

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 14 JULI 1927

Verslag uit naam der Vereenigde Commissiën van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen, Luchtvaart en van Coloniën, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende machtiging voor de Belgische Naamlooze Vennootschap ter Exploitatie van het luchtverkeer (Sabena) om haar maatschappelijk kapitaal te verhoogen en hare statuten te wijzigen.

(Zie de n^{os} 218, 294 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 13 Juli 1927.)

Aanwezig : de heeren VOLCKAERT, voorzitter-verslaggever ; BARON DE CONINCK DE MERCKEM, DENS, DIGNEFFE, GENARD, HULIN, LEYNIERS, THIENPONT, VERHEYDEN, Burggraaf Adrien VILAIN XIII.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De statuten van de S.A.B.E.N.A., goedgekeurd door de wet van 26 April 1923, bepaalden dat in den loop van het eerste halfjaar 1927, de Wetgevende Kamers nieuwe voorwaarden zouden stellen voor de financieele tussenkomst van den Belgischen Staat en van de Congo-kolonie, daarbij rekening houdend met de officieele gekende technische uitslagen van de onderscheiden maatschappijen voor luchtverkeer.

Het is krachtens deze beschikking dat het Parlement door de Regeering verzocht wordt opnieuw te onderzoeken in welke voorwaarden het land zijn financieele medehulp zal aanbrengen voor de uitbreiding van de burgerlijke luchtvaart.

Het ontwerp dat ons wordt voorgelegd en dat in de Kamer eenparig werd aangenomen, machtigt de S. A. B. E. N. A. haar kapitaal van 6 op 10 miljoen te brengen, door de uitgifte van 8,000 nieuwe preferentiaandelen van 500 fr. elk, en van 8,000 nieuwe dividendaan-

deelen zonder aanduiding van waarde, toegekend titel voor titel, aan de inschrijvers op de nieuwe preferentiaandelen.

De kolonie is gemachtigd op de helft van deze kapitaalverhooging in te schrijven.

De voorgestelde wijzigingen zijn gewettigd daar de ondervinding der vijf jaren exploitatie de noodzakelijkheid aangetoond heeft sommige beschikkingen van 1923 te wijzigen.

Het ontwerp machtigt de S.A.B.E.N.A., met de toestemming van den Minister van Financiën, hypothecaire en andere obligaties uit te geven, waarvan de interest en de terugbetaling hoofdelijk door den Staat worden gewaarborgd.

De opbrengst dezer uitgifte moet dienen voor de vermeerdering van de toestellen voor het bedrijf in Europa.

De S.A.B.E.N.A. mag ook, met de toestemming van den Minister van Koloniën, obligaties uitgeven waarvan de interest en de terugbetaling door de Kolonie worden gewaarborgd. Deze

laatste waarborg zal slechts gelden ingeval de bedrijfsontvangsten de uitgaven niet mochten dekken.

Het ontwerp machtigt den Staat, vertegenwoordigd door den Minister van Spoorwegen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, voor elk der maatschappelijke boekjaren, van 1926 tot 1932, een jaarlijksche toelage van ten hoogste 6,300,000 frank toe te kennen, met inbegrip van de lasten die op den Staat vallen.

Voor het overige regelt het ontwerp de voorwaarden voor de exploitatie van de verschillende lijnen en vooral van die onzer Kolonie.

Is er winst, dan wordt die verdeeld als volgt : een derde voor de terugbetalingen van de voorschotten van den Staat, een derde aan de Maatschappij die het verzekeringsfonds beheert of voor de afschrijving en de vernieuwing van het materieel zorg draagt, een derde blijft aan de Maatschappij als premie wegens degelijke exploitatie.

Uwe Commissiën van Spoorwegen en van Koloniën hebben met aandacht het wetsontwerp onderzocht en den Minister van Spoorwegen een aantal vragen gesteld waarop hij wel heeft willen antwoorden.

Uit de antwoorden blijkt dat : 1° het bestuurs- en varend personeel van de S.A.B.E.N.A. geheel Belgisch is ; 2° de S.A.B.E.N.A. dagelijks de lijn Brussel-Oostende-Londen en terug exploiteert, zijnde 230 km. en dat deze lijn eerlang wordt aangevuld met Brussel-Keulen ; 3° geen enkele andere maatschappij dan de S.A.B.E.N.A. in België werd opgericht of aldaar luchtvervoer heeft verricht, en de Regeering geen andere vraag om toelage heeft ontvangen.

Deze inlichtingen bewijzen dat in Afrika het door de S.A.B.E.N.A. voorzien programma kon worden verwezenlijkt te weten :

In Februari 1925, de exploitatie der lijn Leopoldville-Luebo, 850 km.

In September 1925 de exploitatie der lijn Luebo-Gulé, 800 km.

In 1926 (Februari), exploitatie der lijn Boma-Leopoldville, 400 kilometers.

In Juni 1927, exploitatie der lijn Gulé-Leopoldville, 200 kilometers, zegge te zamen 2,250 kilometers lijn.

Het materieel, aangekocht voor de exploitaties in Europa en in Afrika, werd in dienst gesteld vanaf 1924 en bestaat uit :

Elf driemotorige toestellen, met een nuttigen last van een ton ; vier tweemotorige toestellen, met een nuttigen last van een ton ; vier eenmotorige toestellen met 400 kilogram nuttige last.

Al deze toestellen werden in België gebouwd, behalve de motoren, en zijn alle uitstekend luchtwaardig. Verscheidene dezer toestellen tellen meer dan duizend uren vlucht.

Sommige leden hebben doen opmerken dat het voorzichtig ware de bepaling van lid *D* van artikel 10 toe te passen, waarbij de voorwaarden van aankoop van het materieel worden vastgesteld in een vrij ruimen geest, en althans geen Belgisch materieel op te dringen, opdat wij desvoorkomend nut kunnen trekken uit gelukkige uitvindingen, die in het buitenland worden gedaan.

Uwe Commissies van Spoorwegen en van Koloniën oordeelen dat België, naar het voorbeeld der andere landen, met het oog op zijn zedelijk en stoffelijk belang gehouden is ruim bij te dragen tot de uitbreiding der burgerlijke luchtvaart en tot het aanleggen van nieuwe luchtvaartlijnen, waardoor de onderscheiden hoofdsteden van Europa worden verbonden.

Zij drukken den wensch uit dat de nijverheid van den vliegtuigenbouw in België uitbreiding neme.

Met genoegen stellen zij vast dat de goedkeuring van dit ontwerp zal toe-

laten België en Congo door een regelmatig dienst te verbinden.

Daar uwe Commissies oordeelen dat deze ruime ontwerpen door het privaat initiatief niet kunnen worden verwezenlijkt, zonder den financieelen steun van den Staat, keuren zij de waarborg van interest goed, te verleen en aan de obligaties uitgegeven door de S.A.B.E. N.A., alsmede de toekenning eener jaarlijksche toelage van 6,300,000 frank.

Zij nemen er akte van dat de Staat en de Kolonie de meerderheid der aandelen zullen bezitten, en stellen U eenparig voor het ontwerp goed te keuren, zooals het door de Kamer werd aangenomen.

De Voorzitter-Verslaggever,
VINCENT VOLCKAERT.

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 14 JUILLET 1927

Rapport des Commissions réunies des Chemins de fer et des Colonies chargées de l'examen du Projet de Loi autorisant la Société anonyme belge d'Exploitation de la Navigation aérienne (Sabena) à augmenter son capital et à modifier ses statuts.

(Voir les n°s 218, 249 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séance du 13 juillet 1927).

Présents : MM. V. VOLCKAERT, président-rapporteur; le baron DE CONINCK DE MERCKEM, DENS, DIGNEFFE, GENARD, HULIN, LEYNIERS, THIENPONT, VERHEYDEN et le vicomte Adrien VILAIN XIII.

MADAME, MESSIEURS,

Les statuts de la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (S.A.B.E.N.A.), approuvés par la loi du 26 avril 1923, stipulaient qu'au cours du premier semestre 1927, les Chambres législatives fixeraient de nouvelles conditions de l'intervention financière de l'Etat belge et de la Colonie du Congo, en tenant compte des conditions techniques et des résultats d'exploitation officiellement connus, des diverses sociétés de transports aériens.

C'est en vertu de cette disposition que le Parlement est appelé par le Gouvernement, à examiner à nouveau dans quelles conditions le pays apportera son concours financier pour le développement de l'aviation civile.

Le projet de loi qui vous est soumis et qui a été adopté à la Chambre des Représentants par 101 voix contre 3, autorise la S.A.B.E.N.A. à porter son capital de 6 à 10 millions de francs, par l'émission de 8,000 actions privilégiées nou-

velles de 500 francs chacune, et à créer 8,000 actions de dividende nouvelles, sans désignation de valeur, attribuées titre pour titre, aux souscripteurs des actions privilégiées nouvelles.

La Colonie est autorisée à souscrire la moitié de cette augmentation de capital.

L'expérience des cinq années d'exploitation ayant montré la nécessité de modifier certaines dispositions des statuts élaborés en 1923, le projet qui vous est soumis autorise ces modifications.

Le projet autorise la S. A. B. E. N. A. à émettre avec l'autorisation de M. le Ministre des Finances, des obligations hypothécaires ou autres, dont les services d'intérêt et de remboursement seront garantis solidairement par l'Etat.

Le produit de cette émission sera réservé à l'augmentation des appareils nécessaires aux exploitations d'Europe.

La S. A. B. E. N. A. pourra également émettre avec l'autorisation de M. le Ministre des Colonies, des obligations garanties dont les services d'intérêt et

de remboursement seront garantis par la Colonie. Cette dernière garantie n'interviendra qu'au cas où les recettes d'exploitation ne couvriraient pas les dépenses.

Le projet autorise l'Etat, représenté par son Ministre des Chemins de fer, Postes, Télégraphes, Téléphones, Marine et Aéronautique, à allouer pour chacun des exercices sociaux de 1926 à 1932, un subside annuel maximum de 6 millions 300,000 francs, y compris les charges obligatoires incombant éventuellement à l'Etat.

Pour le surplus, le projet règle les conditions dans lesquelles sera organisée l'exploitation des diverses lignes, et tout spécialement celles concernant notre Colonie.

En cas de bénéfice, celui-ci sera réparti comme suit : un tiers pour le remboursement des avances faites par l'Etat ; un tiers à la Société, qui sera affecté par elle au fonds d'assurance ou à l'amortissement ou au remplacement de son matériel ; un tiers restera acquis à la Société à titre de prime de bonne exploitation.

Vos Commissions des Chemins de fer et des Colonies ont examiné attentivement ce projet de loi et ont posé à M. le Ministre des Chemins de fer un certain nombre de questions auxquelles celui-ci a bien voulu répondre.

Il résulte de ces réponses : 1^o que le personnel administratif et navigant, utilisé par la S.A.B.E.N.A. est entièrement de nationalité belge ; 2^o que la S.A.B.E.N.A. exploite journellement la ligne Bruxelles-Ostende-Londres et retour, soit 230 kilomètres et que cette ligne sera complétée prochainement par la ligne Bruxelles-Cologne ; 3^o qu'aucune société autre que la S.A.B.E.N.A. ne s'est constituée en Belgique ou n'a effectué des transports aériens et qu'aucune autre demande de subsides n'a été adressée au Gouvernement.

Ces renseignements indiquent qu'en Afrique le programme de la S.A.B.E.N.A.

a pu être réalisé tel qu'il avait été prévu dès le début, à savoir : En février 1925, l'exploitation de la ligne Léopoldville-Luebo, 850 kilomètres.

En septembre 1925, l'exploitation de la ligne Luebo-Gulé, 800 kilomètres.

En 1926 (février), exploitation de la ligne Boma-Léopoldville (400 kilomètres).

En juin 1927, exploitation de la ligne Gulé-Léopoldville (200 kilomètres), soit au total 2,250 kilomètres de ligne.

Le matériel acquis pour les exploitations d'Europe et d'Afrique a été mis en service à partir de 1924 et comprend : onze appareils trimoteurs d'une tonne de charge utile ; quatre appareils bimoteurs d'une tonne de charge utile ; quatre appareils monomoteurs de 400 kilos de charge utile.

Tous ces appareils ont été construits en Belgique, sauf les moteurs, et sont tous en excellent état de marche.

Plusieurs de ces appareils ont plus de mille heures de vol.

Des membres ont fait remarquer qu'il serait prudent d'appliquer la clause de l'alinéa D de l'article 10, fixant les conditions d'achat du matériel, dans un sens assez large, et de ne pas imposer en tout état de cause du matériel belge, afin de pouvoir, le cas échéant, profiter d'inventions heureuses faites à l'étranger.

Vos Commissions des Chemins de fer et des Colonies estiment qu'à l'exemple des autres pays, la Belgique se doit, dans son intérêt moral et matériel, de contribuer largement au développement de l'aviation civile et de la création de nouvelles lignes de navigation aérienne, reliant les diverses capitales d'Europe.

Elles émettent le vœu de voir se développer en Belgique, l'industrie de la construction aéronautique.

Elles constatent avec satisfaction que le vote de ce projet va permettre de relier par un service régulier, la Belgique à sa colonie du Congo.

Vos Commissions estimant que ces vastes projets ne peuvent être réalisés par l'initiative privée, sans le concours financier de l'Etat, approuvent la garantie d'intérêt à accorder aux obligations émises par la S. A. B. E. N. A. et l'allocation d'un subside annuel maximum de 6,300,000 francs, et elles prennent acte de ce que l'Etat et la Colonie posséderont la majorité des actions.

Vos Commissions des Chemins de fer et des Colonies, sont unanimes à vous proposer l'adoption du projet, tel qu'il a été voté par la Chambre.

Le Président-Rapporteur,
V. VOLCKAERT.