitesse de 24 nœuds, ce qui serait un nouveau succès à ajouter à tous ceux que la ligne a déjà recueillis antérieurement.

Aussi, c'est à juste titre que les voyageurs apprécient davantage chaque année les navires de notre ligne nationale dont, en plus, l'accroissement constant et important du trafic est une preuve incontestable de la grande vogue dont elle jouit.

Voici quelques chiffres indiquant le nombre de voyageurs transportés :

En 1846	12,698
En 1870	37,376
En 1890	75,868
En 1900	114,813
En 1913	254,169
En 1925	298,479
En 1930	432,689

A part le transport de voyageurs, les paquebots assurent également le courrier postal, l'expédition des colis postaux, de primeurs et produits périssables, les finances et valeurs, ainsi que des automobiles et chevaux de course.

En 1930, ce service a comporté 655,040 petits colis, près de 13 millions de kilogrammes de marchandises diverses et 1,200 autos. Ce trafic d'autos qui se développe rapidement est l'objet de l'attention spéciale de tous les services intéressés.

klimaat, in den Winter, in de stalen rijtuigen een grootere verkoeling zal ontstaan; het meent, daarenboven, te moeten vreezen dat de vochtigheid zich binnen zal vereenigen en dat de metalen rijtuigen zwaarder en duurder zijn. Het groot belang van deze bijzonderheden mag natuurlijk niet ongaan aan de aandacht van onze Nationale Spoorwegaanschaap.

ZEEWEZEN.

Wij hebben de aandacht gevestigd op het voornemen op de lijn Oostende-Dover een nieuwe eenheid in de vaart te brengen ter vervanging van de « Stad Antwerpen »; dit initiatief is des te verheugender, daar men in de scheepvaartkringen met groote belangstelling de verbeteringen volgt, welke aangebracht worden in onze verbindingen met Engeland. Trouwens, wij mogen verklaren dat het Beheer van Zeewezen zal blijven voortgaan met de toepassing van al de interessante verbeteringen welke op het gebied van den scheepsbouw mochten het licht zien; in dit verband is het misschien van belang hier in herinnering te brengen, dat van al de lijnen welke Engeland met het vasteland verbinden, deze van Oostende-Dover :

het eerst al haar pakketbooten voorzien heeft van draadloze telegrafie;

het eerst raderschepen in de vaart bracht welke 22 knopen liepen;

het eerst turbinebooten in de vaart bracht welke 24 knopen liepen;

steeds de meest snelvarende vloot van het Kanaal bezat.

Op dit oogenblik, ligt een ontwerp ter studie van motorpakketbooten met 24 knopen snelheid, wat een nieuw succes wezen zou na al deze welke reeds mochten geboekt worden.

Het is dan ook met reden, dat de reizigers ieder jaar de schepen onzer nationale lijn meer naar waarde schatten; de voortdurende en belangrijke vermeerdering van het verkeer is bovendien een onbetwistbaar bewijs van de groote faam die zij geniet.

Ziehier enkele cijfers die het getal vervoerde reizigers aanwijzen :

In 1846	12,698
In 1870	37,376
In 1890	75,868
In 1900	114,813
In 1913	254,169
In 1925	298,479
In 1930	432,689

Benevens het vervoer van de reizigers, verzekeren de booten ook de verzending van de brieven, de postcolli, vruchten en aan bederf onderhevige stoffen, gelden en waarden, alsmede automobielen en renpaarden.

In 1930, omvatte deze dienst 655,040 kleine colli, bij de 13 miljoen kilogram verschillende waren en 1,200 automobielen. Dit automobielenvervoer dat zich snel ontwikkelt houdt de bijzondere aandacht gaande van al de betrokken diensten.

Grâce à un service impeccable, il arrive fréquemment, sans heurts, tout en respectant les horaires et en assurant les correspondances, à embarquer et débarquer à Ostende, endéans les vingt-quatre heures comptées de minuit à minuit, jusqu'à 12 mille passagers, chiffre unique sans doute en matière de transports trans-Manche.

Il nous plait de rendre ici un hommage mérité à tout le personnel qui à juste titre peut être considéré comme appartenant à l'élite. La ligne Ostende-Douvres est sans contredit une gloire nationale, dont notre pays peut être fier.

LA PÊCHE MARITIME.

Autre gloire nationale : les pêcheurs de notre littoral; Jusqu'à nos jours les familles de nos pêcheurs flamands sont restées fidèles à leur dure profession; elles y sont restées attachées de père en fils et tous les descendants se sentent irrésistiblement attirés vers la mer; les nouveaux éléments, cependant, sont rares, ce qui n'est pas sans danger pour l'avenir même de cette industrie naguère si florissante. Heureusement, les défections sont rares aussi, car il est quasi-général que tout fils appartenant à la famille de pêcheurs naviguera lui aussi et consacrera sa vie entière au métier si dur de ses aïeux. Il est donc un devoir national que d'encourager les jeunes gens qui s'adonnent à la pêche maritime, d'assurer leur avenir, leurs vieux jours, et de donner assistance aux veuves et orphelins lorsqu'un sinistre enlève leur gagne-pain. En recommandant aux jeunes éléments de suivre les traces de leur père, il faut qu'ils ne s'engagent pas dans une voie incertaine.

Le champ d'activité de l'industrie de la pêche n'est pas sans limites et il est indispensable que l'initiative des armateurs à la pêche et des marchands de poissons doit être secondée par les Pouvoirs publics. L'industrie de la pêche maritime comprend beaucoup d'intérêts; armements plus ou moins puissants, une multitude de patrons-pêcheurs, marchands de poissons et beaucoup d'industries connexes, telles que usines frigorifiques, constructions de bateaux, corderies, etc., etc.; tous ces intérêts son liés et le sort en dépend de celui des pêcheurs, des producteurs.

Toutes les branches de cette industrie souffrent terriblement de la crise. Un ensemble de mesures et de lois ont consacré le progrès technique et assuré un statut social au pêcheur; il appartient maintenant aux Services compétents d'étudier les questions d'exploitation proprement dites; assistance aux armements et patrons-pêcheurs, tarifs de faveur aux commerçants, livraisons rapides, sécurité de conservation des produits entièrement périssables par l'acquisition de wagons isothermes, réouverture des marchés étrangers, création de débouchés nouveaux et propagande pour la vulgarisation de consommation à l'intérieur du pays.

Cette industrie de la pêche se trouve engagée dans une impasse qui soulève les plus angoissants des problèmes; tous les armements à vapeur, sauf deux, ont disparu, et

Dank zij een volmaakt werkenden dienst, gebeurt het dikwijls dat hij, zonder horten of stooten, met naleving van de uurroosters en inachtneming van de treinaansluitingen, te Oostende, binnen de 24 uren, gerekend van middernacht tot middernacht, 12 duizend passagiers kan inschepen en aan wal zetten, helgeen ongetwijfeld een eenig cijfer is in zake vervoer over het kanaal.

Wij houden er aan hier een verdiende hulde te brengen aan het geheele personeel dat terecht onder het beste mag gerekend worden. De lijn Oostende-Dover is ongetwijfeld een nationaal sieraad waarover het land trotsch mag zijn.

DE ZEEVISSCHERIJ.

Een ander nationaal sieraad : de visschers onzer zee-kust. Tot op den huidige dag, bleven onze Vlaamische visschersgezinnen trouw aan hun harten stiel; het beroep ging over van vader tot zoon en alle afstammelingen voelen zich onweerstaanbaar aangetrokken door de zee; nieuwelingen nochtans zijn zeldzaam en deze omstandigheid is niet zonder gevaar voor de toekomst zelf van deze vroeger zoo bloeiende nijverheid.

Gelukkig zijn de uitvallers ook zeldzaam, want het is een bijna algemeen verschijnsel dat de zoon uit een visschersgezin ook op zee zal varen en gansch zijn leven het hard bestaan van zijn voorouders leiden zal. Het is dus een nationale plicht de jongelieden aan te moedigen, die het zeevisschersberoep kiezen, hun toekomst en hun ouden dag te verzekeren en voor de weduwen en weezen te zorgen wanneer hun kostwinner bij een schipbreuk het leven mocht laten. Wanneer men aan de jonge elementen den raad geeft de voetsporen van hun vader te drukken, dan mag het niet gebeuren dat zij een onzekere richting inslaan.

De werkkring van het zeevisscherijbedrijf is niet onbegrensd en het is volstrekt noodig dat het initiatief van de reeders en de vischhandelaars gesteund worde door de Openbare Besturen. Met het zeevisscherijbedrijf zijn veel belangen gemoeid; minder of meer machtige reederijen, talrijke patroons-visschers, vischhandelaars en menigvuldige aanverwante bedrijven, zooals koelinrichtingen, scheepswerven, touwslagerijen, enz. enz.; al deze belangen zijn verbonden en hun lot is afhankelijk van dit van de visschers, van de voortbrengers.

Al de takken van dit bedrijf hebben zeer onder de crisis te lijden. Door een stel maatregelen en wetten, werd de technische vooruitgang in de hand gewerkt en een sociaal statuut aan den visscher verzekerd; thans is het de taak van de bevoegde diensten de eigenlijke exploitatie-vraagstukken te bestudeeren; hulpverlening aan de reeders en patroons-visschers, gunsttarieven voor de handelaars, vlugge bestelling, veilige bewaring van de volkomen bederfbare producten door den aankoop van isothermische wagens, wederopening der buitenlandsche markten, opsporing van nieuwe afzetgebieden en propaganda voor de verbreiding van het verbruik in het binnenland.

Het visscherijbedrijf bevindt zich voor het oogenblik in een uiterst neteligen toestand; al de stoomreederijen zijn, op twee na, verdwenen en indien de toestand nog wat

si la situation perdure encore un peu il est à craindre que l'industrie entière sera vouée à une ruine imminente.

Le pays ne peut pas rester sourd aux cris d'alarme lancés par les intéressés et il serait criminel de ne pas mettre tout en œuvre, sans tarder, pour remédier, c'est le cas de le dire, le bateau qui est en train de sombrer.

Aussi nous crions : S. O. S. ; l'heure est grave !

LE TOURISME.

Si nous avons tenu à rendre un hommage mérité dans le chapitre précédent, à des initiatives dues aux différents services du Ministère des Transports, nous n'hésitons pas à déclarer maintenant que, en ce qui concerne la question touristique, les pouvoirs intéressés paraissent être en-dessous de tout.

A plusieurs reprises déjà, notamment dans notre rapport de l'année précédente, nous avons fait ressortir toute l'importance de cette nouvelle industrie que représente le Tourisme, importance qui (on serait en droit de le croire) est ou bien inconnue ou bien méconnue. Le tourisme est une richesse nationale inexploitée; c'est la parure de notre pays; nos villes d'art, notre littoral incomparable, notre Campine sauvage, nos Ardennes pittoresques, nos fleuves, nos sites. Cette richesse-là nous ne sommes pas à même de la mettre en valeur. On estime qu'à la France, des richesses de ce genre rapportent 15 milliards. La France, l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne consacrent des sommes fabuleuses, que nous avons citées dans notre rapport de l'année dernière, au développement du Tourisme. Partout autour de nous, nous voyons se poursuivre une action énergique, soutenue et encouragée par les Pouvoirs publics. Si nous ne consentons pas les sacrifices nécessaires, la Belgique tombera au dernier rang à cet égard. L'Office du Tourisme qui devrait annuellement pouvoir disposer d'au moins 15 millions, dispose à peine de la dixième partie, comprenant la somme mesquine, si pas ridicule de 500,000 francs, que le Gouvernement entend lui accorder ! A côté de cela rappelons cependant la belle promesse de notre honorable Monsieur le Premier Ministre qui, le jeudi 11 juin 1931, en prenant la direction du Gouvernement et du pays déclarait entre autres :

« Nous nous efforcerons également d'attirer de plus en plus, en ce pays, les visiteurs étrangers pour qu'ils apprennent à mieux connaître ses sites, ses richesses artistiques et les ressources de son sol et de ses industries. »

Nous ne doutons pas des bonnes intentions de l'honorable Premier Ministre à l'égard du Tourisme, et nous comprenons l'excuse que rien d'autre que la situation financière actuelle est cause de la réduction du subside qui a été porté à la moitié. « Nécessité impérieuse de réduire toutes les dépenses ! » C'est la raison invoquée. Il faut opérer des compressions sur toutes les catégories de dépenses. Très bien. Mais nous disons et prétendons que le crédit alloué au Tourisme n'est pas une dépense; c'est un investissement de capital, dont chaque franc en rapporte des milliers.

blijft voortduren, dan valt er te vreezen dat gansch het bedrijf een nakenden ondergang tegemoet gaat.

Het land mag niet doof blijven voor de noodkreten van de belanghebbenden en het ware misdadig niet, onverschillig, alles in het werk te stellen om, men mag het wel zeggen, het schip weer vlot te brengen, dat op het punt staat te zinken.

Wij roepen dan ook : S. O. S. ; de stonde is ernstig !

TOERISME.

Indien wij in het voorgaand hoofdstuk terecht hulde gebracht hebben aan het initiatief dat uitgegaan is van de verschillende diensten van het Ministerie van Verkeerswezen, dan aarzelen wij geen oogenblik om thans te zeggen dat wat het toerisme betreft, de betrokken besturen volslagen werkeloos schijnen te zijn.

Herhaalde malen reeds, namelijk in ons verslag van het vorig jaar, stelden wij het belang in het licht van deze nieuwe nijverheid : het Toerisme; dit belang, men zou geneigd zijn het te gelooven, is ofwel onbekend, ofwel miskend. Het toerisme is een niet geëxploiteerde bron van nationalen rijkdom; het is het sieraad van ons land : onze kunststeden, onze onvergelykelijke kust, onze wilde Kempen, onze schilderachtige Ardennen, onze stroomen, onze landschappen. Wij zijn niet in staat dien rijkdom productief te maken. Men is van meening dat rijkdommen van dien aard aan Frankrijk 15 milliard opbrengen. Frankrijk, Spanje, Italië, Duitschland, besteden fabelfachtige sommen aan de ontwikkeling van het toerisme; wij hebben die sommen aangehaald in ons verslag van verleden jaar. Overal, rondom ons, zien wij een krachtdadige en aanhoudende actie voeren, die aangemoedigd wordt door de Openbare Machten. Indien wij niet de nodige opofferingen doen, zal België tot den laatsten rang terugvallen, te dien opzichte. De Dienst van het Toerisme die jaarlijks, over 15 millioen ten minste zou moeten beschikken, bekommt ternauwernood een tiende van dit bedrag, omvattende de geringe, zooniet belachelijke som van 500,000 frank die de Regeering hem wil toekennen ! Wij moeten nochtans herinneren aan de mooie belofte van onzen achtbaren Eerste-Minister die, op 11 Juni 1931, toen bij de leiding van de Regeering en van het land in handen nam, onder meer verklaarde :

« Wij zullen insgelijks trachten, in steeds ruimere mate, de buitenlandsche bezoekers in dit land te lokken, opdat zij beter zijn landschappen, zijn kunstrijksdommen en de mogelijkheden van zijn bodem en zijn nijverheid zouden leeren kennen. »

Wij twijfelen niet aan de goede bedoelingen van den achtbaren Eerste-Minister ten aanzien van het Toerisme en wij begrijpen de verontschuldiging wanneer betoogd wordt dat alleen de huidige financiële toestand de oorzaak is van de vermindering der toelage die op de helft teruggebracht werd. « Dringende noodzakelijkheid om alle uitgaven te beperken ! » Dit is de aangevoerde reden. Men moet bezuinigen op al de categorieën van uitgaven. Zeer wel. Maar wij zeggen en herhalen dat het crediet voor het Toerisme geene uitgave is; het is eene geldbelegging waarbij iedere frank er duizenden oplevert.

Le Tourisme! Mais c'est tout un ensemble, un engrenage de diverses industries. S'il est une industrie dont l'organisation fait partie de la vie économique nationale, et dont le développement contribue dans une large mesure au bien-être général, c'est bien l'industrie touristique. Le tourisme est une importation d'or étranger, dépensé par des étrangers; il est, sous diverses formes, un appui précieux pour les organes de notre vie économique: entreprises hôtelières, entreprises de transports, petites industries locales, au même titre que les commerces de luxe, tirent profit de l'afflux des visiteurs étrangers; de la sorte le tourisme est une source de gros revenus pour les budgets de l'Etat, des provinces et des communes. Et puisque la Nation tire profit de l'industrie touristique, il faut que tout entière elle contribue à son développement.

Le tourisme est devenu une industrie de premier ordre, et cela non seulement parce qu'il assure la prospérité de plusieurs éléments de notre activité nationale, mais aussi en raison des exportations invisibles qu'il provoque. Méthodiquement et intelligemment exploitée, cette industrie peut devenir pour notre pays, outre un facteur propre de richesse, la base même de quantité d'autres de ces facteurs.

Elle est sans conteste une branche de notre activité nationale qui mérite au plus haut point la sollicitude de nos pouvoirs publics. Et il ne faut pas que le Gouvernement se retranche derrière les difficultés financières pour refuser un crédit de deux millions qui est proposé par la Commission; ce serait une conception bien malheureuse, chaque centime rapportant invisiblement plusieurs francs. Et il ne faut pas non plus que l'on dise: C'est une affaire relevant de l'initiative privée: hôteliers, organisations de transports, administrations communales et provinciales. Certes, ces organismes doivent collaborer, mais le bénéficiaire principal est l'Etat. Qui est, sinon l'Etat lui-même, percepteur et collecteur de l'impôt sur les bénéfices commerciaux, de la taxe sur le chiffre d'affaires, par les timbres, etc.? Il appartient donc à l'Etat de faire le gros effort de ceux qui profitent du Tourisme. Il ne suffit pas de posséder des sites, des plages, des hôtels, etc. Une entreprise n'est pas complètement équipée du moment qu'elle est construite, approvisionnée et munie de son personnel de vendeurs! Oh non! il s'agit aussi et surtout d'attirer la clientèle et « l'équipement » comporte dès lors une organisation de publicité. Il en est exactement de même pour une nation: elle doit se faire connaître avec des moyens pécuniaires appropriés. Notre industrie touristique ne sera pourvue de l'équipement indispensable que lorsque fonctionnera à l'étranger, dans le monde entier, un système efficace de publicité pour notre pays. Pour cela, il faut des ressources et il ne suffira pas d'avoir créé un office de Tourisme s'il n'est pas doté convenablement pour qu'il soit à même d'organiser pour notre pays la publicité dont il ne peut se passer.

OBSERVATIONS

Au cours des divers échanges de vues, un membre a exposé les griefs des cheminots de la région de l'Etat de langue allemande, y compris la plus grande partie des

Het Toerisme! Maar dat is een complex, een raderwerk van verschillende nijverheidsvakken.

Indien er een bedrijf is dat zoo ingeschakeld is in het economisch leven van het land en waarvan de ontwikkeling zoo bijdraagt tot het algemeen welzijn, dan is dit wel de toeristische nijverheid. Toerisme is invoer van buitenslandsch goud, verteerd door vreemdelingen; onder zijn verschillende vormen, is het een kostbare toemaat voor de organen van ons economisch leven: hotelbedrijven, vervoerondernemingen, kleine plaatselijke nijverheden, evenzoo als de handel in weelde-artikelen vinden baat bij den toevloed van vreemde bezoekers; het toerisme is dan ook een bron van rijke inkomsten voor de begrotingen van Staat, provinciën en gemeenten. En vermits de Natie baat heeft bij de toeristische nijverheid, moet zij ook in haar geheel medehelpen aan haar uitbreiding.

Het toerisme is een industrie van eersten rang geworden en zulks niet alleen omdat het bijdraagt tot den bloei van verschillende takken van ons bedrijfsleven, maar ook om wille van den onzichtbaren uitvoer waartoe het aanleiding geeft. Indien deze nijverheid methodisch en verstandig geleid wordt, kan zij voor ons land, behalve een factor zelf van welvaart, de grondslag van talrijke andere dezer factoren worden.

Zij is, ongetwijfeld, een tak van 's lands bedrijfsleven welke in de hoogste mate de bezorgdheid van onze Openbare Besturen verdient. De Regering mag zich dan ook niet op moeilijkheden van financieelen aard beroepen om een crediet van twee miljoen te weigeren, dat door de Commissie voorgesteld wordt; zulks ware wel een ongelukkige oplossing daar elke centiem op onzichtbare wijze verscheidene franken opbrengt. Evenmin zal men mogen zeggen: dat gaat het privaat initiatief aan: hotelhouders, vervoerondernemingen, gemeente- en provinciebesturen. Zeker, deze organismen moeten medewerken, maar de voornaamste voordeeltrekkende is toch de Staat. Wie toch, tenzij de Staat zelf, int de belasting op de handelswinst, de taxe op het zakeneijfer, de zegeltaxe, enz.? Het is dan ook de taak van den Staat zich het meest in te spannen onder degenen die voordeel hebben bij het toerisme. Het is niet genoeg natuurschoon, badplaatsen, hotels, enz., te bezitten. Een onderneming is nog niet volledig opgetuigd van het oogenblik dat zij opgetrokken, met koopwaar en personeel voorzien is. Wel intengendeel. Nu moet vooral de cliënteel nog aangelokt worden. Bij de toerusting hoort dan ook een publiciteitsdienst. Met een natie is zulks ook het geval: zij moet zich bekend maken met de daartoe geëigende geldelijke middelen. Onze toeristische nijverheid zal eerst dan volledig toegerust zijn, wanneer in het buitenland, in gansche de wereld, op doelmatige wijze reclame voor ons land zal gemaakt worden. Daarvoor is er geld noodig en het zal niet volstaan een Bureau voor Toerisme in het leven geroepen te hebben, indien dit niet in staat gesteld wordt voor ons land de onmisbare propagande te voeren.

AANMERKINGEN.

Tijdens de verschillende besprekingen, zette een lid de grieven uiteen van de spoorarbeiders der streek waar de Duitse taal gesproken wordt, met inbegrip van het mee-

cercles d'Eupen-Malmédy et s'est réservé de les reproduire lors de la discussion générale.

Un autre membre a formulé quelques griefs quant à l'éclairage des gares et notamment dans le hall de la gare centrale à Anvers.

Le vœu a été exprimé par un membre pour que le Gouvernement autorise une tombola nationale du Tourisme, avec billets de 1,000 francs, afin de procurer des ressources suffisantes à l'Office belgo-luxembourgeois de Tourisme. Ce vœu a été admis par 7 voix contre 2 et 2 abstentions.

Le rapporteur s'est plaint du fait que les familles des dix victimes qui ont péri au cours de l'hiver de 1914 à bord du bateau-phare « De Westhinder », n'ont pas encore été indemnisées. Il paraît que il y a quelques semaines seulement des propositions ont été faites à huit intéressés pour le paiement d'une somme totale de 500,000 francs, en déduisant encore 10 p. c. pour frais d'administration. Cette indemnité est manifestement insuffisante et devrait être doublée pour le moins. Il n'est pas admissible que, après vingt années d'attente, les pauvres femmes et orphelins n'obtiennent pas encore justice. Le pays se doit d'accorder une indemnité raisonnable aux familles des servieturs de la patrie, naufragés pendant l'exercice de leur service.

A l'article 31. — Il est proposé de porter le subside au Tourisme à la somme de deux millions de francs.

A l'article 45. — Ce subside est momentanément considéré comme trop élevé; il est proposé d'affecter au moins la moitié à des primes pour soutenir la pêche maritime.

Le Rapporteur,

Em. VROOME.

Le Président,

Max HALLET.

AMENDEMENT DE LA COMMISSION

Article 31. — Subside au Tourisme. — Porter le crédit à 2,000,000 de francs.

rendeel der kantons Eupen-Malmédy. Hij behield zich het recht voor zijne uiteenzetting te herhalen tijdens de algemeene bespreking.

Een ander lid bracht grieven tot uiting betreffende de verlichting van de stations en namelijk van de hal der Antwerpsche Middenstatie.

Een lid drukte den wensch uit dat de Regeering de inrichting eener nationale tombola van het Toerisme zou toelaten, met biljetten van 1000 frank, ten einde toereikende middelen te verschaffen aan den Belgisch-Luxemburgschen dienst van het Toerisme. Deze wensch werd aangenomen met 7 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

De verslaggever heeft geklaagd over het feit dat de gezinnen der tien slachtoffers die het leven lieten tijdens den Winter van 1914 aan boord van het lichtschip « De Westhinder » nog geen vergoeding gekregen hebben. Naar het schijnt werden, voor enkele weken eerst, voorstellen gedaan aan acht betrokkenen, met het oog op de betaling van een gezamenlijk bedrag van 500,000 frank, mits afhouding van 10 t. h. wegens bestuurskosten. Deze vergoeding is blijkbaar ontoereikend en zou, ten minste, moeten verdubbeld worden. Het is niet aannemelijk dat, na twintig jaar wachten, de arme weduwen en weezen nog geen recht bekomen. Het is een plicht voor het land, een redelijke vergoeding te verleenen aan de gezinnen van de dienaars van het land, die het leven in de baren verloren, bij de uitoefening van hun dienst.

Bij artikel 31, wordt voorgesteld de toelagen voor het Toerisme te brengen op de som van twee miljoen frank.

Bij artikel 45, wordt de toelage voorloopig te hoog gevonden; er wordt voorgesteld ten minste de helft er van te besteden aan premien tot ondersteuning van de zeevisscherij.

De Verslaggever,

Em. VROOME.

De Voorzitter,

Max HALLET.

AMENDEMENT VAN DE COMMISSIE

Bij artikel 31. — Toelage voor het Toerisme. — Het Crediet te brengen tot op 2,000,000 frank.