

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 7 MARS 1935.

Rapport de la Commission des Transports, chargée de l'examen du Budget du Ministère des Transports pour l'exercice 1935.

(Voir le n° 5-XVI du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 7 MAART 1935.

Verslag uit naam der Commissie van Verkeerswezen, belast met het onderzoek van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1935.

(Zie de n° 5-XVI van den Senaat.)

Présents : MM. DE BRUYN, président; CATTEAU, le baron DE DORLODOT, le comte DE LA BARRE D'ÉRQUELINNES, DENS, DE SAVOYE, FERMINNE, LALEMAND, MISSON, MOLET, TOCH, VAN EYNDONCK et WAUCQUEZ, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Chemin de fer.

Votre Commission s'est déclarée d'accord à l'unanimité pour ne pas faire à l'occasion du budget de 1935 un exposé détaillé des différents moyens de transport relevant du Département et pour limiter le travail du rapporteur à l'exposé général des vues de la Commission en ce qui concerne particulièrement le chemin de fer.

Cette résolution s'indiquait d'autant plus que plusieurs questions essentielles sont évoquées dans trois projets de loi déposés sur le bureau du Sénat et dont la discussion, pour certains tout au moins, pourrait être jointe à l'examen du Budget.

Ces projets sont : le projet de loi autorisant la Société Nationale à contracter un emprunt de 812 millions; le projet de loi portant une meilleure coordination des transports par route et par rail; la proposition de loi instituant la Société Nationale pour

MEVROUW, MIJNE HEEREN

Spoorweg.

Uw Commissie heeft zich eensgezind akkoord verklaard om naar aanleiding der begroting van 1935 geen omstandige uiteenzetting te geven van de onderscheidene vervoermiddelen die afhangen van het Departement en om het werk van den verslaggever te beperken tot de algemeene uiteenzetting van de opvattingen der Commissie vooral in zake spoorweg.

Dit was des te meer geboden daar verschillende essentiële vraagstukken worden behandeld in drie wetsontwerpen ingediend in den Senaat en waarvan de bespreking, voor sommige althans, zou kunnen gevoegd worden bij het onderzoek van de begroting.

Deze ontwerpen zijn : het wetsontwerp waarbij de Nationale Maatschappij gemachtigd wordt een lening van 812 miljoen aan te gaan; het wetsontwerp tot betere samenschakeling van het vervoer per weg en per spoor; het wetsvoorstel tot oprichting

l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.

Pour autant que de besoin, la politique envisagée depuis plusieurs années par votre Commission en matière de transports ferroviaires se trouvera ainsi précisée.

D'autre part, il n'est pas moins certain qu'il entrera dans les intentions de l'honorable Ministre des Transports d'exposer, à l'occasion de la discussion de son budget, le programme général de la politique de son Département ainsi que de celle de la Société nationale des Chemins de fer belges.

L'échange de vues qui s'en suivra doit avoir pour conclusion — il est du moins permis de l'espérer — l'indication sur les points essentiels — de directives certaines, jointes à des précisions sur leur mise en application.

Si intéressants que furent, en effet, les débats antérieurs de la Haute Assemblée, il faut reconnaître qu'exception faite de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers, ceux-ci n'ont guère été suivis de réalisations pratiques.

Un changement de méthode s'impose à cet égard.

Existerait-il une divergence de vues entre la politique ferroviaire envisagée par la Haute Assemblée et celle pratiquée par la Société Nationale? Cette situation ne peut perdurer.

Une étroite et confiante collaboration est de rigueur entre tous ceux qui, pour ne pas l'envisager peut-être par les mêmes moyens, poursuivent le même but : l'organisation la meilleure possible du principal engin de l'équipement économique du pays. Les circonstances en font d'ailleurs une obligation.

Les renseignements généraux qui

van de Nationale Maatschappij voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding.

Zooveel als noodig zal de politiek die sedert verschillende jaren door uw Commissie wordt overwogen op gebied van spoorwegvervoer aldus nader worden omlijnd.

Aan den anderen kant is het niet minder zeker dat het in de bedoeling van den geachten Minister van Verkeerswezen zal liggen naar aanleiding der bespreking van zijn begrooting het algemeen programma van de politiek van zijn Departement alsmede die van het Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen uiteen te zetten.

De gedachtenwisseling daaromtrent moet tot besluit hebben — men mag het althans hopen — op de essentieele punten zekere richtlijnen aan te toonen alsmede opheldering omtrent hun toepassing.

Hoe belangwekkend ook de vroegere besprekingen in de Hooge Vergadering zijn geweest, moet men wel erkennen dat, ter uitzondering van de electrificatie der lijn Brussel-Antwerpen, de ontworpen plannen bijna tot geen practische verwezenlijkingen hebben geleid.

Een wijziging van methode is in dit opzicht geboden.

Zou er meeningverschil bestaan tusschen de spoorwegpolitiek zooals zij wordt opgevat door de Hooge Vergadering en die van de Nationale Maatschappij? Deze toestand mag niet blijven voortduren.

Innige en vertrouwensvolle samenwerking is geboden tusschen alwie — al zij het dan ook misschien niet door dezelfde middelen — hetzelfde doel nastreeft : de best mogelijke inrichting van het bijzonderste werktuig van de economische uitrusting van het land. De omstandigheden maken dit trouwens tot verplichting.

De algemeene inlichtingen die den

résumant la situation des chemins de fer ont, en effet, une redoutable signification.

Les bilans financiers des trois derniers exercices soldent respectivement par une perte de 290 millions, 116 millions et 156 millions.

Le fonds de réserve est complètement épuisé.

L'Etat n'a plus touché de dividende depuis l'exercice 1930, préjudice qu'il n'est pas permis d'aggraver par l'obligation d'une intervention pécuniaire de l'Etat dans le déficit de la gestion courante de la Société nationale.

A ces renseignements déjà suffisamment graves par eux-mêmes s'ajoute celui qui retient périodiquement l'attention de votre Commission: le déficit annuel et constant de plus d'un demi-milliard au service des voyageurs.

Malgré la difficulté à présenter sous forme de conclusion les données principales d'une matière aussi étendue — que ce soit là l'excuse de votre rapporteur pour les imperfections de sa tâche — je crois pouvoir résumer dans les indications qui vont suivre les vues auxquelles la majorité de votre Commission et, en beaucoup de points, l'unanimité de votre Commission, s'est ralliée au sujet de l'organisation du railway national, au cours de ses délibérations à l'occasion de l'examen du présent Budget, ainsi que des budgets antérieurs.

I. — GESTION COURANTE DU RAILWAY.

Votre Commission préconise la plus stricte économie, conformément à l'obligation qui en est faite aujourd'hui à toutes les affaires publiques et privées.

toestand van de spoorwegen samenvatten hebben immers een indrukwekkende beteekenis.

De financieele balansen van de laatste drie dienstjaren sluiten respectief met een verlies van 290 miljoen, 116 miljoen en 156 miljoen.

Het reservefonds is uitgeput.

Sedert het dienstjaar 1930 heeft de Staat geen dividend meer getrokken; dit nadeel mag nog niet worden verergerd door de verplichting van een geldelijke tusschenkomst van den Staat in het tekort van het loopend beheer van de Nationale Maatschappij.

Bij deze inlichtingen die reeds ernstig genoeg zijn op zich zelf, dient nog gevoegd het feit dat periodiek de aandacht van uw Commissie gaande maakt : het jaarlijksch en gestadig tekort van meer dan een half milliard voor den reizigersdienst.

Ondanks de moeilijkheid de bijzonderste gegevens van een zoo uitgebreide stof onder vorm van besluiten voor te stellen, — dit weze de verontschuldiging van uw verslaggever voor de onvolmaaktheden van zijn werk — meen ik in de volgende beschouwingen de meeningen te kunnen samenvatten waarbij de meerderheid van uw Commissie en, op vele punten, de eensgezinde Commissie, zich heeft aangesloten omtrent de inrichting van den nationalen spoorweg in den loop harer beraadslagingen naar aanleiding van deze begroting alsmede van de vroegere begrotingen.

I. — GEWOON BEHEER VAN DEN SPOORWEG.

Uw Commissie spoort aan tot de strengste bezuiniging, daar deze verplichting heden ten dage wordt opgelegd aan al de openbare en private besturen.

Elle estime à cet égard que la Société Nationale a réalisé plus de réductions et de compressions que l'Etat n'en aurait exécutées de son chef s'il avait continué à exploiter lui-même.

Elle invite la Société Nationale à examiner avec une attention particulière tous les cas dans lesquels elle estimerait devoir renoncer à l'exploitation à vapeur pour y substituer l'automobile.

Si cette solution paraît s'indiquer, chaque fois que le service à vapeur est lourdement déficitaire, il ne faut pas perdre de vue que le chemin de fer fait office de service public et que si l'automobile exécute l'ensemble du service dans des conditions satisfaisantes et parfois même améliorées quant au nombre des voyages, il n'assure pas ou seulement à titre d'exceptions individuelles les importantes réductions accordées par le Chemin de fer aux abonnés scolaires et ouvriers.

II. — DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Votre rapporteur peut être bref, la question se trouvant traitée simultanément par l'honorable rapporteur du projet de loi relatif à l'emprunt de 812 millions à contracter par la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

A cet égard, votre Commission réitère ses regrets que sur les sommes importantes investies par la Société Nationale depuis sa fondation, elle n'ait pas été guidée par un programme défini, prévoyant en ordre principal les investissements à faire pour remédier au déficit périodique et considérable du service des voyageurs.

Elle demande également au Gouvernement de donner suite à ses intentions énoncées à l'occasion du

Zij oordeelt in dit opzicht dat de Nationale Maatschappij meer verminderingen en inkrimpingen heeft gedaan dan de Staat er zou hebben gedaan indien hij verder den spoorweg was blijven exploiteeren.

Zij zet de Nationale Maatschappij aan met gansch bijzondere aandacht al de gevallen te onderzoeken waarin zij mocht oordeelen te moeten afzien van de exploitatie met stoom om ze te vervangen door den auto.

Zoo deze oplossing geboden lijkt telkens de stoomdienst zware tekorten boekt, dient er niet uit het oog verloren dat de spoorweg als openbare dienst geldt en dat zoo de auto den geheelen dienst in bevredigende en soms zelfs betere voorwaarden — wat betreft het aantal ritten — verzekert, hij toch niet of althans slechts ten titel van individueele uitzondering de belangrijke verminderingen toestaat die de Spoorweg verleent voor de school- en weekabbonnenten.

II. — UITGAVEN VOOR EERSTE INRICHTING.

Uw verslaggever mag kort zijn, daar het vraagstuk gelijktijdig wordt behandeld door den geachten verslaggever van het ontwerp betreffende de leening van 812 miljoen aan te gaan door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

In dit opzicht drukt uw Commissie er andermaal haar spijt over uit dat op de belangrijke bedragen belegd door de Nationale Maatschappij sedert haar oprichting, zij zich niet heeft laten leiden door een bepaald programma, waarbij in hoofdzaak werden voorzien de beleggingen met het oog op het verhelpen van het periodieke en aanzienlijke tekort van den reizigersdienst.

Zij verzoekt insgelijks de Regeering gevolg te geven aan haar inzicht dat zij te kennen gaf naar aanleiding

dépôt du projet de loi ci-dessus rappelé, de prendre les mesures législatives utiles pour prescrire à la Société Nationale de faire connaître chaque année avant l'ouverture de l'exercice les dépenses de premier établissement qu'elle projette en accompagnant sa demande de l'autorisation d'emprunter la somme correspondante.

Faute d'en agir ainsi, le contrôle du Parlement ne s'exerce plus que *a posteriori* et n'a plus d'autre portée que d'entériner des travaux faits, voire même des dépenses payées, ainsi il est pratiquement illusoire.

Sous bénéfice de cette réserve, mais avec l'espoir que la réforme annoncée interviendra sans retard, votre Commission n'élève pas de critique contre le dernier tableau des travaux à entreprendre qui a été soumis au Parlement.

Elle insiste toutefois, comme elle l'a fait à propos de la gestion courante, pour qu'aucun travail ne soit entrepris qu'après vérification de son indispensable nécessité.

A ce sujet un membre signale qu'au cours de l'année 1934, d'importants travaux, en vue de l'établissement de la signalisation électrique, ont été exécutés sur les lignes de Namur-Tirlemont et de Landen-Gembloux dont la Société Nationale vient de décider la vicinalisation, ce qui rend la dépense inutile.

III. — MODERNISATION ET RÉORGANISATION DU RÉSEAU.

Cet aspect de la question est celui auquel votre Commission a attaché la plus grande attention.

Elle y voit le moyen le plus efficace pour résister à la fois à la concurrence automobile et à la crise.

van het indienen van hoogervermeld wetsontwerp, en wel de wetgevende maatregelen te treffen die nuttig zijn om aan de Nationale Maatschappij voor te schrijven ieder jaar vóór de opening van het boekjaar, de uitgaven voor eerste inrichting te doen kennen die zij wil doen, mits haar aanvraag te doen vergezeld gaan van de machtiging om de overeenstemmende som te ontleenen.

Handelt men zoo niet, dan wordt het toezicht van het Parlement slechts *a posteriori* uitgeoefend en heeft het geen andere beteekenis meer dan gedane werken te bekrachtigen en zelfs betaalde uitgaven, en aldus wordt dit toezicht denkbeeldig.

Onder dit voorbehoud, maar in de hoop dat de aangekondigde hervorming onverwijld zal worden verwezenlijkt, uit uw Commissie geen kritiek tegen de laatste tabel der te ondernemen werken, die aan het Parlement werd voorgelegd.

Zij dringt evenwel aan, zooals zij heeft gedaan naar aanleiding van het gewoon beheer, opdat geenerlei werk zou worden ondernomen dan nadat het onontbeerlijk werd erkend.

In dit opzicht doet een lid opmerken dat in den loop van het jaar 1934, belangrijke werken, met het oog op de electrische seininrichting, werden uitgevoerd op de lijnen Namen-Tienen en Landen-Gembloers waarvan de Nationale Maatschappij heeft besloten buurtlijnen te maken, hetgeen de uitgave overbodig maakt.

III. — MODERNISEERING EN HERINRICHTING VAN HET NET.

Aan deze zijde van het vraagstuk hechtte de Commissie het grootste belang.

Zij ziet daarin het meest doelmatige middel om het hoofd te bieden aan de mededinging door de autos en aan de crisis.

Si, dans ce recours et cet appel indispensables au progrès, il faut se garder de l'improvisation prématurée et de la confiance téméraire dans des engins insuffisamment éprouvés, la règle opposée — et la Société Nationale paraît s'y ranger, — n'est pas moins funeste : celle des essais fragmentaires et ininterrompus qui tiennent indéfiniment en suspens les solutions indispensables, mais plus radicales, pendant que le dommage ne cesse de perdurer et de s'étendre.

A cet égard, votre Commission n'a pas eu crainte de préciser ses vues de façon concrète; elle a établi, dans ce but, une distinction fondamentale entre les lignes principales et les lignes secondaires.

En ce qui concerne les premières, en conformité des études faites pendant la guerre et immédiatement après l'armistice, ainsi que des expériences aussi nombreuses que concluantes de l'étranger, votre Commission recommande l'électrification des lignes principales à trafic massif et leur exploitation au moyen d'automotrices électriques en régime continu, à la mode d'un « super-tramway ».

Sans que cette spécification en exclue d'autres, les lignes principales à comprendre dans ce programme d'électrification sont celles constituant l'étoile ferroviaire de Bruxelles.

Malgré leur faible parcours — moins de 500 kilomètres, elles desservent les trois quarts des voyageurs du pays et englobent toutes les régions industrielles, d'où la dénomination de « Métropolitain électrique de Belgique », que votre rapporteur a cru pouvoir leur donner pour identifier le programme.

Le premier rayon de ce nouveau réseau est électrifié; la ligne de Bruxelles-Anvers entrera en exploitation fin avril.

Une réforme profonde relevant rarement d'une initiative personnelle et exclusive, votre Commission ne regrette

Zoo, in deze onmisbare toepassing van den vooruitgang, men zich moet hoeden voor overhaaste improvisatie en blind vertrouwen in onvoldoend beproefde tuigen, toch is de tegenovergestelde regel, en de Nationale Maatschappij schijnt dien te willen volgen, niet minder noodlottig : die van de fragmentaire en ononderbroken proefnemingen die de onmisbare doch meer radicale oplossingen eindeloos uitstellen, terwijl de schade voortduurt en zich uitbreidt.

In dit opzicht heeft uw Commissie niet gevreesd haar meening concreet uiteen te zetten; zij heeft, met dit doel, een grondig onderscheid gemaakt tusschen de hoofdlijnen en de bijlijnen.

Wat de eerste betreft, overeenkomstig de studiën onder den oorlog en onmiddellijk na den wapenstilstand, alsook de even talrijke als overtuigende proefnemingen in het buitenland, beveelt uw Commissie de electrificatie der hoofdlijnen met massaal verkeer aan en hun exploitatie door middel van elektrische motorwagens met gelijk regime, in den aard van een « super tramway ».

Zonder dat deze specificatie er andere uitsluit, zijn de hoofdlijnen, te begrijpen in dit programma van electrificatie, die welke het stervormig spoornet van Brussel uitmaken.

Ondanks hun geringen afstand, minder dan 500 kilometer, bedienden zij de 3/4 van de reizigers van het land en omvatten zij al de nijverheidsgebieden, van waar de benaming « Belgische Electriscbe Metro », die uw verslaggever daaraan heeft gemeend te mogen geven om het programma te kenmerken.

De eerste straal van dit nieuw net is geëlectrificeerd; de lijn Brussel-Antwerpen wordt einde April in bedrijf genomen.

Daar een grondige hervorming zelden uitgaat van een enkel persoonlijk initiatief, zal uw Commissie beslist

tera certainement pas d'y avoir apporté sa collaboration.

Le grand et légitime succès que rencontrera la mise en service de la première ligne électrique fera disparaître les dernières hésitations et marquera, sans nul doute, la nouvelle orientation.

Précisant ses indications à cet égard, votre Commission, comme elle l'a fait déjà à l'occasion des précédents budgets, recommande l'électrification par étapes successives des autres branches du Métropolitain électrique de Belgique à la cadence d'une branche au moins chaque année.

La rentabilité d'une opération de l'espèce est assurée parce qu'il s'agit de lignes suburbaines et à trafic massif.

Il importe d'ailleurs de répéter à cet égard — et l'achèvement de la ligne Bruxelles-Anvers y apporte une confirmation — que dans le coût de la transformation, l'électrification proprement dite n'intervient que pour un tiers environ de la dépense, les deux autres tiers se rapportent aux travaux de la voie, de la signalisation et autres ouvrages d'art nécessaires pour assurer une exploitation rapide et isolée de tous les incidents de passage, condition à remplir pour tous les modes de traction rapide.

Votre Commission n'a pas hésité à marquer sa préférence pour l'électrification des lignes du Métropolitain électrique de Belgique, parce que la configuration de ce réseau lui apparaît par la position de ses lignes comme le remède le plus efficace au déficit alarmant du service des voyageurs.

Ce programme se rapproche d'ailleurs de celui de M. l'Ingénieur Richard, aux études duquel le Sénat et votre Commission ont rendu un particulier hommage en plusieurs circonstances. Les lignes de Bruxelles-Anvers et de Bruxelles-Namur figurent de part et d'autre. Quant à la section

niet betreuren daaraan te hebben medegewerkt.

De groote en rechtmatige bijval van het in dienst stellen der eerste elektrische lijn zal de laatste aarzelingen overwinnen en gewis den nieuwen koers inluiden.

Tot toelichting van haar aanwijzingen dienaangaande beveelt uw Commissie, zooals zij het bij de vorige begrotingen deed, de electrificatie aan bij geleidelijke trappen van de overige takken van den « Belgischen Electrischen Metro » in het tempo van ten minste één tak elk jaar.

De rentabiliteit van deŕgelijke verriching is gewaarborgd, omdat het lijnen extra-muros en met massaal verkeer geldt.

Wij moeten hier herhalen, en de voltooiing van Brussel-Antwerpen bevestigt zulks, dat in de kosten van den ombouw de eigenlijke electrificatie slechts een derde van de uitgave vertegenwoordigt terwijl de beide overige derden betrekking hebben op de wegwerken, het seinstelsel en de overige kunstwerken met het oog op een vlotte exploitatie afgezonderd van alle overwegincidenten, zooals het past voor elk snel vervoer.

Uw Commissie heeft niet geaarzeld haar voorkeur te doen kennen voor de electrificatie der Belgische Electriscbe Metro-lijnen, omdat de vorm van dit net, door den stand zijner lijnen, het meest doelmatige middel schijnt tegen het verontrustend tekort van den reizigersdienst.

Dit programma lijkt trouwens op dit van ingenieur Richard, aan wiens studiën de Senaat en uw Commissie herhaaldelijk hulde brachten. De lijnen Brussel-Antwerpen en Brussel-Namen komen op beide voor. Wat betreft het vak Namen-Sterpenich, van de lijn Luxemburg, en de lijn

Namur-Sterpenich, de la ligne du Luxembourg et à la ligne de l'Ourthe, je pense traduire également le sentiment de votre Commission en déclarant qu'elle en envisage l'électrification ultérieurement à celle du Métropolitain électrique de Belgique en présumant que les résultats tout à fait satisfaisants de l'adoption de l'électricité hâteront également cet événement.

Bien que la solution à intervenir pour les lignes principales embrasse la majeure partie de la question, le problème des lignes secondaires ne peut demeurer en suspens. Là également, le kilomètre-vapeur coûte trop pour ce qu'il rend.

A tabler sur les données actuelles, le trafic des lignes secondaires est insuffisant et l'électrification encore trop coûteuse pour envisager cette formule de transformation dans ce second domaine.

L'engin qui paraît s'y recommander est l'automotrice.

Il est fort difficile toutefois de se faire une opinion certaine sur le type à adopter et la Société Nationale a agi avec opportunité en faisant l'essai de types différents : à vapeur et à huile lourde.

Afin de réduire les frais d'expérience qui sont onéreux, il y a un incontestable intérêt à suivre de façon attentive et continue les expérimentations faites à l'étranger.

Sans émettre à cet égard une opinion définitive, il est permis de dire que les automotrices Diesel-Électrique ne répondent pas à l'attente, exigeant notamment de trop fréquentes et importantes réparations; suivant des renseignements de source hollandaise, l'expérience faite dans ce pays sur le chiffre important de 80 moteurs ne serait pas non plus favorable.

der Ourthe, meen ik hier de tolk van de Commissie te zijn met te verklaren dat zij hun electrificatie in het vooruitzicht stelt, na die van den Belgischen Electriscen Metro, in het vermoeden dat de volstrekt bevredigende uitslagen van de toepassing der electriciteit deze gebeurtenis eveneens zullen bespoedigen.

Ofschoon de oplossing voor de hoofdlijnen het grootste deel van de vraag omvat, mag het vraagstuk der bijlijnen niet uit het oog worden verloren. Daar eveneens kost de kilometerstoom veel te duur voor wat hij opbrengt.

Op grond van de huidige gegevens, is het verkeer der bijlijnen ontoereikend en is de electrificatie nog te kostbaar om deze formule van onbouw op dit tweede gebied in overweging te nemen.

Hier verdient de motorwagen aanbeveling.

Het is zeer moeilijk evenwel zich een vaste meening te vormen over het aan te nemen type en de Nationale Maatschappij heeft wijs gehandeld met verschillende typen te beproeven : stoom en ruwe olie.

Om de hooge proefnemingskosten te verminderen, is het van onbetwistbaar belang voortdurend en aandachtig de proeven in het buitenland te volgen.

Zonder een definitieve meening uit te drukken, mag men zeggen dat de electrische Diesel-motorwagens, niet aan de verwachting beantwoorden en namelijk al te vaak groote herstellingswerken moeten ondergaan; blijkens inlichtingen uit Nederlandsche bron is de proef in dit land, met het eerbiedwaardig cijfer van 80 motoren genomen, ook niet bevredigend.

IV. — ACHÈVEMENT DE LA JONCTION
NORD-MIDI.

Dans ses délibérations des années précédentes, la majorité des membres de votre Commission a toujours rangé parmi les mesures propres à assurer la réorganisation et la modernisation du Chemin de fer, l'achèvement de la Jonction Nord-Midi, qui a pour objet de transformer les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi en gares de passage et de faire la soudure des parties Nord et Sud du réseau par une liaison directe passant presque totalement sous Bruxelles.

A ce point de vue, la Jonction Nord-Midi se présente donc comme le premier complément de la ligne électrique Bruxelles-Anvers.

A cet intérêt national et ferroviaire s'ajoute l'intérêt urbanistique et bruxellois, auquel votre Commission n'attache pas moins de prix, de la reconstruction des régions dévastées de la Capitale.

La nécessité reconnue par les partisans comme par les adversaires de cet ouvrage de donner à cette question une solution définitive, a amené votre rapporteur, ainsi que l'un de vos Collègues, à prendre l'initiative d'un projet de loi préconisant les mesures législative et financière requises pour la terminer.

La matière étant connue et ayant été abondamment discutée, votre Commission jugera peut-être utile de prier le Sénat de joindre la discussion de ce projet de loi à celle du présent budget, car, si par suite d'anciennes controverses, il doit rencontrer encore des opposants, il est permis de croire qu'une nouvelle proposition tendant à un abandon définitif en rencontrerait bien davantage.

Aucune proposition de l'espèce ne paraît d'ailleurs devoir être formulée,

IV. — VOLTOOIING
VAN DE NOORD-ZUIDVERBINDING.

Bij haar besprekingen der vorige jaren, heeft de meerderheid der leden uwer Commissie steeds, onder de maatregelen geschikt voor de herinrichting en de moderniseering van den spoorweg, de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding gerangschikt, die voor doel heeft de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid in doorrijstations te herschappen en de Noorder- en Zuidervakken van het net aaneen te sluiten met een rechtstreeksche verbinding die bijna geheel onder Brussel doorloopt.

In dit opzicht doet de Noord-Zuidverbinding zich voor als de eerste aanvulling van de elektrische lijn Brussel-Antwerpen.

Bij dit nationaal en spoorwegbelang komt zich dit voegen van den heropbouw der verwoeste gewesten der Hoofdstad, waaraan uw Commissie evenveel prijs hecht, met het oog op de urbanisatie van Brussel.

De noodzakelijkheid, erkend door de partijgangers evenals door de bekampers van dit werk, aan dit vraagstuk een definitieve oplossing te geven, heeft uw verslaggever alsook een zijner collegas aangezet het initiatief te nemen van een wetsvoorstel waarbij de noodige wetgevende en financieele maatregelen tot voltooiing der verbinding worden voorzien.

Daar de zaak gekend is en overvloedig werd behandeld, zal uw Commissie allicht oorbaar achten den Senaat te verzoeken dit wetsontwerp samen met deze begroting te behandelen, want, zoo ten gevolge van vroegere meeningsverschillen er thans nog bekampers zijn, zoo mag men gelooven dat een nieuw voorstel strekkende tot definitief opgeven van de verbinding op nog grooter verzet zou stuiten.

Geen enkel dergelijk voorstel schijnt te moeten worden gedaan, zoomin

pas plus qu'une autre proposition préconisant une solution différente.

En toute occurrence, votre rapporteur se limite, sur ce point, aux indications suivantes :

A l'intérêt national et bruxellois d'une solution définitive, les circonstances présentes, qui viennent d'être rappelées, ajoutent un intérêt social d'une poignante actualité.

L'aggravation de la crise impose l'obligation de grands travaux publics pour résorber le chômage.

A qui examine ce problème avec réflexion et objectivité, l'achèvement de la Jonction Nord-Midi constitue, sur le terrain national, l'entreprise la plus considérable et la plus intéressante qui puisse être entamée pour la lutte contre le chômage.

Elle répond adéquatement aux directives qui servent de normes dans cette matière.

Première directive : point de vue financier.

La Jonction Nord-Midi se trouve dans une situation privilégiée et unique : tous les terrains nécessaires sont expropriés et payés; la plupart sont déblayés.

La récupération du capital requis pour terminer est garantie une première fois par la revente des excédents de terrains et une seconde fois par une minime surtaxe de passage : fr. 0-15 en troisième classe.

Deuxième directive : point de vue de l'emploi de la main-d'œuvre.

Emploi maximum, parce qu'il s'agit de travaux de bâtisse non mécanisés et de construction d'outillage électrique, mais emploi maximum surtout, parce que le champ d'activité

als eenig voorstel dat een andere oplossing zou voorzien.

In ieder geval beperkt uw verslaggever zich betreffende dit punt tot volgende aanduidingen.

Bij het nationaal en Brusselsch belang van een definitieve oplossing, voegen de huidige omstandigheden — waaraan wij zooeven herinnerden — een sociaal belang van nijpende actualiteit.

De verscherping van de crisis legt de verplichting op van groote openbare werken tot opslorping van de werkloosheid.

Wie aandachtig en objectief dit vraagstuk nagaat zal vinden dat de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding — op nationaal gebied — de grootste en belangwekkendste onderneming is die in den strijd tegen de werkloosheid kan aangevangen worden.

Zij beantwoordt gepast aan de richtlijnen die te dezer zake worden gesteld.

Eerste richtlijnen : Financieel standpunt.

De Noord-Zuidverbinding bevindt zich in een bevoorrecht en eenigen toestand : alle noodige gronden zijn onteigend en betaald; de meeste zijn ontruimd.

De recuperatie van het vereischte kapitaal voor de voltooiing is een eerste maal gewaarborgd door den wederverkoop van het teveel aan gronden, en een tweede maal door een geringe doorgangstaxe : fr. 0-15 in 3^e klas.

Tweede richtlijn : Gebruik van werkrachten.

Maximum-gebruik, omdat het niet gemechaniseerde bouwwerken en vervaardiging van elektrische uitrusting geldt; maar maximum-gebruik vooral omdat het arbeidsveld onbe-

est illimité : la construction du tunnel et des ouvrages d'art de la Jonction ne sont que l'amorce de la réédification du quartier de la Putterie et de toute la zone expropriée.

V. — COMMANDE DE VOITURES MÉTALLIQUES.

A la question de la lutte contre le chômage se rattache, dans la même intention, le projet d'une commande supplémentaire de voitures métalliques.

La première commande fut de 1,000 voitures; elle est achevée ou à peu près, et la dépense sera de l'ordre de 660 millions.

Aucun renseignement officiel n'a encore été donné au sujet de la nouvelle commande projetée; les chiffres cités ont été de 1,000, 1,500 et même 2,000 véhicules; pas d'indication non plus au sujet de la part de l'intervention de l'Etat dans ce nouvel ordre.

Malgré la sympathie qui s'attache à toute mesure propre à restreindre le chômage, votre Commission sera certainement unanime à déclarer qu'il ne lui est pas possible de se rallier en principe à une dépense de l'ordre de 650 à 1,300 millions pour l'investir exclusivement dans la commande envisagée.

Les nouvelles voitures métalliques apportent à l'exploitation un supplément de confort et, mieux encore, ont considérablement augmenté la sécurité des voyageurs.

Pareil renouvellement était nécessaire pour rajeunir le matériel et améliorer la réputation du service.

Par contre, il n'apporte aucun supplément substantiel de recettes et n'aide en rien ou si peu que ce soit à renflouer le déficit du service des voyageurs.

Dans ces conditions, si, comme il y a lieu de le supposer, le projet repose

perkt is : het bouwen van den tunnel en van de kunstwerken van de Verbinding zijn slechts de inzet van den wederopbouw van de Putterijwijk en geheel de onteigende zone.

V. — BESTELLING VAN METALEN RIJTUIGEN.

Bij de kwestie van den strijd tegen de werkloosheid komt met hetzelfde doel het voorstel van een aanvullende bestelling van metalen rijtuigen.

De eerste bestelling van 1,000 rijtuigen is geheel of nagenoeg voltooid en zal ongeveer 660 miljoen kosten.

Er werd nog geen officieele inlichting verstrekt over de nieuwe voorgenomen bestelling; men heeft de cijfers van 1,000, 1,500 en zelfs van 2,000 rijtuigen aangehaald, geenerlei inlichting ook over het aandeel van de Staatsschenkomst op dit gebied.

Niettegenstaande de sympathie die elke maatregel om de werkloosheid te beperken ontmoet, zal uw Commissie zeker eenparig verklaren dat het haar niet mogelijk is zich aan te sluiten bij het beginsel van een uitgave van 650 tot 1,300 miljoen, uitsluitend te beleggen in de voorgenomen bestelling.

De nieuwe metalen rijtuigen brengen in de exploitatie meer gemak en beter nog, meer veiligheid voor de reizigers.

Deze vernieuwing was noodig om het materieel te verjongen en de faam van den dienst te verbeteren.

Integendeel brengt zij geenerlei belangrijke verhooging van ontvangsten mede en helpt geensdeels in zake het dekken van het tekort van den reizigersdienst.

In deze voorwaarden en indien zooals mag verondersteld, het ont-

en ordre principal sur l'intervention de l'Etat, il s'indique de ne pas faire un investissement aussi considérable dans un emploi improductif de recettes et de rechercher avant tout la destination qui, tout en assurant une assistance équivalente aux chômeurs, contribuerait le plus à l'amélioration des résultats de la Société Nationale.

Maintenir le régime actuel d'exploitation à vapeur, avec ou sans voitures métalliques, c'est, dans les deux cas, perpétuer irrémédiablement et élargir progressivement le déficit du trafic des voyageurs.

En plus de l'objection de principe qui vient d'être énoncée, votre rapporteur estime qu'à examiner en elle-même une commande supplémentaire de voitures métalliques, il n'y aurait plus lieu d'envisager le type de voiture à atteler à des trains à vapeur, mais celui du matériel propre à une exploitation électrique corrélatrice à la transformation du réseau.

Il a été dit à cet égard qu'en supposant l'extension de l'électrification, les nouvelles voitures métalliques pourraient toujours être utilisées comme remorques et, qu'en conséquence, rien ne s'opposerait à la commande d'une nouvelle tranche.

Pareille affirmation est inexacte; il suffit, pour s'en convaincre, de constater que les voitures métalliques de la traction à vapeur ne pourraient entrer sans transformation dans la composition des trains électriques de la ligne de Bruxelles-Anvers et réciproquement.

Ce serait d'ailleurs sous-évaluer la portée technique de la construction de voitures électriques et compromettre le développement de cette nouvelle branche d'industrie que de supposer que ce matériel ne requiert pas plus qu'un aménagement plus ou

werp hoofdzakelijk op de staats-tusschenkomst berust, is het gepast geen zulke belangrijke belegging te doen die niet renderend is, en vooral de bestemming na te streven die mits een gelijke hulp aan de werklozen het meest zou bijdragen tot de verbetering van de uitslagen der Nationale Maatschappij.

Het behoud van het huidig exploitatieregime met stoom, met of zonder metalen rijtuigen, beteekent in beide gevallen de onwederroepelijke en geleidelijk toenemende bestending van het tekort van het reizigersvervoer.

Behoudens de uitgedrukte beginselopwerping, oordeelt uw verslaggever dat, wanneer men de aanvullende bestelling van metalen rijtuigen op zichzelf beschouwt, men niet meer het model van rijtuigen aan stoomtreinen te koppelen onder oogen zou moeten nemen, maar dit van materieel eigen aan een elektrische exploitatie correlatief aan de hervorming van het net.

Te dezer zake werd gezegd dat bij veronderstelling van een uitbreiding der electrificatie, de nieuwe metalen rijtuigen altijd zouden kunnen gebruikt worden als aanhangwagens en dat bijgevolg zich niets zou verzetten tegen de bestelling van een nieuwe schijf.

Dergelijke bewering is onjuist; om er zich van te overtuigen volstaat het vast te stellen dat de metalen rijtuigen voor den trekdienst met stoom niet zonder hervormingen in de samenstelling van de elektrische treinen van de lijn Brussel-Antwerpen en omgekeerd zouden kunnen opgenomen worden.

Men zou overigens de technische beteekenis van den aanbouw van elektrische rijtuigen onderschatten, en de ontwikkeling van dezen nieuwen nijverheidstak in het gedrang brengen indien men veronderstelde dat dit materieel niet meer vergde dan een

moins approprié des voitures remorquées à la vapeur.

Le type « voiture poutre » adopté pour la ligne Bruxelles-Anvers, c'est-à-dire la voiture métallique encore renforcée en raison de la vitesse n'est vraisemblablement pas le modèle de l'avenir.

Le grand mérite de l'exploitation électrique étant de permettre des trains multiples et, par conséquent, de peu de voitures, la préférence ira presque certainement à des véhicules qui soient tous moteurs et de poids léger.

Le champ d'activité à donner à la construction du matériel de chemin de fer peut donc rester ouvert et même s'élargir, mais en allant de pair avec un mode d'exploitation susceptible de régénérer le railway.

Par suite d'un handicap de près de vingt-cinq ans, dans l'étude du matériel électrique, nos ingénieurs et les bureaux techniques de nos usines auront vraisemblablement un vigoureux redressement à opérer de ce chef; il en est de même pour l'étude des locomotives électriques appelées à succéder aux gigantesques « Pacific ».

Ce ne sera pas toutefois peine perdue, ni initiation inutile; cette adaptation est indispensable et urgente pour maintenir dans ce domaine les commandes d'exportation.

VI. — COORDINATION DES MOYENS DE TRANSPORT.

Cette matière est traitée dans le projet de loi portant une meilleure coordination des transports par route et par rail déposé par l'honorable M. Forthomme sur le bureau de la Haute Assemblée, le 28 mars 1934.

Ce projet a donné lieu à une vive réaction de l'opinion publique et plus particulièrement des milieux de l'automobile.

min of meer geschikte aanpassing der rijtuigen voor den stoomtrekdienst.

Het type « balk-rijtuig », aangenomen voor de lijn Brussel- Antwerpen, t. t. z. het nog wegens de snelheid versterkte metalen rijtuig, is waarschijnlijk niet het model van de toekomst.

Daar het groote voordeel van de electrische exploitatie bestaat in het gebruik van veelvuldige treinen, en bijgevolg met weinig rijtuigen, zal de voorkeur bijna zeker gaan naar rijtuigen die alle motorrijtuigen en van licht gewicht zijn.

Het arbeidsveld te voorzien voor den aanbouw van spoorwegmaterieel mag dus opengesteld blijven en zelfs worden verruimd, doch dan gepaard gaande met een wijze van exploitatie die van aard is den spoorweg nieuw leven in te blazen.

Tengevolge van een achterstand van nagenoeg vijf en twintig jaar in de studie van het electrisch materieel, zullen onze ingenieurs en de technische diensten van onze fabrieken waarschijnlijk uit dien hoofde een krachtdadige omvorming hebben te bewerken; hetzelfde geldt voor de studie der electrische locomotieven die geroepen zijn om de reusachtige « Pacific's » op te volgen.

Het zal evenwel geen verloren moeite, geen nuttelooze inwijding zijn; deze aanpassing is onmisbaar en dringend om op dit gebied de uitvoerbestellingen te behouden.

VI. — SAMENSCHAKELING VAN DE VERVOERMIDDELEN.

Dit vraagstuk wordt behandeld in het wetsontwerp houdende een betere samenschakeling van het vervoer langs den weg en het spoor, ingediend door den geachten h. Forthomme in den Senaat op 28 Maart 1934.

Dit ontwerp lokte een levendige reactie uit bij de openbare meening, vooral in de automobielkringen.

Je n'en aborderai pas ici l'examen, devant le faire prochainement de façon plus approfondie à l'occasion du rapport sur ce projet de loi, dont vous m'avez fait l'honneur de me charger.

J'incline à croire toutefois que sans prendre une connaissance exacte du texte législatif, l'opinion s'est émue surtout à l'énoncé de son titre, présumant qu'un projet de l'espèce ne devait avoir pour raison d'être que la préoccupation plus ou moins étendue de rétablir le monopole du Chemin de fer aux dépens de l'automobile.

A lire attentivement le dispositif, on a quelque surprise à constater que celui-ci ne vise pas, à proprement parler, la matière annoncée de la coordination et que, nonobstant quelques dispositions d'ordre secondaire relatives au Chemin de fer, il tend en ordre principal à réglementer l'utilisation de la route pour les transports publics ou en commun de marchandises, matière qui, dans l'inexistence même du Chemin de fer, comme c'était le cas avant 1835, relève du pouvoir souverain de l'Etat.

Aux termes de l'arrêté du 24 novembre 1829, tout transport public et régulier de marchandises était subordonné à une concession préalable.

A m'en tenir, par conséquent, pour cet objet comme pour les précédents, aux vues générales de la Commission, je crois pouvoir préciser celles-ci dans les termes suivants :

En ce qui concerne la réglementation proprement dite des transports de marchandises par la route :

1^o Liberté complète pour le transporteur de ses propres marchandises;

2^o En ce qui concerne l'entrepreneur de transports publics, en raison des droits souverains de l'Etat et par analogie avec les dispositions législatives prises par la loi du 21 mars 1932

Ik zal het hier niet onderzoeken, daar ik het eerlang meer uitvoerig moet doen in het desbetreffend verslag waarmee gij mij wel hebt willen belasten.

Ik meen echter dat de openbare meening zonder den wettelijken tekst van nabij te beschouwen zich heeft verontrust bij den titel, in de veronderstelling dat dergelijk ontwerp alleen voor doel kon hebben het min of meer ruimere inzicht het monopolium van de Spoorwegen ten koste van de auto te herstellen.

Wanneer men de beschikkingen aandachtig leest, is men eenigszins verwonderd vast te stellen dat zij de eigenlijke aangekondigde samenschaiking niet bedoelen en zij, ondanks enkele bepalingen van bijkomenden aard op gebied van spoorwegen, hoofzakelijk de benutting beoogen van den weg voor het openbare vervoer en dat van goederen, stof die door het niet bestaan van den spoorweg zelf, zooals dit het geval was vóór 1835, van de soevereine macht van den Staat afhangt.

Naar luid van het besluit van 24 November 1829 was alle openbaar en regelmatig vervoer van goederen onderworpen aan een voorafgaandelijke vergunning.

Dienvolgens, mij voor dit punt zooals voor de voorgaande houdend bij de algemeene inzichten der Commissie, meen ik deze in de volgende bewoordingen te omlijnen :

Wat betreft de eigenlijke regeling van het goederenvervoer langs den weg :

1^o volledige vrijheid voor den vervoerder van zijn eigen goederen;

2^o voor den aannemer van openbaar vervoer, wegens de soevereine rechten van den Staat en in overeenstemming met de wettelijken bepalingen van de wet van 21 Maart 1932 op het gemeen-

relative aux transports en commun des personnes, nécessité d'une autorisation.

Justifiée par les précédents juridiques, cette mesure n'est pas moins utile du point de vue économique en vue d'éviter un suréquipement de matériel dont les entrepreneurs trop optimistes seraient eux-mêmes les premières victimes.

Il va de soi que les mesures législatives à prendre doivent comporter les assouplissements conformes aux usages, notamment en ce qui concerne le camionnage à la périphérie et dans le périmètre des agglomérations.

En ce qui concerne la coordination des transports proprement dits, qui n'est guère visée dans le projet de loi en question, et constitue une matière beaucoup plus délicate encore dans ses applications pratiques, votre Commission s'est attachée aux considérations suivantes :

1^o dans la compétition entre plusieurs moyens de transport, préférence au plus qualifié pour le trafic envisagé;

2^o aucune mesure restrictive pouvant préjudicier à l'emploi ou au développement de l'automobile, celui-ci n'étant soumis qu'aux principes généraux de droit, régissant les transports de toute nature;

3^o défense du Chemin de fer contre toute concurrence injustifiée et contraire à l'intérêt général, la collectivité étant la première intéressée au maintien et à la prospérité d'un organisme considérable créé avec l'argent de tous et transportant au plus bas prix la main-d'œuvre et les matières premières.

* * *

Marine marchande.

La Commission croit devoir appeler l'attention du Gouvernement sur la

schappelijk personenvervoer, noodzakelijkheid van een machtiging.

Gewettigd door juridische preceden-ten, is die maatregel niet minder nuttig in economisch opzicht om een over-dreven uitrusting van materieel te vermijden, waarvan de al te opti-mistische aannemers zelf de eerste slachtoffers zouden zijn.

Het spreekt van zelf dat de te nemen wettelijke maatregelen de ver-zachtingen moeten bevatten overeen-komstig het gebruik, namelijk wat betreft het vervoer in de omgeving en den ontrek van de agglomeraties.

Wat de eigenlijke samenschakeling van het vervoer betreft, die haast niet bedoeld wordt in bedoeld wetsontwerp en een nog veel kieschere zaak is in haar practische toepassing, heeft uw Commissie zich gewijd aan de volgende beschouwingen :

1^o in de mededinging van verschil-lende vervoermiddelen, voorkeur aan het best geschikte voor het beoogde verkeer;

2^o geen enkele beperkende maatre-gel mag schadelijk zijn voor het gebruik of de uitbreiding van het vervoer per auto, dit alleen onder-worpen zijnde aan de algemeene rechts-beginselen die het vervoer van allen aard regelen.

3^o verbod voor den spoorweg wat betreft alle ongezone mededinging, die zou strijden met het algemeen belang, de gemeenschap het eerst betrokken zijnde bij het behoud en den bloei van een aanzienlijke inrich-ting gesticht met het geld van eenieder en die tegen den laagsten prijs de werkkrachten en de grondstoffen ver-voert.

* * *

Koopvaardij.

De Commissie meent de aandacht van de regeering te moeten roepen op

régression constante de la marine marchande et les dangers qui en résultent pour le pays en temps de paix comme en période troublée.

La Commission de mobilisation de la Nation, interrogée par la Commission de la Défense nationale, du Sénat, n'a pas hésité à déclarer que la flotte actuelle était notoirement insuffisante pour assurer le ravitaillement et l'approvisionnement de la population civile et de l'armée en campagne, que cette situation était sérieuse et risquait de rendre inefficaces toutes autres mesures prises pour la défense du pays.

Voici dans quels termes la Commission de la Défense nationale du Sénat y fait allusion :

« Votre Commission de la Défense nationale, qui s'est fait documenter spécialement sur le service de la mobilisation de la Nation, tient à vous signaler l'importance de ce service et le travail considérable qu'il a déjà fourni.

» La possibilité du ravitaillement et des approvisionnements nécessaires à l'armée et à la population civile a été l'objet d'un examen approfondi de votre Commission.

» Il résulte des chiffres qui lui ont été communiqués par la Commission de mobilisation de la Nation que les moyens de transport par mer dont le pays pourrait disposer sont notoirement insuffisants. Des mesures urgentes devront être prises pour remédier à cet état de choses. C'est là une nécessité absolue, si l'on veut que l'armée puisse répondre au rôle qui lui est assigné. »

Le Gouvernement, par son arrêté-loi du 1^{er} mars 1935, vient de prendre des mesures pour empêcher une nouvelle réduction de la flotte par la vente de navires à l'étranger. Il argüe de l'intérêt national et de la nécessité

den bestendigen achteruitgang van de koopvaardijvloot en de gevaren die daaruit voor het land voortvloeien zoowel in vreedstijd als in tijden van beroering.

De Commissie voor de mobilisatie der Natie, ondervraagd door de Senaatscommissie voor Landsverdediging, heeft niet geaarzeld te verklaren dat de tegenwoordige vloot beslist ontoereikend was om in de bevoorrading van de burgerbevolking en van het veldleger te voorzien, dat deze toestand ernstig was en het gevaar met zich bracht dat de overige maatregelen voor de landsverdediging genomen ondoelmatig zouden kunnen worden.

Ziehier in welke bewoordingen de Senaatscommissie van Landsverdediging daarop doelt.

« Uw Commissie van Landsverdediging, die bijzondere inlichtingen heeft ingewonnen over den Dienst der Mobilisatie van de Natie, hecht er aan te wijzen op het belang van dezen dienst en het aanzienlijk werk dat hij reeds geleverd heeft.

» De mogelijkheid van de noodige bevoorrading van leger en burgerbevolking werd grondig door uw Commissie onderzocht.

» Blijkens cijfers medegedeeld door de Commissie voor de mobilisatie van de Natie zijn de vervoermiddelen te water waarover het land zou kunnen beschikken kennelijk ontoereikend. Dringende maatregelen zullen moeten genomen worden om dit te verhelpen. Dit is een volstreekte noodzakelijkheid zoo men wil dat het leger zijn rol kunne vervullen. »

. Met haar besluit-wet van 1 Maart 1935, heeft de regeering maatregelen genomen om een nieuwe vermindering van de vloot door verkoop van schepen in het buitenland te beletten. Zij beroept zich op 's Lands belang en

de posséder un minimum de tonnage.

Pareille mesure, toutefois, est dangereuse et de nature à produire des effets opposés à ceux qu'on en espère. Elle porte atteinte, sans aucune compensation, au droit de libre disposition de la propriété privée et découragera les capitaux à s'intéresser dans une entreprise aléatoire par elle-même et brimée dans les mesures de réalisation qu'elle peut être amenée à prendre, par suite de circonstances diverses.

Le Gouvernement l'a senti lui-même puisqu'il limite la durée de l'interdiction de réalisation à trois ans.

On peut se demander, pourquoi trois ans et ce qu'il espère voir se produire pendant cette période?

Sans crainte de se tromper, on peut affirmer que si des mesures de conservation et d'encouragement ne sont prises rapidement, la flotte belge est destinée à disparaître, disparition fatale en tout temps pour le pays entier.

Désireux de ne pas allonger ce rapport, nous nous contenterons de citer quelques chiffres :

Au 1^{er} janvier 1914, la flotte belge comportait :

125 navires, pour un tonnage brut de 350,000 tonnes, dont à déduire 12 pétroliers et 4 malles pour le service du Congo, soit un total de 16 navires, pour 60,000 tonnes, laissant disponibles pour les besoins divers du pays : 109 navires pour un tonnage brut de 290,000 tonnes.

Le 1^{er} janvier 1935, cette même flotte comporte :

100 navires, pour un tonnage brut de 363,000 tonnes, dont à déduire 9 pétroliers et 5 malles congolaises,

op de noodzakelijkheid een minimum tonnenmaat te bezitten.

Dergelijke maatregel is nochtans gevaarlijk en kan het tegendeel van de verhoopte gevolgen medebrengen. Hij doet afbreuk, zonder vergelding, aan het recht van vrije beschikking over het privaat eigendom en zal de kapitalen ontmoedigen van deelneming aan een onderneming die op zichzelf bedenkelijk is en tengevolge van allerhande omstandigheden gehinderd wordt in de maatregelen van verwezenlijking die zij kan geroepen zijn te nemen.

De Regeering voelde het zelf, aangezien zij den duur van het verbod van verwezenlijking op drie jaar beperkte.

Men kan zich afvragen, waarom drie jaar, en wat zij hoopt te zien gebeuren tijdens deze periode.

Zonder vrees zich te vergissen mag men verzekeren dat indien niet spoedig maatregelen van behoud en aanmoediging worden genomen, de Belgische vloot gedoemd is te verdwijnen, verdwijning die op elken tijd voor geheel het land noodlottig zou zijn.

Er om bekommerd dit verslag niet langer te maken, zullen wij ons vergenoegen met eenige cijfers :

Op 1 Januari 1914 behelsde de Belgische vloot :

125 schepen met een bruto-tonnenmaat van 350,000 ton, waarvan 12 tankschepen moeten afgenomen worden en 4 mailbooten voor den Congodienst, hetzij een totaal van 16 schepen met 60,000 ton, zoodat voor de verschillende behoeften van het land beschikbaar blijven : 109 schepen met een bruto-tonnenmaat van 290,000 ton.

Op 1 Januari 1935 behelst dezelfde vloot :

100 schepen met een bruto-tonnenmaat van 363,000 ton, te verminderen met 9 tankschepen en 5 Congobooten,

soit 14 navires, pour un tonnage brut de 106,000 tonnes. Restent 86 navires, pour un tonnage brut de 257,000 tonnes, dont il faut soustraire 23 navires actuellement désarmés, pour un tonnage brut de 78,000 tonnes.

Restent disponibles pour les besoins du pays : 63 navires, pour un tonnage brut de 179,000 tonnes, soit 46 navires, pour un tonnage brut de 111,000 tonnes, de moins que le 1^{er} janvier 1914.

Il suffit de se rappeler le cauchemar qu'était pour le Département compétent le ravitaillement de la population civile restée au pays et celui de l'armée, pour se rendre compte de la gravité de cette diminution de tonnage.

En 1929, notre flotte comportait :

153 navires, pour un tonnage brut de 509,000 tonnes.

Au 1^{er} janvier 1935 :

100 navires, pour un tonnage brut de 363,000 tonnes, soit une diminution de 53 navires, pour un tonnage brut de 146,000 tonnes, soit environ 30 p. c.

La Belgique est le seul pays au monde où pareille regression peut se constater; au contraire, tous les autres pays sont en progression.

La raison de cette situation peut se rechercher dans l'indifférence des pouvoirs publics, dont la sollicitude pour la marine ne dépassait guère le stade oratoire.

En 1934 cependant, grâce à l'assistance du Ministre des Transports, M. Forthomme, une somme de 25 millions fut portée au Budget extraordinaire comme aide à la marine marchande. Il fut toutefois stipulé que les armateurs devaient maintenir en service un certain nombre de navires qu'ils étaient sur le point de désarmer et en mettre d'autres en activité. Les sommes devaient être

hetzij 14 schepen met een bruto tonnenmaat van 106,000 ton. Blijft 86 schepen, met een bruto tonnenmaat van 257,000 ton, waarvan dienen afgetrokken 23 schepen thans onttakeld met een bruto tonnenmaat van 78,000 ton.

Bleven beschikbaar voor 's Lands behoeften : 63 schepen met een bruto tonnenmaat van 179,000 ton, zijnde 46 schepen met een bruto tonnenmaat van 111,000 ton, minder dan op 1 Januari 1914.

Het volstaat zich de groote onrust te herinneren van het betrokken Departement voor de bevoorrading van de in het land gebleven burgerlijke bevolking en van het leger, om den ernst in te zien van de vermindering dezer tonnenmaat.

In 1929 bedroeg onze vloot :

153 schepen met een bruto tonnenmaat van 509,000 ton.

Op 1 Januari 1935 :

100 schepen met een bruto tonnenmaat van 363,000 ton, zijnde een vermindering van 53 schepen met een bruto tonnenmaat van 146,000 ton, zegge ongeveer 30 t. h.

België is het eenige land waar dergelijke teruggang kan vastgesteld worden; integendeel, al de andere landen zijn in vooruitgang.

De reden van dezen toestand kan opgezocht worden in de onverschilligheid der openbare machten, wier bezorgdheid voor het zeewezen eigenlijk niet verder ging dan het oratorisch stadium.

In 1934 echter, dank zij het aandringen van den Minister van Vervoer, den heer Forthomme, werd een som van 25 millioen op de Buitengewone Begrooting gebracht als steun voor de koopvaardijvloot. Er werd steeds bepaald dat de reeders een zeker aantal schepen in dienst moesten houden, die zij op het punt stonden te onttakelen, en andere in bedrijf moesten stellen. De sommen dienden beschouwd

considérées comme avances remboursables sur les bénéfices ultérieurs éventuels.

Les pertes subies par l'armement furent supérieures aux sommes reçues, mais le chômage, au lieu de s'aggraver, fut diminué sensiblement. La regression de tonnage fut arrêtée momentanément.

La Commission déplore le manque de plan de la part du Gouvernement. Les Gouvernements étrangers prennent des mesures et des engagements pour des périodes de dix à vingt années. Aucun résultat sérieux ne peut être obtenu en procédant par des mesures qui peuvent être modifiées tous les six ou douze mois. Aucun programme de construction ne peut être établi sur de pareilles bases.

La flotte belge, quand elle atteignait 509,000 tonnes brutes, employait 5,000 à 6,000 marins et officiers, et 12,500 à 15,000 ouvriers à terre dépendant directement de l'armement. Ensemble 17,500 à 21,000 hommes occupés.

Les chantiers de construction actuellement fermés peuvent donner de l'occupation régulière à 3,000-3,500 hommes qui chôment en ce moment.

A côté de la nécessité impérieuse de posséder une flotte, sans laquelle la Défense nationale est un leurre, il y a donc la question de résorption du chômage, qui fait que la création d'un Fonds de navigation constituerait pour le pays une diminution de dépenses, plutôt qu'une augmentation.

La Commission recommande l'adoption des conclusions du Conseil supérieur de la Marine et ne peut se dispenser d'appeler l'attention sur le fait très significatif que ces conclusions furent prises à l'unanimité de ses membres : marins, officiers de pont et de machine, armateurs, économistes et spécialistes des choses de la mer.

* * *

als voorschotten terugbetaalbaar op de mogelijke latere winsten.

De verliezen geleden door de reederij waren hooger dan de ontvangen sommen, maar de werkloosheid, in stede van toe te nemen, werd merkelyk verminderd. De vermindering van tonnenmaat werd tijdelijk stopgezet.

De Commissie betreurt dat de Regeering geen plan heeft. De vreemde regeeringen nemen maatregelen en gaan verbintenissen aan voor tijdperken van tien tot twintig jaar. Geen ernstige uitslag kan worden bekomen door maatregelen die om de zes of twaalf maanden kunnen gewijzigd worden. Geenerlei programma van schepenbouw kan op dergelijke grondslagen worden gevestigd.

De Belgische vloot, toen zij 509,000 bruto-ton bereikte, gebruikte 5,000 tot 6,000 zeelieden en officieren, en 12,500 tot 15,000 arbeiders aan land, die rechtstreeks afhangen van de reederij. Te samen 17,500 tot 21,000 te werk gestelden.

De scheepsbouwwerven die thans gesloten zijn kunnen regelmatig arbeid verschaffen aan 3,000 tot 3,500 arbeiders die thans werkloos zijn.

Benevens de dringende noodwendigheid een vloot te bezitten, zonder dewelke landsverdediging bedrieglijke waan is, staat dus het vraagstuk van de opslorping van de werkloosheid, die maakt dat de oprichting van een fonds voor de scheepvaart voor het land een vermindering van uitgaven veeleer dan een verhooging zou zijn.

De Commissie beveelt de goedkeuring aan van de besluiten van den Hoogen Raad van het Zeewezen, en zij kan niet nalaten de aandacht te vestigen op het zeer beteekenisvol feit dat deze besluiten door al de leden eenparig werden goedgekeurd : zeelieden, dek-officieren, machine-officieren, reeders, economisten en deskundigen in zeevaartaangelegenheden.

* * *

MARINE DE L'ÉTAT.

Un membre se plaint de ce que la direction technique laisse à désirer à l'Administration de la marine et qu'il en est résulté que la construction du navire-école « Mercator » a été un insuccès et que le type choisi pour la construction de la nouvelle malle « Prince Baudouin » laisse à désirer.

On sait que pour ce paquebot on a abandonné la turbine pour passer au moteur.

Malgré la réclame tapageuse qui a été faite autour du navire lors de son « maiden trip », il est avéré qu'il est loin de répondre à ce qu'on en attendait, et dans les milieux de la marine, à Ostende, on le critique sévèrement.

On a prôné surtout l'aspect moderne de ses superstructures qui en font un transatlantique en miniature... C'est une question de mode; mais la mode n'est pas toujours sœur de la raison. Ces superstructures exagérées donnent une prise énorme au vent et ne conviennent en aucune façon, aux « channel boats », surtout à ceux qui ont Ostende comme port d'attache.

On a vanté le luxe de ses installations, mais ce luxe est une denrée qui coûte très cher aux contribuables. Jugez-en : La « Princesse Elisabeth » a coûté 2,600,000 francs-or et la « Princesse Marie-José », construit après la guerre à peu près la même somme multipliée par 7 soit en francspapier : $\pm 18,000,000$ de francs. Les quatre malles à turbine construites ces dernières années ont coûté chacune $\pm 35,000,000$ de francs et le M. S. Prince Baudouin 42,000,000 de francs, paraît-il, soit 24,000,000 de francs de plus que le « Marie-José » ou deux fois et demie, à peu près le prix de ce dernier navire.

On a parlé fort peu du confort des passagers. Mais on a pu constater, lors des traversées, que dans le res-

RIJKSZEEWEZEN.

Een lid klaagt er over dat het technisch bestuur te wenschen overlaat in het Bestuur van Zeewezen en daaruit voortvloeide dat de bouw van het schoolschip « Mercator » een tegenvaller was en dat het type gekozen voor den bouw van de nieuwe pakketboot « Prince Baudouin » te wenschen laat over.

Men weet dat men voor deze pakketboot van de turbine heeft afgezien om den motor te gebruiken.

Ondanks de luidruchtige reklame die rondom het schip werd gemaakt voor zijn « maiden trip », is het gebleken dat hij op verre na niet beantwoordt aan hetgeen mener van verwachtte en in de scheepsvaartkringen, te Oostende, wordt het streng gecritiseerd.

Men heeft vooral het modern uitzicht geprezen van den bovenbouw die er een transatlantiek in 't klein van maken. Het is een kwestie van mode; doch de mode gaat niet met de rede gepaard. Deze overdreven bovenbouw geeft ontzaglijk vat aan den wind en past geen zins voor de « channel boats », vooral deze die Oostende voor haven hebben.

Men heeft de weelde-instellingen geroemd, doch deze weelde is een waar die zeer duur kost aan de belastingplichtigen. Inderdaad : « Princesse Elisabeth » heeft 2,600,000 goud frank gekost en « Princesse Marie-José » na den oorlog gebouwd voor ongeveer dezelfde som vermenigvuldigd door 7 in papier frank, zegge $\pm 18,000,000$ millioen. De vier turbine-mailbooten in deze jongste jaren gebouwd hebben elk $\pm 35,000,000$ frank gekost en de mailboot « Prince Baudouin » 42 millioenen, schijnt het, zijnde 24 millioen meer dan de « Marie-José » of twee en half maal ongeveer de prijs van dit schip.

Men heeft zeer weinig gesproken over het comfort der passagiers. Doch bij de overvaarten heeft men kunnen

taurant des 2^e classes, notamment, la vaisselle ne tenait pas sur les tables, bien que la mer fut très calme.

On a déclaré de source officielle que la vitesse obtenue aux essais avait été de 25 nœuds et quart. Or, ces essais ont été effectués, non sur une base mesurée et officielle, comme il est d'usage, mais dans la mer du Nord, avec, comme repères, deux bateaux-feux, dont le mouillage n'est pas rigoureusement établi et entre lesquels existent des courants de marée très variables. Le chiffre donné est donc sujet à caution encore qu'il ne dépasse que d'un nœud la vitesse établie rigoureusement des malles de la série « Princesse Elisabeth » et que l'on s'attendait à plus de 26 nœuds, étant donnée la puissance escomptée des machines.

Enfin, des machines elles-mêmes, on n'a pas parlé du tout, et pourtant c'est la chose essentielle. Dans la salle des moteurs, le vacarme est infernal. Il est impossible de s'y faire entendre d'un interlocuteur même en criant à tue-tête à son oreille. Ce bruit se répand, bien entendu, à l'extérieur et notamment sur la passerelle du commandement, ce qui nuit considérablement à la vigie. Lorsqu'on passe, presque à les frôler, à côté des bouées à sifflet, on n'arrive pas à les entendre.

Mais ce qui est le plus grave, c'est qu'après un petit nombre de voyages, on a du retirer le navire du service pendant une couple de mois, les vingt-quatre pistons des moteurs principaux ayant été grippés. Or, ceci n'est pas un accident, comme il peut s'en produire pour une cause fortuite et que l'on répare aisément. C'est comme une sorte de maladie constitutive, que l'on peut comparer à une affection pulmonaire, par exemple, ou cardiaque, qu'un coureur professionnel aurait contractée en courant.

On peut se demander, par conséquent, si on a été bien éclairé au sujet

vaststellen dat in de eetzaal 2^e klasse namelijk het eetgerei niet op de tafels bleef, ondanks een kalme zee.

Uit officieele bron heeft men verklaard dat de verkregen snelheid bij de proeven 25 1/4 knopen bedroeg. Welnu deze proeven werden genomen, niet volgens een gemeten en officieele basis zooals gebruikelijk, doch in de Noordzee met, als merkteekens, twee lichtschepen, wier ligging niet streng bepaald is en tusschen welke zeer wisselvallige getijstroomen bestaan. Het opgegeven getal kan dus betwijfeld worden, hoewel het slechts met een knoop de streng bepaalde snelheid der mailbooten van de reeks

« Princesse Elisabeth » overschrijdt en dat men zich aan meer dan 26 knopen verwachtte gelet op de verhoopte kracht der machines.

Ten slotte, van de machine zelf werd in 't geheel niet gesproken, en dit is nochtans de hoofdzaak. In het ruim der motoren is het lawaai oorverdoovend. Het is onmogelijk zich daar te doen verstaan aan den toehoorder zelfs wanneer men in zijn oor schreeuwt met volle geweld. Dit gerucht verspreidt zich naar buiten en inzonderheid op de commando-brug, hetgeen den uitkijk merkkelijk schaadt. Wanneer men naast de fluitboeien voorbijgaat kan men ze zelfs niet hooren.

Nog ernstiger is het dat men na een klein aantal reizen het schip gedurende een paar maanden buiten dienst heeft moeten stellen daar de vier en twintig zuigers van de hoofdmotoren werden geklemd. Welnu, dit is geen ongeval zooals er zich toevallig kunnen voordoen, en het kan ook niet gemakkelijk worden hersteld. Het is als een ziekte van het gestel die men kan vergelijken met een longenkwaal bevoord b. v. of met een hartkwaal die een beroepslooper al loopend zou hebben opgedaan.

Men mag zich derhalve afvragen of men goed werd ingelicht omtrent het

de l'emploi du moteur à combustion interne à bord des malles.

Autrefois, sur nos malles, nous battions la flamme et nous nous prévalions avec orgueil d'un jugement de la Cour d'Amirauté qui avait déclaré nos bateaux « ships of His Majesty the King of Belgians » et, par conséquent, non saisissables.

Après la guerre, la situation juridique des malles a changé; mais ce n'est pas une raison pour ravalier leur pavillon — celui de l'Etat — en les faisant servir de « bateaux apéritifs » et de « dancing palaces », comme ce fut récemment le cas.

Au sujet de la venue à Bruxelles du « Prince Baudouin » dans le bassin Vergote, où il ne pouvait même pas éviter, on a signalé que ce bateau a 113 mètres de long et que les écluses du canal n'ont que juste un mètre de plus. Ce voyage était plein de risques. Pour venir à Bruxelles, le navire a dû quitter son port d'attache pendant six jours au moins. Rien que l'intérêt à 6 p. c. du capital et l'amortissement (en quinze ans) pendant six jours, représentent une somme de près de 88,000 francs, somme à laquelle il faut ajouter les frais de voyage proprement dit : équipages, combustibles et huiles, pilotages, remorquages, frais généraux, etc., etc., en tout plus de 100,000 francs. Est-ce admissible lorsque le pays est dans une détresse profonde? On a, à la faveur de cette publicité, demandé au Gouvernement de commander une doublure du « Prince Baudouin »... Je serais heureux de voir le chantier d'Hoboken rouvrir ses portes, mais il se recommande que l'on attende avant de commander un nouveau navire (le sixième depuis quatre ans) que l'expérience ait montré si l'on peut continuer dans la voie du moteur ou s'il faut en revenir à la turbine.

gebruik van den motor met inwendige verbranding op onze mailbooten.

Vroeger voerden wij op onze mailbooten den wimpel, en wij gingen prat op een vonnis van het Admiraltiteitshof, dat onze schepen als « ships of his Majesty, the King of Belgians » had bestempeld en aldus te kennen had gegeven dat zij niet konden in beslag genomen worden.

Na den oorlog werd de juridische toestand van de mailbooten gewijzigd, maar dat is geen reden om hun vlag — de vlag van den Staat — te laten vernederen door de booten te doen dienen als « aperitiefbooten » en « dancing-palaces », zooals onlangs werd gedaan.

Naar aanleiding van de aankomst te Brussel van de « Prince Baudouin » in het Vergote-dok, waar de boot zelfs niet kon zwaaien, werd er op gewezen dat het schip 113 meter lang is en dat de sluizen van het kanaal amper een meter breder zijn. Deze reis was vol gevaren. Om naar Brussel te komen moest het schip gedurende ten minste zes dagen zijn thuishaven verlaten. Alleen de interest tegen 6 t. h. van het kapitaal en de aflossing (in vijftien jaar) gedurende zes dagen vertegenwoordigen een som van ongeveer 88,000 frank; daarbij dienen nog gevoegd de eigenlijke reiskosten : bemanning, brandstof en oliën, loodsgeld, sleepkosten, algemeene kosten, enz., enz., in het geheel meer dan 100,000 frank. Is dit duldbaar, wanneer het land in diepen nood verkeert? Gebruik makende van deze publiciteit heeft men aan de regeering gevraagd dat zij een dubbelganger van de « Prince Baudouin » zou bestellen... Het zou mij verheugen de werf te Hoboken te zien heropenen, maar het is voorzichtig af te wachten vooraleer een nieuw schip (het zesde sedert vier jaar) te bestellen, totdat uit de ervaring is gebleken of men moet voortgaan met motoren dan wel of men moet terugkeeren tot de turbines.

Il résulte, au surplus, de tout cela que l'Administration de la marine aurait intérêt à améliorer son service technique.

* * *

Le Budget a été adopté par 10 voix contre 4.

Le rapport a été adopté à l'unanimité, moins une abstention.

Le Président,
P. DE BRUYN.

Le Rapporteur,
VICTOR WAUCQUEZ.

Uit dit alles blijkt trouwens dat het bestuur van het Zeewezen er belang zou bij hebben zijn technischen dienst te verbeteren.

* * *

De Begrooting werd goedgekeurd met 10 tegen 4 stemmen.

Het verslag werd op één onthouding na, eenparig aangenomen.

De Voorzitter,
P. DE BRUYN.

De Verslaggever,
VICTOR WAUCQUEZ.

ANNEXE.

Questions posées par la Commission et
réponses du Gouvernement.

PREMIÈRE QUESTION.

La Société Nationale ne pourrait-elle envisager la possibilité d'un accord avec la Société des Wagons-Lits en vue d'étendre le service des wagons-lits de 3^e classe circulant sur la ligne d'Ostende-Bâle aux trains de la ligne Ostende-Cologne?

RÉPONSE.

La Société Nationale et la Compagnie des Wagons-Lits sont d'accord pour organiser des services de wagons-lits de 3^e classe; il faut l'accord des Chemins de fer allemands pour l'organisation d'un service de l'espèce entre Ostende et Cologne. Des pourparlers seront engagés, à cet effet, dès que les circonstances paraîtront favorables.

DEUXIÈME QUESTION.

La Société Nationale ne pourrait-elle envisager de transporter gratuitement les voiturettes des estropiés civils comme elle en a accordé la faveur aux invalides de la guerre?

RÉPONSE.

Les voiturettes des grands mutilés de la guerre sont admises au transport gratuit comme bagages.

Il n'est pas possible d'étendre cette faveur aux autres invalides en raison des conséquences pécuniaires que la mesure entraînerait.

BIJLAGE.

Vragen door de Commissie gesteld met
de antwoorden van de regeering.

EERSTE VRAAG.

Zou de Nationale Maatschappij de mogelijkheid niet kunnen overwegen van een akkoord met de Maatschappij der Slaapwagens om den dienst der slaapwagens 3^e klasse rijdende op de lijn Oostende-Bazel, uit te breiden tot de treinen der lijn Oostende-Keulen?

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij en de Maatschappij der Slaapwagens zijn het eens om diensten met slaapwagens 3^e klasse in te richten; voor de inrichting van dergelijken dienst tusschen Oostende en Keulen is de instemming van de Duitsche spoorwegen vereischt. Zoodra de omstandigheden gunstig blijken, zullen onderhandelingen te dien einde worden aangeknoopt.

TWEEDE VRAAG.

Zou de Nationale Maatschappij de mogelijkheid niet kunnen overwegen kosteloos de wagentjes te vervoeren van de burgerlijke gebrekkelijken, zooals zij doet voor de oorlogsinvaliden?

ANTWOORD.

De wagentjes van de groote oorlogsverminkten worden kosteloos als reisgoed vervoerd.

Het is niet mogelijk dezen maatregel uit te breiden tot de overige invaliden wegens de geldelijke gevolgen die daarmee zouden gepaard gaan.

TROISIÈME QUESTION.

La Société Nationale ne pourrait-elle envisager la possibilité d'un accord avec le Nord Français en vue de comprendre des voitures de 3^e classe dans les trains rapides de Bruxelles-Paris et vice-versa?

RÉPONSE.

La question a été envisagée à différentes reprises : jusque maintenant, il a été reconnu qu'on ne pourrait admettre régulièrement dans les trains de 1^{re} et 2^e classes, une clientèle nouvelle de 3^e classe sans devoir recourir à une augmentation de charge qui ne permettrait plus de réaliser les vitesses actuelles.

Chaque fois qu'il est possible, les trains à trois classes sont accélérés, c'est ainsi qu'à partir du 15 mai prochain, le train 107 partant actuellement de Paris à 7 heures, pour arriver à Bruxelles (Midi) à 12 h. 8, partira à 8 heures, pour arriver à Bruxelles (Midi) à 12 h. 28.

DERDE VRAAG.

Zou de Nationale Maatschappij de mogelijkheid niet kunnen overwegen van een akkoord met de Nord Français om rijtuigen 3^e klasse in te schakelen in de snelstreinen Brussel-Parijs en terug?

ANTWOORD.

Herhaaldelijk werd de zaak onderzocht : tot nog toe bleek het onmogelijk regelmatig in de treinen 1^e en 2^e klasse, reizigers van 3^e klasse toe te laten, zonder een verhooging van lading waarbij de tegenwoordige snelheid niet meer mogelijk zou zijn.

Telkens als het mogelijk is worden treinen met drie klassen versneld, aldus zal vanaf 15 Mei a. s. trein 107, die thans te 7 uur Parijs verlaat om 12 u. 8 te Brussel (Zuid) aan te komen vertrekken te 8 uur om te 12 u. 28 te Brussel (Zuid) toe te komen.