

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
SESSION DE 1937-1938.	N° 300		ZITTINGSJAAR 1937-1938.
N° 189 : PROJET DE LOI.	SÉANCE du 6 Juillet 1938	VERGADERING van 6 Juli 1938	WETSONTWERP : N° 189.

PROJET DE LOI
relatif à l'organisation des crédits pour la
construction navale.

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné d'une façon très approfondie le projet de loi relatif à l'organisation des crédits pour la construction navale. L'aide directe et indirecte de l'Etat s'impose pour de nombreuses raisons :

- importance capitale d'une flotte marchande en temps de guerre (ravitaillement);
- d'une flotte de trawlers (défense côtière);
- aboutissement logique de nos réseaux ferroviaires, fluviaux, de notre système de ports;
- concurrencer le frêt étranger;
- liaison nationale avec la Colonie;
- développement d'un secteur économique intéressant;
- maintien d'une technique de construction navale avec possibilité de l'améliorer, de la développer (importance croissante du trafic fluvial de la Colonie);
- absorption massive du chômage.

La Commission a été unanime pour exiger que la nouvelle politique de crédit, doit être basée sur des garanties très sérieuses, de la part des bénéficiaires. La Commission estime également qu'il ne suffit pas d'aider la construction navale, mais qu'une politique maritime doit être arrêtée.

De ce fait la composition du Comité consultatif (prévu à l'art. 4) acquiert une grande importance.

Les différents départements ministériels : marine, travaux publics, affaires économiques, finances, colonies devraient être représentés.

(1) Composition de la Commission : M. Joris, président; MM. Anseele, Bodart, Borginon, Convent, De Schrijver, Bekelers, Relecom, Truffaut.

WETSONTWERP
betreffende de inrichting van het krediet aan den
scheepsbouw.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE (1),
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER ANSEELE.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Uw Commissie wijdde een grondig onderzoek aan het wetsontwerp betreffende de kredieten voor den scheepsbouw. De rechtstreeksche en onrechtstreeksche hulpverlening van den Staat dringt zich op om verschillende redenen :

- niet te onderschatten belang eener koopvaardijvloot in oorlogstijd (bevoorrading);
- van een trawlervloot (kustverdediging);
- logisch eindpunt onzer spoor- en waterwegen, van ons havenstelsel;
- mededinging met de vreemde vrachtaart;
- nationale verbinding met de Kolonie;
- ontwikkeling van een belangwekkenden economischen sector;
- behoud van een scheepsbouwtechniek met de mogelijkheid ze te verbeteren en te ontwikkelen (toenemend belang van de binnenscheepvaart der Kolonie);
- werkverschaffing op groote schaal.

De Commissie was het eenparig eens om te eischen dat de nieuwe kredietpolitiek berusten moet op niterst ernstige waarborgen vanwege dezen wien zij ten goede komt. De Commissie is eveneens van oordeel dat het niet volstaat den scheepsbouw te helpen, maar wel dat een scheepvaartpolitiek dient te worden vastgesteld.

De samenstelling van het raadgevend Comité (voorzien bij artikel 4) is dan ook van overwegend belang.

De verschillende ministerieele departementen : marine, openbare werken, economische zaken, financiën, koloniën, zouden er in moeten verleggenwoordigd zijn.

(1) Samenstelling van de Commissie : de heer Joris, voorzitter; de heeren Anseele, Bodart, Borginon, Convent, De Schrijver, Bekelers, Relecom, Truffaut.

Ce Comité devra être consulté non seulement pour examiner les demandes de crédits et arrêter le programme technique et économique de la construction navale, mais s'occuper des directives d'une politique maritime permanente.

Article premier.

Il résulte des discussions au sein de la Commission et de l'avis favorable de l'honorable Ministre que le crédit s'applique également à la construction de navires à l'usage du transport de passagers.

En outre, si la Commission est d'avis qu'il faut favoriser autant que possible la construction sur les chantiers belges, il n'entre pas dans son intention d'admettre un quasi-monopole de la construction navale.

L'achat éventuel de bâtiments modernes pour rajouter nos flottes marchande et de pêche doit, à son avis, être examiné aussi par le Comité consultatif.

La Commission a estimé qu'il fallait changer le texte de l'article 4 et ajouter un article. Nous joignons donc au rapport les amendements nécessaires.

Nous joignons également au rapport une note émanant des organisations parastatales et qui donnent les renseignements sur le mécanisme des crédits à allouer à la construction navale.

Nous avons estimé qu'il était intéressant de donner des renseignements sur l'importance d'une flotte nationale au point de vue économique et de la résorption du chômage très grande que provoque la construction navale.

La Commission a adopté le rapport à l'unanimité moins une abstention.

Le Rapporteur,
E. ANSEELE.

Le Président,
L. JORIS.

AMENDEMENTS PROPOSES PAR LA COMMISSION

INTITULE

Modifier comme suit l'intitulé du projet de loi :

Projet de loi relatif à l'organisation des crédits pour le développement des flottes marchande et de pêche et la construction navale.

Art. 4.

Remplacer le texte de l'article 4 par le texte suivant :

Il sera pourvu par des arrêtés royaux à toutes mesures d'exécution de la présente loi. Ceux-ci comporteront la création auprès du Ministère des Transports, d'un Comité consultatif. Ce Comité donnera son avis sur la politique maritime à suivre; sur le

Dit Comité moet geraadpleegd worden, niet alleen om de kredietaanvragen te onderzoeken en het technisch en economisch program van den scheepshouw vast te leggen, maar ook om de richtlijnen eener bestendige zeevaartpolitiek te bepalen.

Eerste artikel.

Uit de besprekingen in den schoot der Commissie en uit het gunstig advies van den achtbaren Minister blijkt dat ook het bouwen van schepen voor het passagiersvervoer voor krediet in aanmerking komt.

Daarenboven, indien de Commissie van oordeel is dat het bouwen op Belgische werven zooveel mogelijk in de hand moet worden gewerkt, is het haar bedoeling niet een quasi-monopolie van den scheepshouw te aanvaarden.

De eventueele aankoop van moderne vaartuigen om onze koopvaardij- en visschersvloot te verjongen, moet, naar haar oordeel, ook door het raadgevend Comité worden onderzocht.

De Commissie was de meening toegedaan dat de tekst van artikel 4 moest gewijzigd en dat er een artikel moest bijkomen. Wij voegen dus de noodige amendementen toe aan het verslag.

Ook een nota uitgaande van de parastatale organisaties en waarin inlichtingen worden verstrekt over het mechanisme van de kredieten aan den scheepshouw.

Wij waren van oordeel dat het belangwekkend was inlichtingen te geven over de belangrijkheid eener nationale vloot in economisch opzicht en met het oog op de uitbreiding van de werkgelegenheid die uit den scheepshouw voortvloeit.

De Commissie keurde het verslag eenparig goed, op een onthouding na.

De Verslaggever,
E. ANSEELE.

De Voorzitter,
L. JORIS.

AMENDEMENTEN DOOR DE COMMISSIE VOORGESTELD

BETITELING

De betiteling van het wetsontwerp dient gewijzigd als volgt :

Wetsontwerp tot inrichting van het krediet voor de uitbreiding van koopvaardij- en visschersvlooten en van den scheepshouw.

Art. 4.

Den tekst van artikel 4 door volgende tekst vervangen :

Alle maatregelen tot uitvoering van deze wet, zullen genomen worden bij Koninklijke besluiten. Deze zullen de oprichting omvatten, bij het Ministerie van Verkeerswezen, van een Comité van Advies. Dit Comité zal adviseren over de te volgen scheeps-

crédit à allouer à la construction navale et sur les mesures à prendre en vue du maintien, de la modernisation et du développement d'une flotte marchande et de pêche.

Ils fixeront les salaires dus au Conservateur des hypothèques maritimes, du chef des opérations prévues aux articles 3 et 5.

Art. 4bis.

Insérer un article 4^{bis} rédigé comme suit :

Le ministre fera annuellement rapport aux Chambres législatives, sur les opérations de crédit et les réalisations de la politique maritime suivie par le Gouvernement.

Art. 4ter.

Reprendre le deuxième alinéa de l'article 4 du texte proposé par le Gouvernement et en former un article 4^{ter} rédigé comme suit :

Les conventions à intervenir entre l'Etat et les institutions visées à l'article 1^{er} seront soumises à l'approbation du Roi.

ANNEXE I.

NOTE DES ORGANISATIONS PARASTATALES.

Les avances faites par le Trésor au cours des trois années précédentes, en vue de donner du travail à nos chantiers navals et de renouveler une partie de notre flotte marchande, ont eu incontestablement des résultats heureux tant au point de vue de la valeur de la flotte qu'au point de vue de la résorption du chômage.

Il est tout indiqué de poursuivre une telle politique, qui a pour conséquence d'encourager une industrie spécialisée, absorbant une main-d'œuvre importante et expérimentée et, en même temps, de permettre aux armateurs, grâce à un outillage moderne, de maintenir leurs lignes de navigation dans l'âpre concurrence mondiale.

La continuation de cette politique au moyen des ressources des budgets extraordinaires engagerait cependant l'Etat dans une mesure trop considérable, surtout dans les temps présents.

Il se conçoit donc qu'il faille s'adresser à des organismes publics de crédit qui, au surplus, par l'habitude qu'ils ont de ces opérations, peuvent procéder avec plus de souplesse et plus de garantie.

Appuyant l'action de l'Etat dans ce domaine, il est logique que celui-ci garantisse le remboursement des prêts et le paiement des intérêts.

Les organismes de crédit doivent pouvoir se réserver le droit d'examiner, en toute indépendance, chacune des opérations proposées et pouvoir soumettre l'octroi des avances à toutes conditions d'intérêt, de

bouwpolitiek, over het aan den scheepsbouw toe te kennen krediet, en over de maatregelen te nemen tot behoud van de modernisatie en de ontwikkeling van een koopvaardij- en visschersvloot.

Zij bepalen het loon dat, uit hoofde der bij artikelen 3 en 5 voorziene verrichtingen, aan den bewaarder der scheepvaarthypotheken verschuldigd is.

Art. 4bis.

Een artikel 4^{bis} inlasschen, luidende :

De Minister zal, over de kredietverrichtingen en de verwezenlijkingen van de door de Regeering gevoerde scheepsbouwpolitiek, jaarlijks, voor de Wetgevende Kamers verslag uitbrengen.

Art. 4ter.

De tweede alinea van artikel 4, in den tekst door de Regeering voorgesteld terugnemen en er mede een artikel 4^{ter} vormen, luidende :

De tusschen den Staat en de in artikel 1 bedoelde instellingen te sluiten overeenkomsten dienen den Koning ter goedkeuring te worden voorgelegd.

BELLAGI I.

NOTA VAN DE PARASTATALE INRICHTINGEN.

De leeningen, door de Schalkist in den loop der drie voorgaande jaren toegestaan, ten einde werk te verschaffen aan onze scheepswerven en om een gedeelte van onze handelsvloot te hernieuwen, hebben onbetwistbaar gunstige uitslagen opgeleverd, zoowel in het opzicht van de waarde der vloot als wat betreft de werkloosheidsbestrijding.

Dergelijke politiek dient voortgezet, daar zij als aanmoediging geldt voor een gespecialiseerde nijverheid die een belangrijk en bedreven arbeidskorps bezigt, en tevens de reeders, dank zij een moderne toerusting, toelaat hun scheepvaartlijnen in stand te houden ondanks de scherpe wereldconcurrentie.

De voortzetting van die politiek door middel van de gelden der buitengewone begrotingen zou nochtans den Staat op te aanzienlijke wijze binden, vooral ten huidigen dage.

Men kan dus aannemen, dat het noodig is zich tot kredietinstellingen te wenden die, overigens, de gewoonte hebben zulke verrichtingen te doen, en met meer lenigheid en meer waarborg kunnen te werk gaan.

Daar zij, op dit gebied, de werking steunen van den Staat, is het logisch dat deze de terugbetaling der leeningen en de betaling der interesten waarborgt.

De kredietinstellingen moeten over het recht kunnen beschikken om, in volle onafhankelijkheid, elke der voorgestelde verrichtingen te onderzoeken en om het toestaan van leeningen te onderwerpen aan alle

garantie, de durée, de modalité, de contrôle qu'ils estimeraient devoir imposer aux bénéficiaires des crédits.

Les opérations de crédit réalisées devront être administrées et gérées, sans intervention de l'Etat, par chacune des institutions contractantes.

Indépendamment de cette première garantie pour l'Etat, qui consiste dans un examen absolument indépendant de la part de l'organisme de crédit de toute demande de prêt, nous notons qu'il est prévu la création, auprès du Ministère des Transports, d'un Comité consultatif du Crédit pour la Construction navale.

Ce Comité donnera son avis sur toute demande qui doit, évidemment, rencontrer un programme de construction, tenant compte des besoins de la flotte belge, de ceux des chantiers belges et de la technique moderne.

Ce n'est qu'après avis de ce Comité et examen approfondi et fixation des conditions d'octroi d'avances par les organismes de crédit, que le Ministre décidera au sujet de la suite à donner à la demande.

Le ministre des Transports rendra compte, chaque année, au Parlement, de l'exécution de la loi.

A l'appui de toute demande de crédit, l'armateur présentera le contrat de construction, un devis descriptif du navire, les conditions de règlement des sommes dues au chantier, le port d'attache du navire, la confirmation qu'il est construit sous la surveillance d'une société de classification reconnue, la date et le numéro d'immatriculation du navire à la conservation des hypothèques à Anvers, une police d'assurance contre l'incendie et tous risques, une situation active et passive et un compte d'exploitation détaillé de l'armement, l'état de la flotte détenue par celui-ci et sa situation hypothécaire, l'autorisation de procéder aux expertises nécessaires.

L'Etat, en instaurant cette formule nouvelle et définitive d'intervention dans un but national, c'est-à-dire le maintien d'un embryon de lignes régulières sous pavillon belge, entend rencontrer chez ceux qui en bénéficieront, le même souci de l'intérêt national.

Au point de vue social, confirmant les réalisations acquises, les états-majors et les équipages doivent, sauf cas de force majeure, être de nationalité belge.

Au point de vue éducatif, continuer aux jeunes intellectuels les facilités de voyages d'étude accordés à bord des navires battant pavillon belge.

Au point de vue économique, étant donné que les lignes régulières ont leur point de départ des ports belges, maintenir tous leurs efforts en vue de l'expansion économique du pays.

voorwaarden die zij oordeelen te moeten opleggen aan de verkrijgers van krediet op het stuk van interest, waarborg, duur, modaliteit en contrôle.

De bewerkte kredietverrichtingen moeten worden geleid en gevoerd zonder tussenkomst van den Staat, door elke der contracteerende instellingen.

Onafhankelijk van dien eersten waarborg voor den Staat, bestaande in een volstrekt onafhankelijk onderzoek van elke leeningsaanvraag, door de betrokken kredietinstelling, stippen wij aan, dat insgelijks de oprichting is voorzien, bij het Ministerie van Verkeerswezen, van een Comité van Advies voor het Scheepsbouwkrediet.

Dit Comité zal van advies dienen over elke vraag die natuurlijk in overeenstemming zal moeten zijn met een bouwprogramma, rekening houdend met de behoeften van de Belgische vloot, van de Belgische werven en van de moderne techniek.

Slechts na advies van dit Comité en na grondig onderzoek en vaststelling van de toekenningsvoorwaarden der leeningen door de kredietinstellingen, zal de Minister een beslissing nemen nopens het aan de aanvraag te geven gevolg.

Ieder jaar, zal de Minister van Verkeerswezen aan het Parlement verantwoording doen van de uitvoering der wet.

Ter staving van elke kredietaanvraag, worden door den reeder het scheepsbouwcontract voorgelegd, alsook een beschrijvend bestek van het vaartuig, de betalingsvoorwaarden der aan de werf verschuldigde sommen, de haven waar het vaartuig is ingeschreven, de bevestiging dat het wordt gebouwd onder het toezicht van een erkende maatschappij voor rangschikking, den datum en het nummer van inschrijving van het schip bij den bewaringsdienst der hypotheken, te Antwerpen, een verzekeringspolis tegen brand en alle risico's, een actieve en passieve toestand en een omstandige bedrijfsrekening der rederij, den staat van de in haar bezit zijnde vloot en haar toestand op hypotheek gebied, de machtiging om tot de noodige deskundige waarnemingen over te gaan.

Bij de invoering van die nieuwe en definitieve formule van tussenkomst beantwoordend aan een nationaal belang, namelijk het behoud van een kern van regelmatige lijnen onder Belgische vlag, rekt de Staat er op dat zij die er het genot zullen van bekomen, dezelfde bezorgdheid om het Nationaal belang zullen aan den dag leggen.

In sociaal opzicht, als bevestiging van wat reeds werd verwezenlijkt, moeten de « états-majors » en de bemanning, behalve in geval van overmacht, tot de Belgische nationaliteit behooren.

In opleidingsopzicht, moeten de jonge intellectuelen de faciliteiten blijven genieten tot het doen van studiereizen aan boord van schepen varende onder Belgische vlag.

In economisch opzicht, gezien de regelmatige lijnen hun vertrekpunt hebben uit de Belgische havens, dienen steeds aangewend al hun pogingen met het oog op de economische uitbreiding van het Land.

ANNEXE II.

OBJET. — Nombre d'ouvriers susceptibles d'être occupés par l'exécution du programme de construction navale.

Un projet de loi relatif à l'organisation des crédits pour la construction navale a été déposé au Parlement. Ce projet prévoit que le Gouvernement pourra garantir, à concurrence de 375 millions le remboursement des prêts consentis par des institutions publiques de crédit aux armateurs et sociétés d'armement belges, en vue du renouvellement et du développement, de préférence par construction sur chantiers belges, des flottes marchande et de pêche belges.

Il faut cependant déduire de ce total approximativement 160 millions de subside qui ont déjà été engagés (151 millions exactement, à l'heure présente).

D'autre part, les organismes de crédit désirent se réserver une marge de sécurité pour garantir le paiement des intérêts en retard.

En conclusion, nous devons considérer que, dans cette somme, il y aura environ 200 millions d'argent frais susceptible d'être consacré à la construction navale, à titre de prêt de la part des organismes publics de crédit.

Comme l'intervention des organismes publics ne s'élèvera vraisemblablement pas à plus de 75 % de la dépense, il faut compter que les armateurs privés fourniront un effort de l'ordre de 25 %. Nous arrivons donc au total de 250 millions comme somme susceptible d'être affectée à des constructions navales.

Ce programme est susceptible de réalisation immédiate. Un projet pour une malle du Congo est prêt, dont le coût est de l'ordre de 95 millions. Deux grands cargos pour l'Amérique pourraient être construits, ce qui ferait une dépense de 40 à 50 millions. Pour la fin de 1939 ou de 1940 au plus tard, le programme pourrait être exécuté.

Que représente cette somme en salaires directs et indirects ?

Dans un discours que M. de Man a prononcé le 13 février 1936 au sujet du budget extraordinaire de 1936, il a cité les éléments de calcul suivants :

« Le Département des Transports admet qu'à la dépense correspondent :	
» En salaires directs	22,5 %
» En salaires indirects	51,5 %
Total.	73,5 %

BIJLAGE II.

VOORWERP. — Aantal arbeiders dat, dank zij de uitvoering van het scheepsbouwprogramma, zal kunnen bebezigd worden.

Een wetsontwerp betreffende de inrichting van het krediet aan den scheepsbouw werd in het Parlement neergelegd. Dit ontwerp voorziet dat het den Staat toegelaten is, tot een bedrag van hoogstens 375 miljoen frank, de terugbetaling te waarborgen van leeningen door openbare kredietinstellingen toegestaan aan de Belgische reeders en reederijen, tot vernieuwing en uitbreiding, bij voorkeur door aanbouw op Belgische scheepswerven, van de Belgische koopvaardij- en visschersvloeten.

Men moet evenwel van deze som een toelage van omtrent 160 miljoen frank, (op dit oogenblik : 151 miljoen juist) welke reeds verbruikt werd, aftrekken.

Anderzijds, wenschen de kredietinrichtingen zich een veiligheidsmarge te verzekeren om de betaling van de achterstallige interesten te waarborgen.

Wij mogen, als besluit, aannemen dat in deze som omtrent 200 miljoen nieuwe fondsen zullen zijn, welke ten titel van leening vanwege de openbare kredietinrichtingen aan den scheepsbouw zullen kunnen gebruikt worden.

Daar de tusschenkomst aan de openbare inrichtingen klaarblijkelijk niet hooger zal zijn dan 75 t. h. van de uitgave, moet men aannemen dat de private reeders zelf 25 t. h. van deze uitgave zullen dragen. Zoo komen we tot een som van 250 miljoen dal tot den scheepsbouw zal kunnen benuttigd worden.

De uitwerking van dit programma kan onmiddellijk aanvangen. Een ontwerp voor een Congomailboot, waarvoor een uitgave van ongeveer 95 miljoen wordt geveegd, ligt gereed. Twee groote vrachtschepen voor Amerika, wat een uitgave van 40 tot 50 miljoen vertegenwoordigt, zouden kunnen gebouwd worden. Het programma zou voor einde 1939 of ten laatste 1940 kunnen afgewerkt worden.

De heer de Man heeft, in een, op 13 Februari 1936, betreffende de Buitengewone Begroeting voor 1936, uitgesproken rede, de volgende berekeningselementen aangehaald :

« Het Departement van Verkeerswezen neemt aan, dat aan deze uitgave beantwoorden :	
» In rechtstreeksche loonen	22,5 t. h.
» In onrechtstreeksche loonen	51,5 t. h.
Som	73,5 t. h.

» Salaire net annuel : $36 \times 300 = 10,800$ francs par an et par ouvrier.

» Une année-ouvrier correspond à une dépense de 14,700 francs. »

Nous croyons pouvoir maintenir les mêmes chiffres.

Pour ce qui est des salaires, ils accusent une certaine augmentation mais, comme les prix des matières premières ont baissé, la proportion des salaires dans la dépense globale doit être en réalité plus forte qu'il n'est indiqué ici. Dès lors, nous pouvons approximativement nous baser sur la dépense de 14,700 francs par année-ouvrier. Un programme de l'ordre de 250 millions de francs permettrait donc d'occuper (250 millions divisés par 14,700) 17,000 ouvriers pendant un an.

ANNEXE III.

AVANTAGES pour l'économie nationale de l'utilisation de navires belges pour les transports maritimes.

Ces avantages — si le transport s'effectue par navires construits sur chantier belge et exploités par des armements nationaux — sont en résumé les suivants, en prenant comme exemple un cargo à moteur de 8.300 tonnes de portée en lourd.

A. — Au point de vue de la construction même.

Dès avant sa mise en exploitation, le navire construit en Belgique a incorporé :

En matériaux de toutes espèces : métaux, bois, tissus, peintures, etc. demi-finis, ouvrés, appareils et appareils de bord, approvisionnés à l'intérieur du pays, environ fr. 6,750,000 qui ont alimenté et tenu en activité le chantier constructeur et les multiples industries qui ont collaboré à l'achèvement et à l'équipement du navire.

En main-d'œuvre pour la construction :

De la coque : 175,000 journées de travail ayant occupé 670 ouvriers pour un montant de salaires de fr. 8,400,000

De la machine : 50,000 journées 2,400,000

Des appareils et matériel provenant des industries comexes 7,800,000

Total des salaires . fr. 18,600,000

La construction sur chantier belge de ce navire a donc fait circuler une somme de fr. 25,350,000

» Jaarlijksch netto-loon : $36 \times 300 = 10,800$ frank per jaar en per arbeider.

» Een jaar-arbeider vertegenwoordigt een uitgave van 14,700 frank. »

Wij meenen dezelfde cijfers te mogen behouden.

Wat de loonen betreft, zij zijn eenigermate gestegen, maar gezien de grondstoffenprijzen gedaald zijn, moet het deel van de loonen in de globale uitgave in werkelijkheid hoger zijn dan hier aangegeven. Wij mogen ons nagenoeg steunen op de uitgave van 14,700 frank per jaar-arbeider. Een programma van circa 250 millioen frank zou dus toelaten 17,000 (250 millioen gedeeld door 14,700) arbeiders per jaar te bezigen.

BIJLAGE III.

VOORDEELEN voor 's lands economie spruitend uit de benutting van Belgische schepen voor de zeevaart.

Deze voordeelen — indien het vervoer gedaan wordt door op Belgische werven gebouwde en door inlandse rederijen in bedrijf genomen schepen — zijn, kort uitgedrukt, de volgende, indien men als voorbeeld neemt een motor-vrachtboot met een brutodraagvermogen van 8,300 ton.

A. — Wat de bouw zelf betreft.

Nog vóór het ingelegd wordt, heeft een in België gebouwd schip opgeslorpt :

In allerhande materialen : half-afgewerkte en bewerkte metalen, hout, toefstoffen, schilderwerk, enz., scheepstuigen en -toestellen, in het land zelf aangeworven, voor omtrent fr. 6.750.000 Deze som heeft de bouwverf en de talrijke nijverheden die voor de afwerking en de uitrusting van het schip zijn tusschengekomen, gevoed en in leven gehouden.

In handarbeid voor den bouw :

Van den romp : 175,000 werkdagen welke 670 arbeiders hebben gebezigt voor een bedrag aan loonen van fr. 8,400,000

Van de machine : 50,000 dagen 2,400,000

Van de tuigen en het materieel herkomstig van de bijhoorende nijverheden 7,800,000

Totaal der loonen . fr. 18,600,000

De bouw van dit schip op een Belgische werf heeft dus een som van fr. 25.350,000

dans l'économie nationale et a procuré du travail à une vingtaine d'industries et à 1,200 à 1,500 ouvriers, techniciens et ingénieurs, tous spécialisés, qui en ont tiré un profit.

L'entretien en bon état de la flotte marchande belge à son tonnage actuel exige la construction annuelle d'un tonnage de valeur équivalente à 3 à 4 navires du type ci-dessus.

B. — Au point de vue de l'exploitation.

Un navire de ce type exploité sous pavillon national :

1. Occupe un équipage de 17 officiers et 29 marins subalternes de nationalité belge représentant en traitements et gages une somme annuelle de fr. 1,100,000

2. Emporte, pour son entretien, ses réparations, son ravitaillement, une dépense annuelle de 1,700,000 en fournitures diverses achetées au commerce belge.

3. Rapporte un fret annuel de . . . 7,500,000 encaissé par l'armement et entrant dans l'économie nationale.

Soit, ensemble, une somme de fr. 10,300,000 laquelle, si les chargements qui ont alimenté l'activité du même navire avaient été confiés à un navire étranger, aurait constitué une exportation invisible, défavorisant d'autant notre balance commerciale générale.

Prend-on en considération l'ensemble de la flotte marchande belge, les chiffres ci-dessus concernant l'exploitation sont à multiplier par 60.

*
**

Il y a lieu de retenir, en outre :

A. — Que la possession d'une marine de commerce constitue pour tout pays un élément de sécurité et d'indépendance économique;

B. — Qu'une marine marchande favorise l'expansion économique à l'extérieur.

in de Belgische economie in omloop gebracht en werk verschaft aan een twintigtal nijverheden en aan 1,200 à 1,500 werklieden, technici en ingenieurs, allen specialisten die er nut hebben uit getrokken.

Het in goeden staat houden van de Belgische koopvaardijvloot op haar huidige tonnemaat, vergt den jaarlijkschen bouw van een tonnemaat waarvan de waarde overeenstemt met die van 3 à 4 schepen van voormeld type.

B. — In het opzicht der exploitatie.

Een vaartuig van dit type varend onder nationale vlag :

1. Heeft een bemanning bestaande uit 17 officieren en 29 zeelieden van lagere rang, van Belgische nationaliteit, waarvan de wedden en loonen een jaarlijksch bedrag bereiken van fr. 1,100,000

2. Vergt, voor zijn onderhoud, herstellingen en bevoorrading, een jaarlijksche uitgave van 1,700,000 onder vorm van allerlei benodigdheden aangekocht in den Belgischen handel.

3. Levert een jaarlijksch vrachtloon op van 7,500,000 door de reederij geïnd en opgenomen in 's lands economie.

Hetzij, in het geheel, een som van fr. 10,300,000 die, indien de ladingen welke de bedrijvigheid van hetzelfde schip hebben gevoed, aan een vreemd schip waren toevertrouwd geworden, een onzichtbaren export zou hebben vertegenwoordigd, waardoor, voor een zelfde bedrag, onze algemeene handelsbalans ware benadeeld geworden.

Zoo men de gansche Belgische handelsvloot in aanmerking neemt, dan dienen voormelde cijfers, betreffende de exploitatie, vermenigvuldigd met 60.

*
**

Daarenboven, dient er op gewezen :

A. — Dat het bezit van een koopvaardijvloot voor geheel het land geldt als een factor van veiligheid en economische onafhankelijkheid;

B. — Dat een koopvaardijvloot de economische expansie in het buitenland begunstigt.