

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers
Session de 1933-1934	N° 89	Zittingsjaar 1933-1934
BUDGET N° 4XVI.		BEGROOTING N° 4XVI.

BUDGET
du Ministère des Transports
pour l'exercice 1934.

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

MADAME, MESSIEURS,

Le budget des Transports a fait l'objet, au Sénat, d'un rapport détaillé et d'une discussion approfondie au cours de laquelle l'honorable Ministre des Transports a eu l'occasion, dans un discours substantiel, d'analyser l'activité des diverses branches du Département qu'il dirige.

Nous pouvons donc nous borner, dans le présent rapport, à examiner les différents points qui ont été soulevés à la Commission des chemins de fer et qui intéressent surtout les transport par fer.

Le développement des transports par véhicules automobiles a marqué le début d'une évolution rapide dans l'exploitation de nos réseaux ferrés et l'effort réalisé par la S. N. C. F. B. mérite d'être souligné.

C'est sur les lignes principales surtout que cet effort a été important; le parcours de Bruxelles-Liège s'effectue à l'heure actuelle en 75 minutes, celui de Bruxelles-Gand en 35 minutes, celui de Namur-Charleroi en 28 minutes et nous pouvons constater avec satisfaction que sous le rapport de la vitesse nous n'avons rien à envier aux réseaux étrangers.

Une remarque cependant s'impose : la Société Nationale des Chemins de fer a jusqu'à présent par trop négligé les intérêts des voyageurs des gares intermédiaires situées sur les grandes lignes et qui n'ont guère bénéficié des améliorations.

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

1° Des membres de la Commission des Chemins de fer,

Le présent rapport n° 89 a été distribué le 26 janvier 1934. (Art. 4 de la résolution de la Chambre relative à l'examen des Budgets.)

BEGROOTING
van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1934.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER **PIERCO**.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

In den Senaat, heeft de begrooting van Verkeerswezen het voorwerp uitgemaakt van een omstandig verslag en eene grondige bespreking tijdens dewelke de achtbare Minister van Verkeerswezen de gelegenheid gehad heeft, in eene zakelijke redevoering, de bedrijvigheid na te gaan van de verschillende takken van het Departement dat onder zijn heleid staat.

In het onderhavig verslag, kunnen wij er ons dus bij bepalen, de verschillende punten te onderzoeken, welke in de Commissie voor de spoorwegen te berde zijn gekomen en die vooral het spoorwegvervoer aanbelangen.

De uitbreiding van het vervoer met motorrijtuigen was de inzet van eene snelle evolutie in de uitbating onzer spoorwegnetten, en de krachtsinspanning welke door de N. M. V. B. S. werd geleverd, dient voorzeker aangestipt.

Voor al op de hoofdlijnen, was die werking van belang; de afstand Brussel-Luik wordt thans in 75 minuten afgelegd, Brussel-Gent, in 35 minuten, Namen-Charleroi, in 28 minuten, en met genoegen kunnen wij vaststellen dat wij, in zake snelheid, voor de vreemde spoorwegnetten niet ten achteren moeten staan.

Nochtans dient eene opmerking gemaakt. Tot op heden, heeft de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen de belangen van de reizigers der tussenstations, gelegen op onze groote lijnen, te veel over het hoofd gezien,

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

1° De leden van de Commissie voor de Spoorwegen, Posten en Telegrafie en Scheepvaart, de heeren Adriaens, Benilys,

Dit verslag n° 89 werd rondgedeseld op 26 Januari 1934. (Art. 4 van het besluit van de Kamer betreffende de behouding van de Begrootingen.)

linter.

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers
Session de 1933-1934	N° 89	Zittingsjaar 1933-1934
BUDGET N° 4XVI.		BEGROOTING N° 4XVI.

BUDGET
du Ministère des Transports
pour l'exercice 1934.

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

MADAME, MESSIEURS,

Le budget des Transports a fait l'objet, au Sénat, d'un rapport détaillé et d'une discussion approfondie au cours de laquelle l'honorable Ministre des Transports a eu l'occasion, dans un discours substantiel, d'analyser l'activité des diverses branches du Département qu'il dirige.

Nous pouvons donc nous borner, dans le présent rapport, à examiner les différents points qui ont été soulevés à la Commission des chemins de fer et qui intéressent surtout les transport par fer.

Le développement des transports par véhicules automobiles a marqué le début d'une évolution rapide dans l'exploitation de nos réseaux ferrés et l'effort réalisé par la S. N. C. F. B. mérite d'être souligné.

C'est sur les lignes principales surtout que cet effort a été important; le parcours de Bruxelles-Liège s'effectue à l'heure actuelle en 75 minutes, celui de Bruxelles-Gand en 35 minutes, celui de Namur-Charleroi en 28 minutes et nous pouvons constater avec satisfaction que sous le rapport de la vitesse nous n'avons rien à envier aux réseaux étrangers.

Une remarque cependant s'impose : la Société Nationale des Chemins de fer a jusqu'à présent par trop négligé les intérêts des voyageurs des gares intermédiaires situées sur les grandes lignes et qui n'ont guère bénéficié des améliorations.

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

1° Des membres de la Commission des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Navigation : MM. Adam, Bouilly, Briart, Coussens, Delacollette, Dewonck, Fromont, Gelders, Geuens, Goffaux, Jamar, Leuridan, Marquet, Mayeur, Petit, Pierco, Renier, Samyn, Smets, Van Hecke, Vouloir;

2° Des membres désignés par les sections : MM. Vergels, Hoyaux, Coelst, Koelman, Vindevogel, de Wouters d'Oplinter.

BEGROOTING
van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1934.

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

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

In den Senaat, heeft de begrooting van Verkeerswezen het voorwerp uitgemaakt van een omstandig verslag en eene grondige bespreking tijdens dewelke de achtbare Minister van Verkeerswezen de gelegenheid gehad heeft, in eene zakelijke redevoering, de bedrijvigheid na te gaan van de verschillende takken van het Departement dat onder zijn beleid staat.

In het onderhavig verslag, kunnen wij er ons dus bij bepalen, de verschillende punten te onderzoeken, welke in de Commissie voor de spoorwegen te berde zijn gekomen en die vooral het spoorwegvervoer aanbelangen.

De uitbreiding van het vervoer met motorrijtuigen was de inzet van eene snelle evolutie in de uitbating onzer spoorwegnetten, en de krachtsinspanning welke door de N. M. V. B. S. werd geleverd, dient voorzeker aangestipt.

Voor al op de hoofdlijnen, was die werking van belang; de afstand Brussel-Luik wordt thans in 75 minuten afgelegd, Brussel-Gent, in 35 minuten, Namen-Charleroi, in 28 minuten, en met genoegen kunnen wij vaststellen dat wij, in zake snelheid, voor de vreemde spoorwegnetten niet ten achteren moeten slaan.

Nochtans dient eene opmerking gemaakt. Tot op heden, heeft de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen de belangen van de reizigers der tusschenstations, gelegen op onze groote lijnen, te veel over het hoofd gezien,

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

1° De leden van de Commissie voor de Spoorwegen, Posten, Telegrafie en Scheepvaart: de heeren Adam, Bouilly, Briart, Coussens, Delacollette, Dewonck, Fromont, Gelders, Geuens, Goffaux, Jamar, Leuridan, Marquet, Mayeur, Petit, Pierco, Renier, Samyn, Smets, Van Hecke, Vouloir;

2° De leden aangeduid door de afdeelingen: de heeren Vergels, Hoyaux, Coelst, Koelman, Vindevogel, de Wouters d'Oplinter.

rations dont sont seuls à profiter les habitants de nos grandes villes.

A cet égard, nous pourrions énumérer de nombreux exemples, mais le suivant est typique :

Il y a quelques mois, la Société Nationale des Chemins de fer a mis en circulation un train Eysden-Bruxelles et vice-versa.

Bien que ces trains fissent arrêt à Landen, il était interdit aux voyageurs d'y monter ou d'en descendre. Ceux-ci protestèrent et insistèrent auprès de la S. N. pour y avoir accès, mais toutes les démarches tentées en ce sens échouèrent, la Société Nationale se bornant à invoquer à l'appui de son refus, le fait que ces trains nouveaux avaient pour seul but de faciliter les relations entre le Limbourg et la capitale et pour éviter les récriminations justifiées des intéressés, elle crut tourner la difficulté en ayant recours à un expédient qui consista à supprimer purement et simplement les arrêts de Landen-station pour les remplacer par des arrêts avant les signaux d'entrée en gare !

Un tel procédé n'est évidemment pas de nature à ramener à la Société Nationale les voyageurs qu'elle a perdus au profit du transport automobile et de conserver ceux qui lui sont restés fidèles.

Sur les lignes secondaires, la S. N. C. F. a mis en circulation des locomotrices dont l'usage s'est révélé comme étant économique. Il serait désirable d'étendre ce mode de locomotion à toutes les petites lignes, car sur certaines d'entre elles circulent des trains dits légers, composés de vieilles voitures, tout à fait inconfortables et qui sont loin de donner satisfaction aux voyageurs.

La Société Nationale devrait également examiner la possibilité de réduire ses tarifs et notamment ceux de 2^e classe qui sont excessifs.

La Belgique est par excellence le pays de la vie à bon marché et si l'on pouvait abaisser le coût des voyages, il est certain qu'on parviendrait à attirer chez nous énormément d'étrangers, pour le grand profit de notre industrie touristique et de la Société Nationale elle-même, dont le sacrifice serait compensé par d'importantes recettes supplémentaires.

La S. N. devrait aussi encourager les administrations des villes touristiques à faire une réclame intensive, au lieu de leur imposer, ainsi qu'elle le fait actuellement, des conditions extrêmement coûteuses.

Pour apposer dans les gares des affiches illustrées en faveur de nos cités et de nos sites, la S. N. exige des administrations communales, qui désirent les placer dans les stations, 5 francs par affiche et par mois pour 3 mois, 4 francs pour 6 mois et 3 francs pour un an, alors que cette réclame est profitable aussi bien à la S. N. elle-même, qu'aux administrations qui en prennent l'initiative.

Les nouvelles voitures métalliques, dont 350 circulent à l'heure actuelle, donnent entière satisfaction au public, qui en apprécie vivement le confort.

D'autre part, l'expérience a démontré qu'elles offrent un

zoodat deze nagenoeg geen voordeel getrokken hebben uit de verbeteringen welke alleen de inwoners der groote steden ten goede komen.

Dienaangaande, zouden wij talrijke voorbeelden kunnen aanhalen; doch het volgende is kenschetsend :

Sedert enkele maanden, heeft de Nationale Maatschappij een trein Eysden-Brussel, heen en terug, ingelegd.

Alhoewel die treinen te Landen stopten, was het aan de reizigers verboden er in of af te stappen. Dezen kwamen hiertegen in, en drongen bij de N. M. aan om er toegang voor te bekomen, doch alle voetstappen welke in dien zin werden aangewend, werden afgewezen; tot staving van hare weigering, bepaalde de Nationale Maatschappij er zich bij te verklaren, dat deze nieuwe treinen alleen ten doel hadden, de betrekkingen tusschen Limburg en de hoofdstad te vergemakkelijken en, om alle gegronde opwerpingen van de belanghebbenden te voorkomen, zocht zij voor deze moeilijkheid een uitweg door eenvoudig den stilstand in het station Landen af te schaffen en hem te vervangen door stilstanden, vóór de signalen, aan den ingang van het station !

Dergelijke handelwijze is natuurlijk geen middel voor de Nationale Maatschappij, om vele reizigers terug te winnen, welke zij ten gunste van het automobiëlvervoer heeft verloren en om die reizigers te blijven behouden, welke haar trouw zijn gebleven.

Op de lijnen voor lokaal verkeer, heeft de N. M. V. B. S. motortreinen in omloop gebracht, waarvan het gebruik zuinig blijkt te zijn. Het ware wenschelijk die wijze van vervoer op alle kleine lijnen in te voeren, want op sommige hunner bestaan nog lichte treinen, samengesteld uit oude en volstrekt ongemakkelijke rijtuigen, welke weinig in den smaak vallen van de reizigers.

De Nationale Maatschappij zou insgelijks de mogelijkheid moeten onderzoeken hare tarieven te verminderen, en inzonderheid die van 2^e klassen, welke overdreven zijn.

België is vooral bekend als het land van het goedkoop leven, zoodat, indien men de kosten der reizen moest verminderen, men zeker vele vreemdelingen naar hier zou kunnen lokken tot groot nut van onze toeristische nijverheid en van de Nationale Maatschappij zelf, wier opoffering zou vergoed worden door belangrijke nieuwe ontvangsten.

De N. M. zou insgelijks de besturen van de steden welke door toeristen worden bezocht, moeten aanmoedigen om zooveel mogelijk reclame te maken, in stede van, zooals dit thans gebeurt, hun zeer ongunstige voorwaarden op te leggen.

Om geïllustreerde plakbrieven ten bate van onze steden en landschappen in de stations te mogen aanbrengen, eischt de N. M. van de gemeentebesturen welke dit in de stations wenschen te doen, 5 frank per plakbrief en per maand, voor 3 maanden; 4 frank voor 6 maanden en 3 frank voor één jaar, alhoewel deze reclame zoo voordeelig is voor de N. M. als voor de besturen welke er het initiatief van nemen.

De nieuwe metalen rijtuigen, waarvan er thans 350 in omloop zijn, geven volkomen voldoening aan het publiek dat het comfort er van zeer op prijs stelt.

Anderzijds, blijkt uit de ondervinding dat zij alle ge-

réel complément de sécurité et dès lors il faut souhaiter que bientôt elles soient exclusivement utilisées sur toutes les grandes lignes.

L'effroyable catastrophe de Lagny doit retenir la très sérieuse attention des dirigeants de la S. N. C. F. B. et il serait désirable qu'un exposé complet de notre système de signalisation fut fait devant le Parlement, afin que le public sache si vraiment toutes les conditions de sécurité des voyageurs sont réalisées sur notre réseau.

A cet égard, on peut se demander aussi si les machinistes, qui assument une responsabilité redoutable, sont suffisamment payés, car on nous a affirmé que leurs salaires étaient inférieurs à ceux touchés par leurs collègues des grands réseaux étrangers ?

L'électrification de certaines lignes à trafic intense est en voie de réalisation et nonobstant l'énorme dépense qu'elle doit entraîner, nous estimons qu'il faut la poursuivre activement.

Pour la ligne Bruxelles-Anvers, la dépense sera d'un ordre de près de 120 millions, mais il a été établi qu'une augmentation de recettes de 10 p. c. seulement, correspondant à un accroissement de trafic de 17 p. c., couvrira d'une manière complète le supplément de charge dû à l'électrification.

Celle-ci, d'autre part, entraînera l'utilisation d'une main-d'œuvre considérable — 2 millions de journées de travail pour Bruxelles-Anvers — et permettra de maintenir en activité une foule de branches de notre industrie, 32 p. c. du coût de l'entreprise devant aller aux constructions électriques et 68 p. c. à d'autres industries.

En ce qui concerne le transport des marchandises, l'honorable Ministre a fait allusion, au Sénat, à une collaboration étroite de nos deux sociétés de chemins de fer en matière de tarifs et d'exploitation. Il est hautement désirable que cette entente se fasse et il faut espérer qu'elle marquera le point de départ d'une coordination rationnelle de tous les moyens de transport.

La crise a contraint les Sociétés de chemins de fer à compresser leurs frais généraux et malheureusement cette compression a eu pour effet le congédiement de très nombreux ouvriers provisoires et temporaires, ayant souvent 10, 11 et 12 ans de service.

Il est certain que ces ouvriers privés de leur travail sont allés, presque tous, grossir l'armée des chômeurs et nous nous faisons les interprètes de tous les agents de nos deux Sociétés Nationales, pour qu'elles examinent avec la plus bienveillante attention la situation de leur personnel, avec le désir de lui faire effectuer les travaux de renouvellement et d'entretien normaux ainsi que les réparations qui doivent être exécutées.

Il y a là un devoir de solidarité sociale auquel, nous en avons la conviction, nos deux grandes Sociétés de transport ne failliront pas.

Dans cet ordre d'idées nous signalons à la S. N. C. F. B. que certaines gares importantes — telle celle de Landen — sont encore dépourvues de passages souterrains et qu'elles présentent pour la circulation des voyageurs de réels dangers.

vaar in groote mate helpen verminderen, zoodat het wenschelijk ware, dat zij weldra overal op de groote lijnen aangewend zouden worden.

De ontzettende ramp te Lagny moet de zeer ernstige aandacht van de bestuurders der N. M. V. B. S. gaande houden, en het ware wenschelijk, dat eene volledige niteenzetting van onze seininrichting voor het Parlement gedaan worde, opdat het publiek zou weten of op ons spoorwet alle veiligheidsvereischen voor de reizigers werkelijk toegepast zijn.

Te dien opzichte, mag men zich afvragen of de machinisten die eene verschrikkelijke verantwoordelijkheid te dragen hebben, voldoende bezoldigd worden, want men heeft ons beweerd dat hunne loonen minder bedroegen dan die welke door hunne collega's der vreemde groote netten worden opgestreken.

De electrificatie van sommige lijnen met druk verkeer is op weg van uitvoering; niettegenstaande de ontzaglijke uitgave welke er zal nít voortvloeien, zijn wij van oordeel dat men ze ijverig moet doordrijven.

Voor de lijn Brussel-Antwerpen, zal de uitgave nagenoeg 120 miljoen bedragen, doch men heeft uitgerekend dat eene vermeerdering der ontvangsten met slechts 10 t. h., overeenstemmende met eene toeneming van het verkeer, met 17 t. h., op volledige wijze den bijkomenden last, wegens de electrificatie, zou dekken.

Anderzijds, zal deze een aanzienlijk getal van nieuwe werkrachten vergen — 2 miljoen werkdagen voor Brussel-Antwerpen — en zal zij toelaten een groot gedeelte der nijverheidstakken in werking te houden, gezien 32 t. h. van de kosten der aanneming voor de electrische constructies bestemd zijn en 68 t. h. voor andere nijverheden.

Wat het goederenvervoer betreft, heeft de achtbare Minister, in den Senaat, gezinspeeld op eene nauwe samenwerking van onze twee spoorwegmaatschappijen in zake tarieven en exploitatie. Het ware uiterst wenschelijk dat die verstandhouding verwezenlijkt werd en wij hopen dat dit het vertrekpunt zal zijn van eene rationeele samenordering van alle vervoermiddelen.

Ten gevolge van de crisis, zijn de Spoorwegmaatschappijen er toe genoodzaakt geworden, hunne algemeene lasten te verminderen en ongelukkiglijk heeft deze inkrimping der uitgaven de afdanking van zeer talrijke voorlopige en tijdelijke werklieden voor gevolg gehad, waarvan sommigen 10, 11 en 12 jaren dienst tellen.

Ongetwijfeld, zijn deze zonder arbeid gestelde werklieden bijna allen het leger der werklozen gaan vervoegen; daarom maken wij ons de tolk van alle agenten onzer beide Nationale Maatschappijen, opdat zij met de meeste welwillendheid den toestand van hun personeel zouden willen onderzoeken, door het te gebruiken bij de normale hernieuwings- en onderhoudswerken, alsmede aan de herstellingen welke dienen uitgevoerd te worden.

Dit is eene taak van sociale solidariteit waaraan, wij zijn er van overtuigd, onze beide groote vervoermaatschappijen niet te kort zullen komen.

In verband hiermede, vestigen wij de aandacht der N. M. V. B. S. er op, dat sommige belangrijke stations — zooals Landen — nog geene ondergrondse doorgangen bezitten, zoodat zij voor de reizigers waarlijk gevaar opleveren.

La Commission nous a chargés de poser diverses questions au Ministre des Transports. Nous les publions en annexe à notre rapport, ainsi que les réponses qui y ont été faites.

Le budget a été adopté par 8 voix contre 6.

Le Rapporteur,

J. PIERCO.

Le Président,

M. HALLET.

**Questions posées par la Commission
et réponses du Gouvernement.**

PREMIÈRE QUESTION.

En 1933, la S. N. C. B. a reçu une double subvention : l'une destinée à l'achat de voitures métalliques et la seconde pour le renouvellement du ballast.

La Commission désirerait savoir s'il ne serait pas possible d'affecter une nouvelle somme de 20 millions pour le renouvellement du ballast, travail indispensable au bon entretien de la voie.

RÉPONSE.

La subvention du Gouvernement pour le renouvellement de ballast supplémentaire au programme ordinaire de 1933 a été de 4 millions sur une dépense totale de 20 millions, représentant l'acquisition et la mise en œuvre de 300,000 m³ de ballast. La Société Nationale a supporté la dépense au delà de 4 millions.

Si le Gouvernement en exprimait le désir, la Société Nationale examinerait la possibilité de faire en 1934 une opération du même genre. L'intervention de l'Etat devrait toutefois être majorée.

2^e QUESTION.

En 1926, la S. N. C. B. a prévu un crédit important pour le renouvellement de la voie et elle devait procéder à ce travail à raison de 400 kilomètres par an.

Ce programme a été exécuté jusqu'en 1931, mais à partir de cette époque elle ne l'a plus poursuivi que partiellement.

La Commission désirerait connaître les intentions de la S. N. en ce qui concerne la poursuite de ce travail de première utilité qui nécessite une main-d'œuvre importante.

RÉPONSE.

Les renouvellements de rails et traverses en voies principales ont été effectués comme suit depuis 1927 :

De Commissie heeft ons opdracht gegeven, aan den Minister van Verkeerswezen verschillende vragen te stellen. Wij laten deze als bijlage van ons verslag verschijnen met de antwoorden welke er op werden gegeven.

De begroting werd aangenomen met 8 tegen 6 stemmen.

De Verslaggever,

J. PIERCO.

De Voorzitter,

M. HALLET.

**Vragen gesteld door de Commissie
en antwoorden van de Regeering.**

1^{re} VRAAG.

In 1933, heeft de N. M. B. S. eene dubbele toelage ontvangen : ééne bestemd voor den aankoop van metalen rijtuigen en de tweede voor de vernieuwing van den ballast.

De Commissie zou graag vernemen of het niet mogelijk zou zijn, eene nieuwe som van 20 miljoen te besteden aan de ballastvernieuwing, werk dat onmisbaar is voor het goed onderhoud van de baan.

ANTWOORD.

De toelage van de Regeering voor de vernieuwing van den ballast, tot aanvulling van het gewoon programma voor 1933, bedroeg 4 miljoen op eene totale uitgave van 20 miljoen, dienende voor de aanschaffing en de verwerking van 300,000 m³ ballast. De Nationale Maatschappij heeft de kosten gedragen van de uitgaven boven 4 miljoen.

Indien de Regeering dit moest wenschen, zou de Nationale Maatschappij bereid zijn om te onderzoeken of er in 1934 eene gelijkaardig werk zou kunnen geschieden. De Staatstusschenkomst zou nochtans verhoogd moeten worden.

2^e VRAAG.

In 1926, heeft de N. M. B. S. een belangrijk crédit voorzien voor de vernieuwing van de baan en zij moest dit werk uitvoeren met jaarlijksche vakken van 400 kilometer.

Tot in 1931, werd dit programma uitgevoerd, doch, sedertdien, werd het slechts gedeeltelijk voortgezet.

De Commissie wenscht de inzichten van de N. M. te kennen, wat betreft de voortzetting van dit allernuttigst werk, hetwelk belangrijke werkkrachten vergt.

ANTWOORD.

De vernieuwing van de spoorstaven en de dwarsliggers van de hoofdsporen werden, sedert 1927, uitgevoerd als volgt :

297	kilomètres en 1927
299	 1928
389	 1929
399	 1930
392	 1931
267	 1932
254	 1933

Le programme de 1934 comporte le renouvellement en voies principales de 350 kilomètres de voies en rails et traverses.

Il est également prévu 400,000 m³ de ballast en voies principales.

Pour l'avenir on prévoit des renouvellements de même importance environ; si les résultats d'exploitation s'améliorent on les majorera.

Depuis l'armistice jusqu'à fin août 1926 (Régime Etat), les renouvellements en rails et traverses ont porté sur un total de 1,400 kilomètres, soit 135 kilomètres en moyenne par année, contre 324 kilomètres en moyenne par année pour la période de 1927-33 (régime Société) et en ballast (gros éléments) sur 2,250,000 mètres cubes, soit 324,000 mètres cubes en moyenne par année (régime Etat) contre 588,000 mètres cubes en moyenne par année pour la période 1927-33 (régime Société).

3^e QUESTION.

La Commission voudrait savoir quelles sommes la Société Nationale a l'intention de consacrer à des travaux, en 1934 et notamment à l'achat de voitures, à l'électrification des lignes et à la construction de petits trains dont elle désirerait voir s'étendre l'usage.

RÉPONSE.

La Société Nationale consacrera, en 1934, aux travaux de la voie 310 millions de francs dont 206 millions au renouvellement et 104 au premier établissement. De plus, 215 millions seront affectés à l'achèvement du marché des 1,000 voitures métalliques et 85 millions à l'électrification de la ligne de Bruxelles-Anvers. En ce qui concerne les trains légers, la Société Nationale compte y substituer des automotrices au fur et à mesure des possibilités et dès que l'on sera définitivement fixé sur les types à adopter.

Elle espère réaliser une sérieuse réduction des dépenses du service des voyageurs en intensifiant l'utilisation des automotrices. C'est dans cette voie que sont d'ailleurs entrés la plupart des réseaux voisins (français-allemand-hollandais).

Les types d'automotrices sont nombreux. La Société Nationale procède à des essais de divers types afin de déterminer celui qui convient le mieux à notre réseau et à notre trafic.

♦♦

297	kilometer in 1927
299	 1928
389	 1929
399	 1930
392	 1931
267	 1932
254	 1933

Het programma voor 1934 behelst de vernieuwing van hoofdsporen, op een afstand van 350 kilometer, van de spoorstaven en dwarsliggers.

Voor de hoofdsporen, zijn er tevens 400,000 m³ ballast voorzien.

Voor de toekomst voorziet men vernieuwingswerken van nagenoeg hetzelfde belang; indien de uitslagen der exploitatie gunstiger zullen zijn, zal men ze vermeerderen.

Sinds den wapenstilstand en tot einde Augustus 1926 (Staatsregime), werden de spoorstaven- en dwarsliggers-vernieuwingen uitgevoerd op een totalen afstand van 1,400 kilometer, zijnde gemiddeld 135 kilometer per jaar, tegenover een gemiddelden afstand van 324 kilometer per jaar, voor de tijdsruimte 1927-33 (regime der Maatschappij), en, wat betreft den ballast (dikke bestanddelen), werden 2,250,000 m³ verwerkt, zijnde gemiddeld 324,000 m³ per jaar (Staatsregime), tegen 588,000 m³ gemiddeld per jaar voor de periode 1927-33 (regime der Maatschappij).

3^e VRAAG.

De Commissie zou graag vernemen welke sommen de N. M. aan de werken denkt te besteden in 1934, en name-lijk voor den aankoop van rijtuigen, de electrificatie der lijnen en de constructie van kleine treinen waarvan zij het gebruik zou willen zien toenemen.

ANTWOORD.

In 1934, zal de Nationale Maatschappij 310 miljoen aan spoorwerken besteden, waarvan 206 miljoen voor vernieuwingswerken en 104 voor werken van eersten aanleg. Daarenboven, zullen 215 miljoen besteed worden aan de voltrekking van de aanbesteding voor 1,000 metalen rijtuigen en 85 miljoen voor de electrificatie der lijn Brussel-Antwerpen. Wat de korte treinen betreft, denkt de Nationale Maatschappij motortreinen in de plaats te stellen, naar gelang de mogelijkheden, en zoodra men het voor-good eens zal zijn nopens de aan te nemen types.

Door het toenemend gebruik van de motortreinen, hoopt zij eene ernstige bezuiniging in de uitgaven van den reizigersdienst te bekomen. Het meerendeel der naburige spoorwegnetten (Fransche-Duitsche-Nederlandsche) hebben trouwens dien weg ingeslagen.

De types der motortreinen zijn talrijk. De Nationale Maatschappij beproeft de verschillende types ten einde vast te stellen welk het best geschikt is voor ons net en ons verkeer.

♦♦

Il serait nécessaire que la Société Nationale pût continuer l'acquisition de voitures métalliques pour remplacer les voitures en bois, mais son Fonds de renouvellement est insuffisant du fait qu'en 1926 l'Etat n'a pas apporté en même temps que ce vieux matériel, la dotation d'amortissement correspondante.

4^e QUESTION.

La Commission demande où en est l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers ?

Sera-ce une société privée qui fournira le courant ou la S. N. C. B. qui le produira elle-même ?

Eventuellement, dans quelles conditions la Société privée fournira-t-elle le courant ?

Ne pourrait-on adjoindre au Comité de direction de la Société Nationale qui étudie ce projet, trois compétences, indépendantes de toute influence, qui auraient pour mission de suivre les pourparlers qui sont en cours et qui feraient rapport au Ministre des Transports ?

RÉPONSE.

Les travaux à exécuter pour permettre l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers sont en cours. Ces travaux comportent des terrassements, des ouvrages d'art, ainsi que la pose des voies.

Les travaux de surélévation de la ligne dans la traversée de Malines seront terminés pour la fin de l'été 1934.

Les travaux entre Hove et Berchem comportant la suppression de plusieurs passages à niveau seront terminés également fin de l'été 1934.

Les travaux de suppression des passages à niveau entre Malines et Hove seront entamés au printemps prochain et terminés fin 1934, pour autant que les arrêtés royaux décrétant leur utilité publique soient pris en temps voulu.

La construction du matériel roulant suit le cours normal prévu. Il en est de même des groupes convertisseurs des sous-stations.

Les entreprises non encore adjudgées le seront pour la fin du mois de janvier 1934.

L'énergie électrique nécessaire sera produite dans les centrales de l'Interbrabant, à Schaerbeek, et de l'Interescaut, à Schelle.

La quantité d'énergie nécessaire pour la ligne de Bruxelles-Anvers représente environ 3 1/2 p. c. de l'énergie produite par ces deux centrales.

Le courant sera fourni à haute tension aux sous-stations de Haren et Mortsel, à des conditions faisant le prix du kwh. à environ 25 centimes, le prix exact étant fonction de l'utilisation de puissance.

Het ware noodig, dat de Nationale Maatschappij de aanschaffing van metalen rijtuigen zou kunnen blijven doorvoeren om de houten rijtuigen te vervangen, doch haar vernieuwingsfonds is ontoereikend doordat de Staat, in 1926, voor dit oud materieel, geene overeenstemmende som van aflossing heeft verleend.

4^e VRAAG.

De Commissie vraagt hoeverre het staat met de electriciteit van de lijn Brussel-Antwerpen ?

Zal de stroom door eene private inrichting geleverd worden of zal de N. M. B. S. dezen zelf voortbrengen ?

Onder welke voorwaarden zal eene private maatschappij desgevallend den stroom leveren ?

Ware het niet mogelijk, bij het Bestuurs-comité van de N. M., hetwelk zich met de studie van dit ontwerp bezighoudt, 3 bevoegde mannen te voegen, buiten allen invloed staande en welke tot opdracht zouden hebben de besprekingen van nabij te volgen en hierover verslag bij den Minister van Verkeerswezen uit te brengen ?

ANTWOORD.

Men is reeds overgegaan tot de werken welke de electriciteit van de lijn Brussel-Antwerpen moeten toelaten. De werken bestaan in grondwerken, kunstwerken, alsook het aanleggen van sporen.

De ophoogingswerken van de lijn bij den doortocht van Mechelen, zullen vóór het einde van den Zomer van 1934 voltrokken zijn.

De werken tusschen Hove en Berchem, welke de afschaffing van verschillende overwegen voor gevolg moeten hebben, zullen insgelijks voltrokken zijn tegen het einde van den Zomer 1934.

De noodige werken voor de afschaffing der overwegen tusschen Mechelen en Hove zullen met de aanstaande Lente aangevangen worden en zij zullen voltrokken zijn, einde 1934, in zooverre de Koninklijke besluiten welke hun openbaar nut erkennen, ten gepasten tijde genomen worden.

De constructie van het rollend materieel vervolgt den voorzienen normalen gang. Hetzelfde geldt voor de converters-groepen in de onderstations.

De nog niet toegewezen aannemingen zullen tegen einde Januari 1934 plaats hebben.

De vereischte electrische drijfkracht zal verstrekt worden door de centrales der Interbrabant te Schaerbeek en der Interescaut te Schelle.

De voor de lijn Brussel-Antwerpen vereischte drijfkracht vertegenwoordigt ongeveer 3 1/2 l. h. van de drijfkracht door deze twee centrales voortgebracht.

De stroom wordt geleverd op hoogspanning aan de onderstations van Haren en Mortsel, tegen voorwaarden welke den prijs van het kilowattuur brengen op ongeveer 25 centimes; de juiste prijs hangt af van het verbruik van drijfkracht.

Le contrat doit être approuvé par le Conseil d'administration et ensuite soumis au Ministre, conformément à l'article 24 des Statuts.

La Société Nationale dispose des compétences nécessaires pour mener ces études à bonne fin.

5^e QUESTION.

La Commission demande s'il est exact que la Société Nationale examine l'éventualité de la suppression de trains sur 80 lignes secondaires ? Elle désire avoir une réponse précise à cette question.

RÉPONSE.

La Société Nationale envisage la simplification du service sur certaines lignes secondaires dont l'exploitation est déficitaire. Elle ne peut procéder à ces transformations que d'une façon progressive, en tenant compte, notamment, des possibilités de réutilisation du personnel permanent rendu disponible.

Diverses solutions sont examinées suivant les cas : pour les voyageurs, on envisage la simplification des services existants ou leur remplacement éventuel par des services d'autobus ; pour les marchandises, on étudie la possibilité de simplifier le service ou de le remettre à d'autres moyens de transport existants, moyennant entente.

6^e QUESTION.

La Commission désire savoir quelles sont les règles actuellement en vigueur à la S. N. en ce qui concerne la nomination à titre définitif du personnel. Elle a constaté que de nombreux agents provisoires, ayant 12 à 13 ans de service, ont été congédiés. La même question s'adresse à la S. N. C. V. qui, elle aussi, a remercié de nombreux membres de son personnel ayant de nombreuses années de service.

RÉPONSE.

Les règles actuellement en vigueur à la Société Nationale, en ce qui concerne la nomination à titre définitif des agents sont précisées dans le Statut du personnel élaboré par la Commission Paritaire instituée en vertu de l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926, créant la Société. Chaque année, la Société rappelle en service des ouvriers provisoires pour les travaux d'entretien et de renouvellement de la voie, à effectuer pendant la bonne saison.

Ces ouvriers sont licenciés dès que les conditions atmosphériques ne permettent plus le travail en plein air ou dès que les travaux pour lesquels ils ont été recrutés sont terminés.

7^e QUESTION.

La Commission demande pourquoi sur de nombreuses lignes secondaires, la S. N. fait circuler de vieilles voitures

De overeenkomst moet goedgekeurd worden door den Raad van Beheer en, nadien, onderworpen worden aan den Minister, overeenkomstig artikel 24 der Statuten.

De Nationale Maatschappij beschikt over de noodige bevoegdheden om deze studies tot een goed einde te brengen.

5^e VRAAG.

De Commissie vraagt of het juist is dat de Nationale Maatschappij de mogelijkheid onderzoekt om treinen af te schaffen op 80 lijnen van ondergeschikt belang. Zij wenscht een juist antwoord te hebben op deze vraag.

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij onderzoekt of zij den dienst kan vereenvoudigen op sommige lijnen van ondergeschikt belang, wier nitbating een tekort laat. Zij kan deze hervormingen slechts geleidelijk doordrijven, rekening houdend namelijk met de mogelijkheid om het beschikbaar komend vast personeel opnieuw te bezigen.

Onderscheiden oplossingen worden onderzocht, naar gelang de omstandigheden : voor de reizigers voorziet men de vereenvoudiging van de bestaande diensten of hun gebeurlijke vervanging door autobusdiensten ; voor de goederen bestudeert men de mogelijkheid om den dienst te vereenvoudigen of toe te vertrouwen aan andere, bestaande middelen van vervoer, mits overeenkomst.

6^e VRAAG.

De Commissie wenscht te vernemen welke regelen thans worden toegepast in de N. M. betreffende de vaste benoeming van het personeel. Zij heeft vastgesteld dat talrijke voorloopige agenten, met 12 en 13 jaren dienst, werden afgedankt. Dezelfde vraag wordt gericht tot de N. M. B. S. welke ook talrijke leden van haar personeel, met vele jaren dienst, heeft afgedankt.

ANTWOORD.

De thans bij de Nationale Maatschappij geldende regelen, wat betreft de vaste benoeming der agenten, worden vastgesteld in het Statuut van het personeel, dat werd opgemaakt door de Paritaire Commissie ingesteld krachtens artikel 13 der wet van 13 Juli 1926 tot oprichting der Maatschappij. Ieder jaar neemt de Maatschappij voorloopige werklieden terug in dienst voor werken van onderhoud en vernieuwing van het spoor die in het gunstig seizoen dienen te geschieden.

Deze werklieden worden afgedankt, zodra de weersomstandigheden niet meer toelaten in de open lucht te werken of zodra de werken waarvoor zij werden aangeworven geëindigd zijn.

7^e VRAAG.

De Commissie vraagt waarom de Nationale Maatschappij, op talrijke ondergeschikte lijnen, oude ongerieflijke en

inconfortables et mal éclairées, alors que des voitures plus modernes sont inutilisées ?

RÉPONSE.

La Société Nationale ne fait pas circuler de vieilles voitures inconfortables et mal éclairées alors que des voitures plus modernes seraient inutilisées. Les voitures métalliques sont mises en service dès leur sortie de construction. D'autre part, ces voitures métalliques libèrent certaines voitures assez modernes qui prennent la place de voitures plus anciennes, lesquelles sont alors définitivement retirées du service. C'est ainsi que depuis juillet 1933, 338 voitures anciennes ont été désaffectées.

8^e QUESTION.

La Commission demande pour quelles raisons la S. N. B. n'exploite pas davantage elle-même les lignes d'autobus ?

RÉPONSE.

La Société Nationale sollicite du Gouvernement l'autorisation d'exploiter des lignes d'autobus conformément aux dispositions de la loi de mars 1932, chaque fois que semblable exploitation peut être avantageuse, notamment en atténuant le préjudice qui lui serait causé si cette ligne était exploitée par un concurrent.

Une quinzaine de lignes lui ont été concédées jusqu'à présent.

La Société Nationale a adopté, à titre d'expérience, trois modes d'exploitation :

- a) Exploitation en régie;
- b) Fourniture des voitures et des chauffeurs par un entrepreneur à des conditions à déterminer dans chaque cas, la recette étant acquise à la Société Nationale;
- c) Remise de l'exploitation à un fermier moyennant versement à la Société Nationale d'un pourcentage de la recette brute.

L'expérience est trop récente pour qu'on puisse en tirer une conclusion définitive permettant de s'en tenir à l'un des trois modes précisés ci-dessus.

9^e QUESTION.

Comment la S. N. C. B. justifie-t-elle la différence de salaire qui existe entre les ouvriers du cadre et les ouvriers temporaires qui, pour le même travail, subissent une perte de 6 p. c. sur leurs salaires ?

RÉPONSE.

Les ouvriers du cadre sont rémunérés suivant des barèmes fixes. Quant aux ouvriers temporaires, leur salaire est en rapport avec celui des ouvriers de l'industrie privée

slecht verlichte rijtuigen inlegt terwijl meer moderne rijtuigen ongebruikt blijven ?

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij brengt geen oude, ongerieflijke en slecht verlichte rijtuigen in omloop, terwijl meer moderne rijtuigen ongebruikt zouden blijven. De metalen rijtuigen worden in dienst gesteld, zodra zij uit het werkhuis komen. Anderzijds, stellen deze metalen rijtuigen sommige nogal moderne rijtuigen beschikbaar, welke in de plaats komen van oudere rijtuigen, die dan definitief uit den dienst genomen worden. Alzoo werden, sedert Juli 1933, 338 oude rijtuigen aan den dienst onttrokken.

8^e VRAAG.

De Commissie vraagt waarom de N. M. B. S. niet zelt, op grootere schaal, de autobuslijnen uitbaat ?

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij vraagt aan de Regeering de toelating om autobuslijnen uit te baten, overeenkomstig de bepalingen der wet van Maart 1932, telkens deze uitbating voordelig kan zijn, namelijk door de schade te verminderen, die haar zou veroorzaakt worden, zoo deze lijn door een mededinger werd uitgebaat.

Toenogtoe, werden haar een vijftiental lijnen verleend.

De Nationale Maatschappij heeft, als proef, drie wijzen van uitbating aangenomen :

- a) Uitbating in regie;
- b) Levering der voertuigen en voerders door een ondernemer, tegen voor elk geval te bepalen voorwaarden, terwijl de ontvangsten aan de Nationale Maatschappij blijven;
- c) Toekenning van de uitbating aan een pachter, mits storting aan de Nationale Maatschappij van een procent der bruto-ontvangst.

De proefneming is te nieuw om er een definitief besluit uit te kunnen trekken, dat zou toelaten zich aan een der hoogergenoemde wijzen te houden.

9^e VRAAG.

Hoe rechtvaardigt de N. M. B. S. het verschil van loon tusschen de werklieden van het kader en de tijdelijke werklieden die, voor hetzelfde werk, een verlies ondergaan van 6 t. h. van hun loon ?

ANTWOORD.

De werklieden van het kader worden bezoldigd volgens vaste barema's. Wat de tijdelijke werklieden betreft, hun loon staat in verband met dat der werklieden uit de privaate

exerçant un métier analogue et occupés dans la même région.

10^e QUESTION.

Un récent ordre de service enjoint au personnel roulant de résider dans un rayon de 3 kilomètres du lieu de son travail.

Cette mesure est impraticable en raison de la pénurie des logements. La Commission demande comment la Société Nationale la justifie ?

RÉPONSE.

Les instructions en vigueur à la Société prescrivent aux agents de résider dans un rayon de 5 kilomètres (et non de 3 kilm.), du lieu de leur travail. Des dérogations sont admises, mais chaque cas fait l'objet d'un examen particulier en regard des conditions ci-après :

- a) Pénurie de logement;
- b) Situation instable de l'agent.

11^e QUESTION.

De nombreux agents de la S. N. dont la femme ou un enfant exploitait un commerce en vertu d'une autorisation régulière se sont vu retirer cette faveur alors que d'autres continuent à en bénéficier. Comment établit-on la discrimination entre ceux à qui cette autorisation est continuée et ceux à qui elle est retirée ?

RÉPONSE.

Aucun agent dont la femme ou l'enfant exploitait un commerce en vertu d'une autorisation régulière ne s'est vu retirer cette faveur, sauf si l'agent a enfreint les règlements des incompatibilités en adjoignant à son commerce, sans autorisation, la vente de denrées ou d'articles nouveaux.

12^e QUESTION.

Presque toutes les catégories des agents de la S. N. C. B. ont vu leurs traitements multipliés par le coefficient 10.

Exemples :

	Traitements		Coefficients
	de 1914	actuels	
	fr.	fr.	
Brigadiers-guides...	1,800	18,000	8
Brigadiers s/fr.	1,800	18,000	10,3
Visiteurs	1,300	13,000	10,8

Comment la S. N. C. B. justifie-t-elle cette différence de majoration de traitements entre des diverses catégories d'agents ?

nijverheid, die een gelijkaardig beroep uitoefenen en in dezelfde streek werkzaam zijn.

10^e VRAAG.

Bij een onlangs uitgevaardigd dienstbevel, wordt aan het rollend personeel voorgeschreven van, binnen een straal van 3 kilometer van zijn werkplaats, te wonen.

Deze maatregel kan niet worden toegepast, wegens het gebrek aan woongelegenheid. De Commissie vraagt hoe de N. M. hem rechtvaardigt ?

ANTWOORD.

De Maatschappij verplicht de agenten te verblijven binnen een straal van 5 kilometer (en niet 3 km.) van hun werkplaats. Afwijkingen worden toegelaten, doch elk geval maakt het voorwerp uit van een bijzonder onderzoek, met het oog op volgende omstandigheden :

- a) Gebrek aan woongelegenheid;
- b) Onvaste betrekking van den agent.

11^e VRAAG.

Aan talrijke agenten der N. M. waarvan de vrouw of een kind handel dreef, krachtens een regelmatige toelating, werd deze gunst ontnomen, terwijl anderen er nog steeds van genieten. Hoe wordt het onderscheid gemaakt onder degenen die nog steeds deze toelating hebben en degenen aan wie ze werd ontnomen ?

ANTWOORD.

Aan geen enkel agent waarvan de vrouw of een kind handel dreef krachtens een regelmatige toelating, werd deze gunst ontnomen, behalve zoo de agent de reglementen op de onverenigbaarheden overtreden heeft, door aan zijn handel, zonder toelating, den verkoop van waren of nieuwe artikelen toe te voegen.

12^e VRAAG.

Haast alle categorieën agenten der N. M. B. S. zagen hun wedden vermenigvuldigd met 10.

Voorbeelden :

	Wedden		Vermenigvuldigers
	van 1914	huidige	
	Fr.	Fr.	
Voormannen-gidsen	1,800	18,000	8
Voormannen-remmers	1,800	18,000	10,3
Schouwers	1,300	13,000	10,8

Hoe rechtvaardigt de N. M. B. S. dit verschil in de verhooging van de wedden van deze onderscheidene categorieën van beambten ?

Ne pense-t-elle pas qu'il y a lieu de mettre fin à ce qui paraît être une injustice, en multipliant par le coefficient 10 les traitements de 1914 des visiteurs ?

RÉPONSE.

Les chiffres cités dans la note ci-jointe sont inexacts, ils doivent être rectifiés comme suit :

	Traitements		Coeffi- cients
	de 1914	actuels	
	fr.	fr.	
Brigadiers-guides des plans inclinés	4,800	14,500	8,06
	(4 ^e taux)		
Brigadiers s/fr.	4,800	14,500	8,06
	(3 ^e taux)		
Visiteurs de matériel	1,320	11,800	8,94
	(taux min.)		

Au surplus, il ne peut être question, dans la situation actuelle, d'apporter des modifications aux barèmes en vigueur.

13^e QUESTION.

La Commission désire savoir quelles sont les règles actuellement en vigueur à la S. N. C. B. en ce qui concerne la nomination à titre définitif du personnel.

Elle a constaté que de nombreux agents provisoires ayant 12 et 13 ans de service ont été congédiés.

La même question s'adresse à la S. N. C. V. qui, elle aussi, a remercié de nombreux membres de son personnel ayant de nombreuses années de service.

RÉPONSE.

Les questions qui intéressent la situation du personnel de la S. N. C. V. telles que, par exemple, le recrutement, l'utilisation, la rétribution, le licenciement, sont de la compétence exclusive du Conseil d'administration, définie comme suit à l'article 17 des statuts de la dite Société :

« Il (le Conseil) nomme, suspend et révoque tous agents et employés, détermine leurs attributions, fixe leurs traitements, salaires et gratifications et, s'il y a lieu, leurs cautionnements. »

La Société Nationale a répondu comme suit à la question posée par la Commission de la Chambre :

Notre règlement organique, approuvé par le Conseil d'ad-

Denkt zij niet dat een einde moet gemaakt worden aan hetgeen een onrechtvaardigheid schijnt, door de wedden van 1914 der schouwers met 10 te vermenigvuldigen ?

ANTWOORD.

De cijfers van bijgaande nota zijn onjuist, en dienen verbeterd te worden als volgt :

	Wedden		Vermenig- vuldigers
	van 1914	huidige	
	Fr.	Fr.	
Voormannen-gidsen op de hellingen... ..	1,800	14,500	8,06
	(4 ^e bedrag)		
Voormannen-remmers... ..	4,800	14,500	8,06
	(3 ^e bedrag)		
Rijtuigschouwers	1,320	11,800	8,94
	(min. bedrag)		

Er kan, trouwens, geen sprake van zijn, in den huidige toestand, de thans geldende barems te wijzigen.

13^e VRAAG.

De Commissie zou gaarne vernemen welke regels thans in de Nationale Maatschappij der Spoorwegen gelden voor de vaste benoeming van het personeel.

Zij heeft gezien dat talrijke voorloopige agenten met 12 en 13 dienstjaren afgedankt werden.

Dezelfde vraag wordt gericht aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen welke, op haar beurt, talrijke leden van haar personeel met vele dienstjaren afgedankt heeft.

ANTWOORD.

De vragen welke den toestand van het personeel van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen aanbelangen zooals, bijvoorbeeld, de aanwerving, de tewerkstelling, de bezoldiging, de afdanking, behooren uitsluitend tot de bevoegdheid van den Raad van bestuur welke als volgt omschreven wordt in artikel 17 van de statuten van deze Maatschappij :

« Hij (de Raad) benoemt, schorst de agenten en beambten en zet hen af, stelt hunne wedden, dagloonen en gratificaties vast en, zoo noodig, het cijfer van hun borgtocht. »

De Nationale Maatschappij heeft geantwoord als volgt op de vraag gesteld door de Commissie van de Kamer :

Ons organiek reglement, goedgekeurd door den Raad

ministration en séance du 29 décembre 1906, établit en ses articles 22 et 23, que nous reproduisons ci-après, les conditions d'admission et de nomination du dit personnel :

« Art. 22. — Pour être admis à un emploi de l'administration des chemins de fer vicinaux, il faut :

» a) Être Belge de naissance ou naturalisé;
» b) Être âgé de seize ans au moins et de vingt-quatre ans au plus.

» Cette limite est de vingt-six ans pour les candidats porteurs d'un diplôme obtenu après études universitaires complètes, sauf les exceptions dont le Conseil sera juge.

» Elle est reculée pour les anciens militaires, favorablement signalés par le Département de la Guerre, d'une durée égale au temps réel de leur présence sous les drapeaux, abstraction faite des fractions de mois;

» c) Avoir été reconnu admissible lors de la visite médicale par le docteur agréé de la Société Nationale;

d) Avoir accompli un stage. »

« Art. 23. — Le stage prévu au litt. d ci-dessus est :

» 1° D'un an au moins pour les emplois de bureau;
» 2° De deux ans au moins pour le personnel attaché aux études et travaux.

» Les agents admis à titre temporaire et à l'essai ne peuvent être nommés définitivement que s'ils ont subi, avec succès, l'examen prescrit par l'administration. »

La Société Nationale ajoute :

Quant au licenciement de nombreux membres du personnel ayant de nombreuses années de service, nous signalerons que les effets de la crise économique, le ralentissement de nos études et la réduction des travaux de construction de lignes vicinales ont obligé la Société Nationale à réorganiser ses services et à regrouper son personnel, ce qui a provoqué le départ d'un certain nombre d'agents.

Nous tenons à faire remarquer que ce licenciement n'a pas été décidé sans que les intéressés aient été préalablement consultés et que nous ayons obtenu leur plein accord sur les conditions de leur départ.

14^e QUESTION.

N'y aurait-il pas lieu d'autoriser la S. N. C. V. à réduire ses tarifs afin de lui permettre de lutter efficacement contre la concurrence que lui font les autobus, qui transpor-

van beheer in vergadering van 29 December 1906, bepaalt in zijn artikelen 22 en 23, welke hieronder volgen, de voorwaarden in zake toelating en benoeming van hoogerbedoeld personeel :

« Art. 22. — Om in dienst te kunnen treden van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen moet men :

» a) Belg zijn door geboorte of naturalisatie;
» a) Ten minsten zestien jaar en ten hoogste vier en twintig jaar oud zijn.

» Deze grens wordt op zes en twintig jaar gesteld voor de kandidaten houders van een diploma behaald na volledige universiteitsstudiën, behalve de uitzonderingen waarover de Raad zal beslissen.

» Deze grens wordt verschoven voor de oud-strijders, gunstig aangeschreven door het Ministerie van Landsverdediging, met een duur gelijk aan den tijd werkelijk in den legerdienst doorgebracht, met aftrek van de breuken van maanden;

» c) Geschikt voor den dienst verklaard zijn, bij het geneeskundig onderzoek, door den geneesheer erkend door de Nationale Maatschappij;

» d) Een proeftijd gedaan hebben. »

« Art. 23. — De proeftijd voorzien bij vorenvermeld litt. d) bedraagt :

» 1° Ten minste een jaar voor de kantoordiensten;
» 2° Ten minste twee jaar voor het personeel gehecht aan de studies en werken.

» De agenten die tijdelijk en op proef aangeworven zijn mogen niet vast benoemd worden tenzij zij, met vrucht, de proef, door het bestuur voorgeschreven, doorstaan hebben. »

De Nationale Maatschappij voegt er aan toe :

Wat de afdanking van talrijke leden van het personeel met talrijke dienstjaren betreft, zullen wij er op wijzen dat de gevolgen van de economische crisis, de vertraging van onze studies en de inkrimping van de werken tot aanleggen van buurtspoorwegen, de Nationale Maatschappij er toe genoopt hebben haar diensten herin te richten en haar personeel opnieuw in te deelen, wat tot de afdanking van een aantal agenten geleid heeft.

Wij stellen er prijs op te doen opmerken, dat tot deze afdanking niet besloten werd, dan na voorafgaand overleg met de belanghebbenden en hun volledige instemming met de voorwaarden van hun vertrek.

14^e VRAAG.

Is er geen aanleiding om de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen te machtigen haar tarieven te verlagen, ten einde haar in de gelegenheid te stellen op doeltref-

tent les voyageurs à un prix infiniment plus réduit que le tarif des vicinaux ?

RÉPONSE.

En ces derniers temps, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux a été autorisée :

1° A délivrer sur les lignes exploitées à la vapeur, des billets aller et retour comportant des réductions variables suivant les distances parcourues;

2° A l'occasion de la mise en service d'automotrices sur certaines lignes, à substituer au tarif « vapeur », comportant un prix kilométrique moyen de fr. 0.40 et de fr. 0.35 respectivement en 1^{re} et 2^e classe, le tarif en vigueur sur les lignes électriques et dont le prix moyen kilométrique est respectivement de fr. 0.30 et de fr. 0.25 en 1^{re} et 2^e classe;

3° A délivrer les jours de marché des billets aller et retour avec réduction de 50 p. c. sur les lignes aboutissant aux localités importantes des deux Flandres et du Limbourg;

4° A créer une carte spéciale permettant aux ouvriers qui utilisent les lignes de la région anversoise d'obtenir une réduction de 50 p. c. sur les prix du tarif normal, indépendamment des réductions attachées aux cartes hebdomadaires.

Toutefois, les réductions de tarifs opérées par la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux ne sont réellement efficaces que si elles sont accompagnées d'une modernisation de l'exploitation.

D'autre part, les tarifs des services d'autobus sont établis de manière à obtenir autant que possible un parallélisme susceptible d'éviter une concurrence nuisible.

feende wijze het hoofd te bieden aan de mededinging van de autobussen welke reizigers vervoeren tegen een veel geringeren prijs dan het tarief der buurtspoorwegen ?

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen werd, den laatsten tijd, er toe gemachtigd :

1° Op de lijnen met stoomverkeer heen- en terugreisbiljetten af te leveren, tegen verminderd tarief, naar gelang van den afgelegden afstand;

2° Naar aanleiding van het in-bedrijfnemen van motorwagens op sommige lijnen, het « stoom »-tarief, waarbij de kilometerprijs gemiddeld op fr. 0.40 en fr. 0.35 respectievelijk in 1^{re} en 2^e klasse gesteld is, te vervangen door het tarief van de electrische lijnen en waarvan de gemiddelde kilometerprijs respectievelijk fr. 0.30 en fr. 0.25 in 1^{re} en 2^e klasse bedraagt;

3° Op marktdagen, heen- en terugreisbiljetten af te leveren met vermindering van 50 t. h. op de lijnen welke hun eindpunt hebben in belangrijke plaatsen der beide Vlaanderen of van Limburg;

4° Een bijzondere kaart in te voeren, waarmede de werklieden die gebruik maken van de lijnen in het Antwerpsche, 50 t. h. vermindering kunnen bekomen op de prijzen van het normaal tarief, onverminderd de verminderingen toegestaan voor de weekkaarten.

De tariefverlaging van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen zal, evenwel, slechts dan doeltreffend zijn, wanneer tezelfdertijd het bedrijf gemoderniseerd wordt.

De tarieven van de autobusdiensten worden, anderzijds, opgemaakt derwijze dat zij zooveel mogelijk met elkaar gelijken tred houden, van aard om schadelijke concurrentie te vermijden.