

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 26 JANVIER 1938.

**Rapport de la Commission des Transports
chargée d'examiner le Budget du
Ministère des Transports pour l'exercice
1938.**

(Voir n^o 5-XVIII du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 26 JANUARI 1938.

**Verslag uit naam van de Commissie van
Verkeerswezen belast met het onder-
zoek van de Begrooting van het Ministe-
rie van Verkeerswezen voor het dienst-
jaar 1938.**

(Zie n^o 5-XVIII van den Senaat.)

Présents : MM. TOCH, président; CORBEELS, DE MAEGHT, DE SMET (Pierre), DEVOS, MIGNOLET, MOLET, ROLAND, VAN CAUWENBERGH et le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Budget du Ministère des Transports s'élevait :

En 1934 à la somme de fr.	136,630,957
En 1935	— 139,821,956
En 1936	— 152,812,738
En 1937	— 169,131,112

Celui de 1938 s'élève à la somme de fr. 201,144,038.

En cinq années donc, le Budget des Transports a haussé de 47 p. c. La majoration du budget de 1938 sur celui de 1937 est de 19 p. c.

Certes nous avons eu, en 1935, le fait de la dévaluation dont les conséquences se font sentir encore aujourd'hui sur les dépenses de personnel et de matériel. Mais nous sommes cependant obligés de constater d'abord que l'augmentation des dépenses prévues par les Budgets de ces dernières années est hors de proportion avec la diminution de la valeur de notre franc et ensuite que cette hausse

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De Begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen bedroeg :

In 1934 de som van fr.	136,630,957
In 1935	— 139,821,956
In 1936	— 152,812,738
In 1937	— 169,131,112

Deze van 1938 bedraagt de som van fr. 201,144,038.

In de vijf jaren is de Begrooting van Verkeerswezen gestegen met 47 t. h. De verhooging van 1938 tegenover 1937 beloopt 19 t. h.

Voorzeker hebben wij, in 1935, de devaluatie gehad, waarvan de gevolgen zich nog heden doen gevoelen op de uitgaven van personeel en materieel. Maar wij zijn nochtans verplicht voor eerst vast te stellen dat de verhooging der voorziene uitgaven in de begrotingen der laatste jaren buiten verhouding is tot de waardevermindering van onzen frank en vervolgens dat deze stijging, die der algemeene

dépasse, et de beaucoup, celle des recettes générales de l'Etat au cours des dernières années.

Nous relevons ce fait parce que, à notre avis, la majoration des dépenses prévues au Budget du Ministère des Transports ne correspond pas à un développement parallèle des moyens de transport dans notre pays.

De 1934 à 1938, les *dépenses de personnel* subissent une majoration de 17 p. c. C'est normal puisque la moyenne de l'index des prix de détail était de 663 pour l'année 1934 alors que cet index était de 758 en décembre 1937.

Pour la même période les *subsidés et subventions* sont en progression de 47 p. c. On en trouve l'explication dans l'augmentation du subside accordé pour la propagande touristique qui, de 500,000 francs en 1934, passe en 1938, à 6,000,000. D'autre part l'Office national des Vacances ouvrières créé par l'arrêté royal du 7 Mai 1937 accordera pour un total de 1,690,000 fr. des subsides aux centres de vacances et homes de vacances et aux organismes de « Camping » et d' « Auberge de Jeunesse ».

Pour la même période également, les *dépenses diverses* sont en majoration de 65 p. c. Celle-ci est due à l'intervention de l'Etat qui verse, depuis 1937, une indemnité de 6,000,000 de francs à la S.N.C.V. en compensation d'une réduction de tarifs accordée à sa demande, et, depuis 1938, une indemnité de 7,200,000 francs à la S.N.C.F.B. et à la S.N.C.V. pour la réduction des tarifs accordée aux anciens combattants et assimilés.

Mais ce sont principalement les *dépenses de matériel* qui, de 1934 à 1938, ont suivi une marche ascendante, 88 p. c. au total! Les dépenses de matériel pour l'Administration centrale sont majorées de 200 p. c.; celles pour la Marine de 50 p. c.; celle pour l'Administration de l'aéronauti-

ontvangsten van den Staat dezer laatste jaren fel overtreft.

Wij halen dit feit aan omdat o. i. de vermeerdering der uitgaven voorzien in de begroting van Verkeerswegen niet overeenstemt met een gelijklopende ontwikkeling der vervoermiddelen in ons land.

Van 1934 tot 1938, ondergaan de uitgaven voor het personeel een verhooging met 17 t. h. Dit is normaal vermits het indexcijfer der detailprijzen gemiddeld 663 bedroeg voor het jaar 1934, en de index op 758 stond in December 1937.

Voor hetzelfde tijdperk stijgen de *toelagen en tegemoetkomingen* met 47 t. h. Dit wordt uitgelegd door de verhooging van de toelage voor toeristische propaganda, die van 500,000 frank, in 1934, op 6,000,000 frank gebracht wordt, in 1938. Anderdeels zal het Nationaal Bureau voor Arbeidersvacantie, opgericht bij koninklijk besluit van 7 Mei 1937, in totaal 1,690,000 fr. toelagen verleen aan de vacatiecentra, de vacatiehuizen, de organisaties voor kampeersport en jeugdherbergen.

Voor dezelfde periode insgelijks verhoogen de *diverse uitgaven* met 65 t. h. Deze spruiten voort uit de tusschenkomst van den Staat, die, sedert 1937, een vergoeding van 6 miljoen uitkeert aan de N. M. Buurtspoorwegen, als vergelding voor een tariefvermindering toegestaan op haar verzoek, en sedert 1938 een vergoeding van 7,200,000 frank aan de N. M. Belgische Spoorwegen, en de N. M. Buurtspoorwegen voor de tariefvermindering verleent aan de oudstrijders en gelijkgestelden.

Maar het zijn voornamelijk de *uitgaven voor materieel* die, van 1934 tot 1938, in stijgende lijn gegaan zijn, 88 t. h. in totaal! De uitgaven voor materieel voor het Middenbestuur zijn verhoogd met 200 t. h.; deze voor het Zeewezen met 50 t. h.; deze voor het Bestuur van de Luchtvaart met 145 t. h.

que de 145 p. c. et enfin celles pour l'Office central des imprimés, (rattaché on ne sait pourquoi au Département des Transports), de 150 p. c. Et voilà qui nous démontre bien la nécessité d'une réorganisation de l'Administration afin de mettre une digue à l'inflation de la paperasserie.

La hausse du prix des matières donnée comme justification de la progression des dépenses de matériel ne peut nous donner une complète satisfaction.

CHAPITRE I.

S. N. C. F. B.

Nous avons dans le rapport de la commission des Transports sur le budget de 1937, recherché les causes qui, depuis quelques années, influencent défavorablement les résultats d'exploitation de la S.N.C.F.B., et nous avons examiné certains remèdes susceptibles d'apporter une amélioration à cette situation.

Il ne nous paraît pas superflu de revenir cette année encore sur le même sujet. Certes nous savons très bien que ce n'est pas le budget de la Société Nationale que nous avons à examiner. Mais nous croyons cependant opportun d'étudier la situation financière de la Société parce que le rôle des chemins de fer reste très important dans l'économie générale des transports dans notre pays. D'autre part le déficit croissant de l'exploitation des chemins de fer pourrait causer une influence défavorable sur la situation des finances de l'État par l'obligation dans laquelle serait mis celui-ci de parer au déficit du solde d'exploitation. Nous venons en effet de constater, dans un pays voisin, que des interventions de ce genre peuvent être une cause essentielle d'embarras financiers et même de déroute monétaire. De plus les chemins de fer restant toujours la propriété de l'État, il ne faut pas que la valeur de ce patrimoine

Bureau voor Drukwerk (men weet niet waarom dit bij het Departement van Verkeerswezen gevoegd werd) met 150 t.h. Dit toont wel de noodzakelijkheid aan eener herinrichting van het Bestuur, ten einde een dijk op te werpen tegen de inflatie van den papierrommel

De stijging van den prijs der grondstoffen, als rechtvaardiging voor de vermeerdering der uitgaven voor materieel kan ons geen volledige voldoening schenken.

HOOFDSTUK I.

N. M. B. S.

In het verslag der Commissie van Verkeerswezen over de begroting 1937 hebben wij de oorzaken opgezocht die sedert enkele jaren de uitbating der N.M.B.S. ongunstig beïnvloeden, en wij hebben sommige middelen onderzocht, vatbaar om een verbetering te brengen in dezen toestand.

Het komt ons niet overbodig voor, daar dit jaar nogmaals op terug te komen. Voorzeker weten wij zeer goed dat wij hier niet de begroting der Nationale Maatschappij te onderzoeken hebben. Wij meenen evenwel dat het past den financieelen toestand der Maatschappij te bestudeeren omdat de rol der spoorwegen zeer belangrijk blijft in de algemeene verkeers-economie van ons land. Anderdeels zou het stijgend tekort der uitbating van het spoor den toestand der Staatsfinanciën ongunstig kunnen beïnvloeden, doordat de Staat verplicht zou kunnen worden het nadeelig bedrijfssaldo te dekken. Wij komen inderdaad in een naburig land te zien dat tusschenkomsten van dien aard een essentiele aanleiding kunnen zijn tot financieele moeilijkheden en zelfs tot muntcrisis. Gezien bovendien de spoorwegen steeds Staatseigendom blijven; moet de waarde van dit patrien, tenslotte, deze voor het Centraal

puisse être mise en cause par suite de l'impossibilité dans laquelle pourrait se trouver la Société Nationale d'entretenir l'outillage en bon état d'exploitation ou de constituer un fonds de renouvellement qui doit assurer la possibilité d'exécuter les importants changements aux voies ou au matériel roulant nécessités par les progrès de la technique.

* *

A. — Situation financière de la Société.

La Société Nationale se trouve à l'heure actuelle dans la situation la plus difficile qu'elle ait connue depuis sa création, en 1926.

Pendant les premières années d'existence, la S.N.C.B.F. fit des bénéfices qui furent successivement de 351 millions en 1927, 436.4 millions en 1928, de 405.1 millions en 1929 et de 202.4 millions en 1930. En même temps se conformant aux dispositions de la loi, elle constituait un fonds de renouvellement qui atteignit 1.496 millions au 31 décembre 1936 et elle prélevait sur ces bénéfices les sommes nécessaires à la constitution d'un fonds de réserve qui atteignit un maximum de 403 millions en 1931. Aux termes des statuts, ce fonds de réserve a été prévu pour parer aux malis éventuels du compte annuel. Depuis 1931, les comptes se sont soldés chaque année en mali. Aussi l'entièreté du fonds de réserve a-t-elle été absorbée et, en outre, le bilan au 31 décembre 1936 fait ressortir une perte accumulée de 368 millions. A celle-ci il y a lieu d'ajouter la perte de 25 millions prévue pour l'exercice 1937. Il en résulte que depuis 1931, la perte totale atteint près de 800 millions.

(1) Voir dans le numéro du 10 août 1937 du bulletin d'information et de documentation de la Banque Nationale de Belgique, l'article de M. le Professeur, Georges De Leener « *Les Finances des Chemins de fer* » dont nous reproduisons de nombreux passages.

monium niet in het gedrang gebracht worden tengevolge van het feit dat de Nationale Maatschappij in de onmogelijkheid zou kunnen verkeerén het materieel in goeden staat van uitbating te houden of het vernieuwingsfonds te stichten dat de mogelijkheid moet verzekeren om de belangrijke veranderingen aan de banen of het rollend materieel, opgelegd door den vooruitgang der techniek, uit te voeren.

* *

A. — Financieele toestand der Maatschappij.

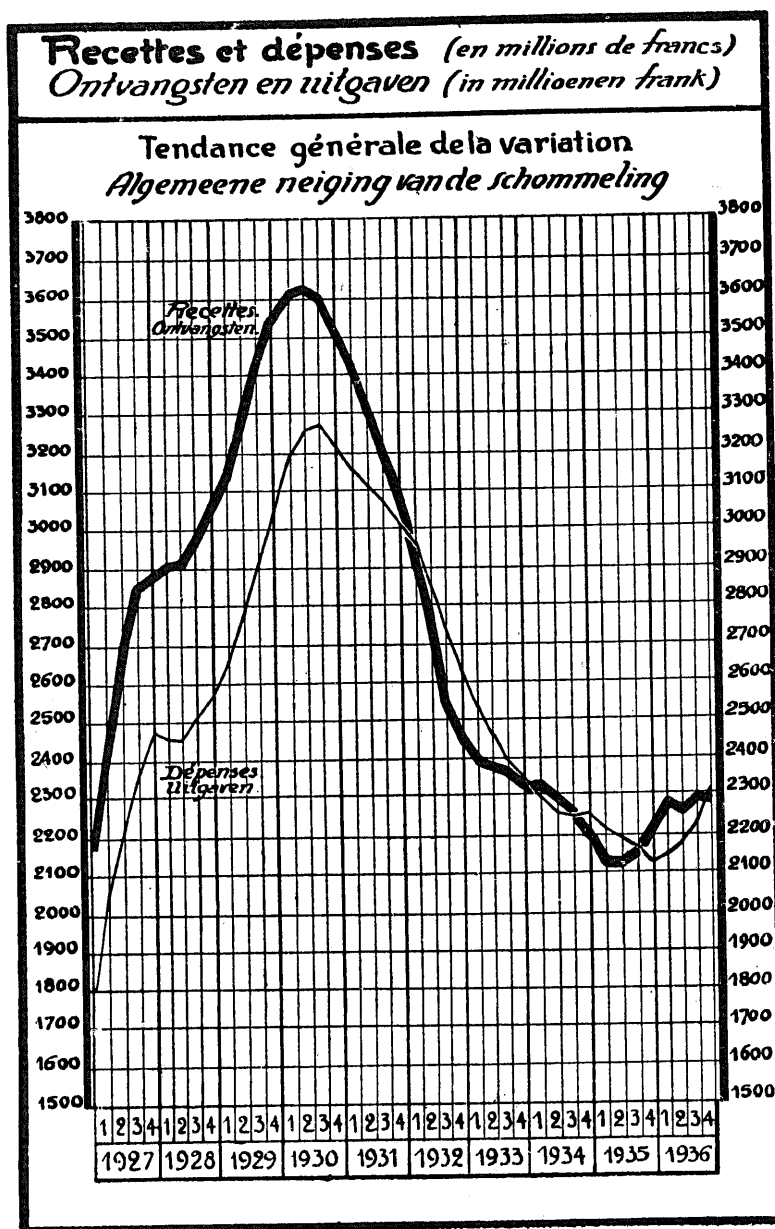
De Nationale Maatschappij heeft zich, sedert haar oprichting in 1926, nog nooit in zulk een moeilijken toestand bevonden als thans.

Tijdens haar eerste bestaansjaren maakte de N.M.B.S. winsten, onderscheidenlijk 351 millioen in 1927, 436.4 millioen in 1928, 405.1 millioen in 1929 en 202.4 millioen in 1930. Tenzelfdertijd, overeenkomstig de wetsbepalingen, vestigde zij een vernieuwingsfonds dat op 31 December 1936, 1.496 millioen bereikte, en hield zij, op haar winsten, de noodige sommen af voor de vestiging van een reservefonds, dat, in 1931, een maximum van 403 millioen bedroeg. Luidens de statuten, zou dit reservefonds voorzien in de eventueele nadeelige saldi der jaarrekening. Sedert 1931 sloten de boeken elk jaar met deficit. Ook werd het reservefonds volledig opgeslorpt en doet de balans, op 31 December 1936 een opeengehoopt verlies van 368 millioen uitschijnen. Daarbij moet het verlies van 25 millioen gevoegd, voorzien voor het dienstjaar 1937. Het totaal verlies, sedert 1931, bedraagt bij de 800 millioen.

(1) Zie in het nummer van 10 Augustus van het inlichtings- en documentatiebulletijn der Nationale Bank van België het artikel van Professor G. De Leener, « *Les Finances des Chemins de fer* », waaruit wij talrijke passussen lichten.

Quel sera le résultat de l'exercice 1938? Si le trafic se maintient au niveau actuel, l'on peut prévoir, avec les tarifs en vigueur au 1^{er} janvier 1938, un déficit de plus de 165 millions, dû à l'augmentation des dépenses, conséquence de l'augmentation des salaires entraînée par la hausse de l'index-number, du prix des matières et notamment du charbon et enfin de la majoration constante de la charge des pensions qui, de 367 millions en 1937 passera, en 1938, à 447 millions.

Wat zal het boekjaar 1938 brengen? Zoo het verkeer op het huidige peil blijft, kan men, met de tarieven in voege op 1 Januari 1938, een deficit voorzien van meer dan 165 miljoen, toe te schrijven aan de verhooging der uitgaven, gevolg van de loonenstijging wegens het indexcijfer, van den prijs der grondstoffen, nl. der kolen, en, ten slotte, van de voortdurende stijging van den last der pensioenen, die van 367 miljoen in 1937, tot 447 miljoen zullen komen in 1938.



B. — Majoration des tarifs.

L'on comprend que dans ces conditions la Société ait sollicité du Gouvernement l'application de mesures tarifaires et que celui-ci ait été obligé d'en admettre certaines.

Mais dans quelle mesure une *majoration des tarifs* pourra-t-elle opérer un certain redressement? Il est difficile de le chiffrer d'une façon certaine mais il paraît déjà évident que la majoration envisagée ne pourra réduire le déficit de 165 millions prévu que d'une moitié environ.

Certes une majoration des tarifs peut se justifier, parce que les tarifs voyageurs n'ont été augmentés depuis le fait de la dévaluation du franc belge que de 5 p. c. alors que celle-ci était de 28 p. c., et parce que les tarifs des marchandises, à l'exception des tarifs *spéciaux* applicables aux industries sidérurgiques et charbonnières, sont encore au niveau de janvier 1935. Ils n'ont donc subi aucune majoration du fait de la dévaluation du franc belge.

Cependant le problème ne se présente pas d'une manière aussi simple. Actuellement le *tarif voyageur* prévoit pour la 3^e classe une taxe de 25 centimes par voyageur-kilomètre. Or, le prix de transport en autobus est en général de 25 centimes par kilomètre et le prix de transport en autocar est plus réduit encore. Dans ces conditions une majoration du tarif voyageur pourrait engager le public à préférer l'autobus et l'autocar au chemin de fer et la concurrence de la route au rail s'accentuerait ainsi davantage.

La recette totale du trafic-voyageurs est évaluée, pour 1938, à 820 millions, dont 56 p. c., soit 459 millions sont payés par les voyageurs payant le plein tarif et qui ne sont cependant que 20 p. c. du total des voyageurs.

B. — Verhooging der tarieven.

Men begrijpt dat, in die omstandigheden, de Maatschappij aan de Regeering de toepassing heeft gevraagd van tarifiere maatregelen en dat deze zich verplicht voelde er sommige toe te geven.

Doch in welke mate kan een *verhooging der tarieven* een zekere verbetering medebrengen? Het is moeilijk deze op nauwkeurige wijze te berekenen, doch van stonden aan is het duidelijk dat de overwogen tarievenverhooging het voorzien tekort van 165 miljoen slechts met de helft zal doen afnemen.

Gewis, een tarievenverhooging is te rechtvaardigen, omdat de reizigers-tarieven sedert de devaluatie van den Belgischen frank slechts met 5 t. h. werden verhoogd, wanneer deze 28 t. h. bedroeg, en omdat de goederentarieven met uitzondering van de *speciale* tarieven van toepassing op de ijzer- en kolenbedrijven, nog steeds op het peil van Januari 1935 staan. Zij hebben dus, uit hoofde van de devaluatie van den frank, geen wijziging ondergaan.

Het vraagstuk doet zich evenwel zoo eenvoudig niet voor. Thans voorziet het *reizigerstarief* voor de derde klasse een taxe van 25 centimes per reiziger-kilometer. De prijs van het vervoer per autobus bedraagt over het algemeen 25 centimes per kilometer en de vervoerprijs per autocar is nog lager. In die omstandigheden zou een verhooging van het reizigerstarief het publiek kunnen aanzetten de voorkeur te geven aan autobus en autocar boven den spoorweg, en de mededinging baan-spoor zou aldus nog scherper worden.

De totale opbrengst van het reizigersverkeer van 1938 wordt geraamd op 820 miljoen, waarvan 56 t. h., zegge 459 miljoen, wordt betaald door de reizigers die tegen het volle tarief reizen en evenwel slechts 20 t. h.

La majoration de 5 p. c. envisagée donnerait une recette supplémentaire totale de 40 millions, qui, pour tenir compte de la contraction possible du trafic, doit être ramenée à 36 millions.

Il paraît normal qu'à l'exemple de toutes les industries qui ont augmenté sensiblement leurs prix de vente, la Société Nationale majore également ses *tarifs marchandises* afin de participer, elle aussi, à la prospérité générale. Ceux-ci en effet doivent être proportionnés à la valeur de la marchandise transportée. Les recettes totales du service marchandises sont évaluées pour 1938 à 1,912 millions.

Mais il n'est cependant pas possible d'appliquer à tous les transports des marchandises indistinctement une majoration de tarif, car la Société Nationale a déjà procédé au cours de l'année 1937 à deux relèvements des tarifs : le premier le 20 mars 1937, pour toutes les classes, a eu pour effet d'annuler la baisse de 10 p. c. appliquée à partir du 20 janvier 1935 au barème des marchandises à la demande du Gouvernement; le second, le 1^{er} août 1937, pour les tarifs spéciaux. La Société avait accepté, pendant la période de crise, d'appliquer certains tarifs spéciaux en vue d'apporter à l'industrie l'aide que celle-ci réclamait; dès que l'amélioration de la conjoncture fut acquise elle majora, dans toute la mesure jugée possible, les tarifs se rapportant aux produits des charbonnages et de l'industrie métallurgique. Dans ces conditions il ne peut être question de les majorer aujourd'hui à nouveau; l'écart entre les prix de transport par fer et par eau est devenu appréciable dans maints cas, aussi les charbonnages menacent de retirer à la Société une part importante de leur trafic. Le problème de la concurrence de la route et de la voie d'eau pose

van het totaal der reizigers bedragen. De algemeene verhooging met 5 t. h. in het vooruitzicht gesteld, zou de totale opbrengst met 40 miljoen verhoogen welke, rekening gehouden met de mogelijke inkrimping van het verkeer, tot 36 miljoen moeten worden herleid.

Het komt normaal voor dat, op voorbeeld van al de bedrijven die hun verkoopprijzen aanzienlijk hebben verhoogd, de Nationale Maatschappij eveneens de *goederentarieven* verhoogt om aldus haar deel te hebben aan de algemeene welvaart. Deze tarieven moeten inderdaad in verhouding staan tot de waarde der vervoergoederen. De totale ontvangsten van den goederendienst worden, voor 1938, geraamd op 1,912 miljoen.

Doch het is evenwel niet mogelijk op elk vervoer van goederen zonder onderscheid een tariefverhoging toe te passen, want de Nationale Maatschappij is reeds overgegaan, tijdens het jaar 1937, tot twee verhoogingen van tarieven : de eerste op 20 Maart 1937 voor al de klassen had voor gevolg op te wegen tegen de vermindering met 10 t. h. toegepast vanaf 20 Januari 1935 op het goederenbarema, op verzoek van de Regeering; de tweede, op 1 Augustus 1937 voor de speciale tarieven. Gedurende het crisistijdperk had de Maatschappij erin toegestemd sommige speciale tarieven toe te passen om aan de nijverheid de gewenschte hulp te bieden; zoodra de conjunctuurverbetering een feit was geworden, verhoogde zij, in de volle mate van het mogelijke, de tarieven voor de producten van de kolenmijnen en metaalnijverheid. In die omstandigheden mag men er niet aan denken hen thans andermaal te verhoogen. Te meer, daar de gevolgen dezer verhoogingen zich reeds doen gevoelen; het verschil tusschen de vervoerprijzen per spoor en te water is, in vele gevallen, aanzienlijk geworden, zoodat de kolenmijnen de Maatschap-

donc une limite au relèvement des tarifs.

En conséquence ne pouvant s'appliquer ni aux tarifs de la 9^e classe applicable aux charbons, ni aux tarifs spéciaux, une majoration ne peut affecter que les tarifs *généraux* des marchandises des 8 premières classes qui ne représentent que le quart environ du trafic des grosses marchandises. Et dans ces conditions un relèvement de 5 p. c. ne fournira qu'un supplément de recettes de 20.5 millions.

Un relèvement complémentaire des tarifs généraux pour les distances inférieures à 75 kilomètres peut assurer un supplément de 7 millions tandis qu'une majoration de 5 p. c. appliquée au tarif des petites marchandises représente 25 millions.

Au total, ces différentes modifications peuvent produire une recette supplémentaire de 52.5 millions qui doivent être ramenés à 47 millions pour tenir compte de la contraction du trafic.

Il résulte donc de ce qui précède que les relèvements des tarifs ferroviaires tant pour les tarifs voyageurs que pour les tarifs marchandises semblent devoir donner une augmentation de recettes à la Société Nationale de $36 + 47 = 82$ millions de francs.

Mais ce simple énoncé démontre bien qu'il serait vain d'espérer d'une augmentation des tarifs un supplément de recettes suffisant pour obtenir un équilibre du budget de la Société.

* * *

C. — Concurrence de la route et de la voie d'eau.

Nous avons dans le rapport sur le Budget de 1937 du Ministère des Trans-

port dreigen met de terugtrekking van een aanzienlijk deel van hun vervoer. Het vraagstuk van de mededinging spoor-waterweg stelt dus een grens voor de verhooging der tarieven.

Derhalve, niet mogelijk zijnde, noch voor de tarieven der 9^e klasse van toepassing op de steenkolen, noch voor de speciale tarieven, kan een verhooging slechts slaan op de *algemeene* goederen-tarieven der eerste acht klassen, die slechts het vierde ongeveer vertegenwoordigen van het vervoer der zware goederen. En, in die omstandigheden, zal een verhooging met 5 t. h. slechts een toeneming van ontvangsten met 20.5 miljoen voor gevolg hebben.

Een aanvullende verhooging der algemeene tarieven voor de afstanden beneden 75 kilometer kan een accres van 7 miljoen beteekenen, terwijl een verhooging met 5 t. h., toegepast op de tarieven der kleine goederen, 25 miljoen vertegenwoordigt.

In het totaal, kunnen deze verschillende wijzigingen een aanvullende verhooging van ontvangsten van 52.5 miljoen geven, die moeten worden herleid tot 47 miljoen, om rekening te houden met de inkrimping van het vervoer.

Uit wat voorgaat blijkt dat de verhooging der spoorwegtarieven, zoo voor reizigers als voor goederen, aan de Nationale Maatschappij $36 + 47 = 83$ miljoen frank meerdere inkomsten schijnen te moeten bezorgen.

Maar deze eenvoudige uiteenzetting bewijst dat het nutteloos zou zijn, uit een verhooging van tarieven een voldoende vermeerdering van ontvangsten te verhoppen om de begroting der Maatschappij in evenwicht te gkrijen.

* * *

C. — Mededinging tusschen den weg en het water.

In het verslag over de Begroting 1937 van Verkeerswegen hebben wij

ports rendu hommage aux efforts déployés par les dirigeants de la S.N.C.F.B. pour réduire les frais d'exploitation de la Société et nous avons démontré qu'ils avaient réussi dans toute la mesure du possible. Si, malgré cela, la situation de la Société s'est aggravée il faut l'attribuer à deux causes principales : 1^o la diminution importante des recettes et 2^o l'augmentation des charges des pensions.

Le petit tableau ci-dessous accuse nettement cette chute des recettes.

1929	3,546.7	millions
1930	3,528.5	—
1931	3,090.7	—
1932	2,452	—
1933	2,329.9	—
1934	2,215.2	—
1935	2,213.6	—
1936	2,287.1	—
1937	2,685	— (évaluation)
1938	2,786	— (évaluation)

Cette chute des recettes est la conséquence de la baisse du trafic-voyageurs et marchandises.

En effet, en 1937, le trafic-voyageurs est inférieur de 12 p. c. au trafic de 1929;

En effet, en 1937, le trafic-marchandises est inférieur de 27 p. c. au trafic de 1929.

La baisse du trafic-voyageurs provient évidemment de la multiplication du nombre des voitures particulières qui, de 85,042, en 1929 a passé à 124,739, en 1936.

La baisse du trafic marchandises est due à la concurrence de la route d'une part et de la voie d'eau d'autre part. Ce que le chemin de fer a perdu, ses concurrents l'ont gagné. Et ces derniers ont même vu leur trafic en constante progression alors que cependant, pendant les années de crise, de 1930 à 1935, le trafic général des marchandises est en diminution constante.

hulde gebracht aan de pogingen van de leiders der N.M.B.S. om de bedrijfskosten der Maatschappij te verminderen, en wij hebben aangetoond dat zij er, in de mate van het mogelijke, in geslaagd zijn. Zoo, desondanks, de toestand der Maatschappij verslecht is, dan moet men dit twee voornamen redenen aanwijzen : 1^o de belangrijke vermindering van ontvangsten; 2^o de verhooging der pensioenlasten.

Onderstaande kleine tabel geeft een duidelijk beeld van deze daling van ontvangsten.

1929	3,546.7	millioen
1930	3,528.5	—
1931	3,090.7	—
1932	2,452	—
1933	2,329.9	—
1934	2,215.2	—
1935	2,213.6	—
1936	2,287.1	—
1937	2,685	— (schatting)
1938	2,786	— (schatting)

Deze daling van ontvangsten is het gevolg van de vermindering van het reizigers- en goederenvervoer.

Inderdaad, in 1937, bedraagt het personenvervoer 12 t. h. minder dan in 1929;

Inderdaad, in 1937, bedraagt het goederenvervoer 27 t. h. minder dan in 1929.

De vermindering van het aantal reizigers is natuurlijk te wijten aan de vermenigvuldiging van het aantal particuliere wagens, dat van 85,042 in 1929 tot 124,739 geklommen is in 1936.

De vermindering van het goederenvervoer ligt in de mededinging van de baan eenerzijds en van den waterweg anderzijds. Wat het spoor verloor, hebben zijn mededingers bijgewonnen. Deze hebben zelfs hun bedrijf voortdurend zien stijgen, waar nochtans, in de crisisjaren 1930 tot 1935, het algemeen goederenvervoer gedurig slonk.

Le graphique et le tableau ci-dessous le démontrent clairement.

En prenant comme base l'année 1930, qui fut une année normale, nous enregistrons en 1936 :

Trafic général : baisse de 14 p. c.

Trafic du rail : baisse de 27 p. c.

Trafic de la route : hausse de 48 p. c.

Trafic de la batellerie : hausse de 18 p. c.

Onderstaande grafiek en tabel bewijzen het duidelijk.

Het jaar 1930 als basis nemend, wat een normaal jaar was, boeken wij in 1936 :

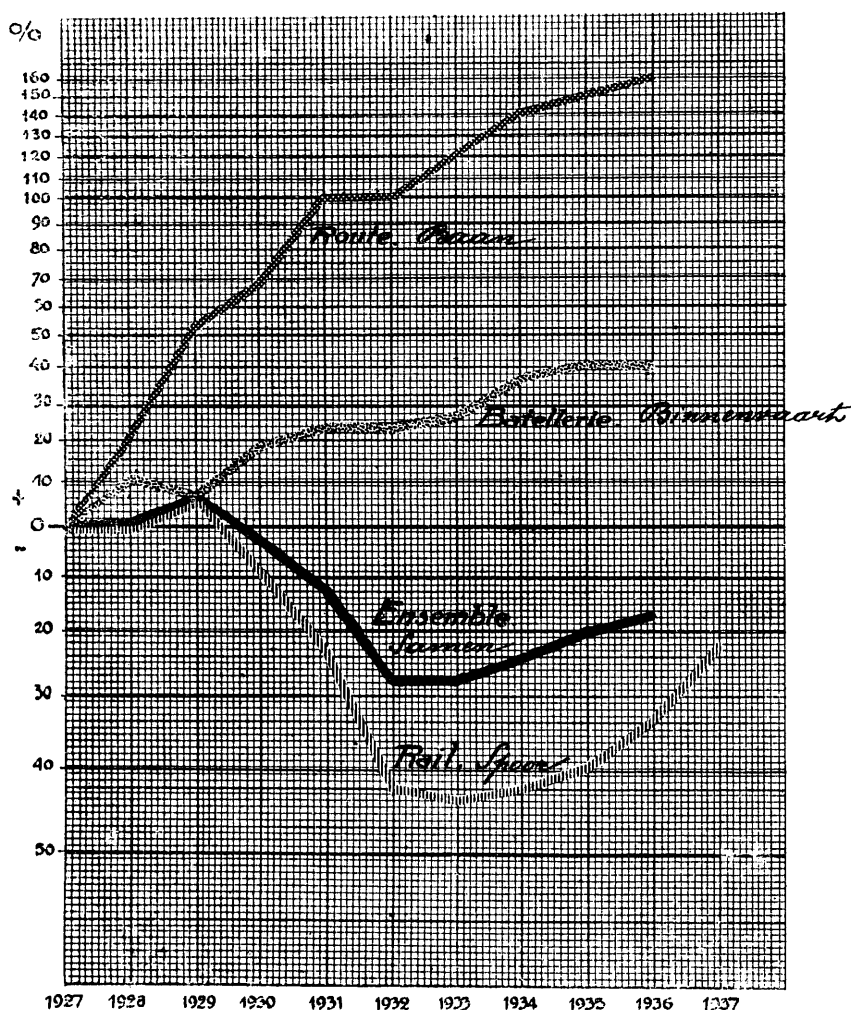
Algemeen vervoer: daling met 14 t.h.;

Vervoer per spoor: daling met 27 t.h.;

Vervoer per baan : verhooging met 48 t. h.;

Vervoer per schip : verhooging met 18 t. h.

Trafic général des marchandises.
Algemeen Goederenvervoer.



LE TRAFIC GÉNÉRAL DES
MARCHANDISES.

Le tableau ci-dessous fait apparaître le trafic général des marchandises de 1927 à 1936 (en millions de tonnes-kilomètres).

ALGEMEEN GOEDERENVERVOER.

Onderstaande tabel geeft het algemeen vervoer van goederen van 1927 tot 1936 (in millioenen ton-kilometer).

Années. — <i>Jaren.</i>	Rail. — <i>Spoor.</i> (1)	Route. — <i>Weg.</i> (2)	Batellerie. — <i>Schip.</i>	Ensemble. — <i>In 't geheel.</i>
1927	9,187	282	2,045	11,514
1928	9,157	339	2,266	11,762
1929	9,715	431	2,185	12,331
1930	8,315	485	2,407	11,207
1931	7,022	571	2,507	10,100
1932	5,368	573	2,513	8,454
1933	5,211	623	2,610	8,444
1934	5,260	677	2,785	8,722
1935	5,574	694	2,850 (2)	9,118
1936	6,100	720	2,850 (2)	9,670
1937	7,100 (2)			

(1) Y compris les vicinaux et les chemins de fer concédés.

(2) Evaluations.

Le transport par la route a été pour le rail un terrible concurrent. En effet, maître de ses mouvements, échappant jusqu'ici à tout contrôle efficace, appliquant librement le tarif qui lui paraît le mieux convenir dans un cas déterminé, il accapare les transports des marchandises chères, celles sur lesquelles le rail pourrait faire une reprise des insuffisances de taxes perçues pour le transport des matières premières : minerais, charbon, chaux, produit des carrières, etc.

Il ne peut être question de priver notre économie nationale de progrès

(1) Daarin begrepen de buurtspoorwegen en d'vergunde spoorwegen.

(2) Schattingen.

Het vervoer langs de baan is voor het spoor een vreeselijke mededinger geweest. Immers dit vervoer is meester over zijn bewegingen, ontsnapt aan iedere doeltreffende controle, past vrij het tarief toe dat hem het best geschikt lijkt in een bepaald geval; het slorpt het vervoer op van kostelijke koopwaren op hetwelk het spoor een deel kon terugwinnen van de ontoereikende opbrengst der taxes geheven voor het vervoer van de grondstoffen erts, steenkool, kalk, producten van de steengroeven, enz.

Er kan geen spraak van zijn 's lands economie te berooven van den tech-

techniques et pratiques réalisés dans la traction automobile, mais il serait dangereux d'oublier d'abord que l'Etat a investi des capitaux importants dans les réseaux ferres qui constituent, dans l'actif de l'Etat le poste de loin le plus important et ensuite que le rail pour pouvoir permettre les bas tarifs indispensables à l'économie de notre pays, doit nécessairement pouvoir disposer de transports de marchandises en quantité suffisamment élevée.

Il en résulte que l'intérêt général exige qu'une réglementation des transports routiers mette fin à une anarchie aussi fâcheuse pour le bien commun que pour les transporteurs eux-mêmes.

L'arrêté-loi de mars 1936 complété par l'arrêté royal de mai 1936 ne constitue qu'un pas bien timide dans cette voie et tout-à-fait insuffisant. Nous dirons même qu'en cette matière tout reste à faire. Mais la solution est difficile et d'autant plus délicate qu'elle touche à des intérêts privés qui trouvent facilement des défenseurs dans un régime démocratique.

Attaqué par la route pour les marchandises chères, le rail voit grandir de jour en jour la concurrence de la voie d'eau pour les produits industriels de grande production.

Alors que le trafic-marchandises des chemins de fer, de 1929 à 1935, tombait de 8,386 millions de tonnes-kilomètre à 4,757 millions, soit de plus de 43 p. c., le trafic par voie d'eau passait de 2,185 millions à 2,800 millions de tonnes-kilomètre, soit une augmentation de 28 p. c. La baisse considérable des frets est à l'origine de cette situation. Comme transporteur-routier, le batelier jouit de la plus entière liberté dans la fixation des prix à réclamer. Au cas où l'offre dépasse la demande, il peut, en se contentant d'un salaire vital strictement calculé pour lui-même et

nischen en praktischen vooruitgang verwezenlijkt in het autovervoer, maar het ware gevaarlijk te vergeten voor eerst dat de Staat belangrijke kapitalen heeft belegd in de spoorwegnetten die in het actief van den Staat veruit de belangrijkste post zijn en vervolgens dat het spoor, om de lage tarieven te kunnen toestaan die onontbeerlijk zijn voor de economie van ons land, noodzakelijk moet kunnen beschikken over goederenvervoer in behoorlijke hoeveelheid.

Hieruit volgt dat het algemeen belang eischt dat een gezonde regeling van het vervoer langs de baan een einde make aan een anarchie die even noodlottig is voor het algemeen belang als voor de vervoerders zelf.

De besluit-wet van Maart 1936 aangevuld door het koninklijk besluit van Mei 1936 is maar een zeer schuchtere stap op dezen weg en volkomen ontoereikend. Wij zullen zelfs zeggen dat er, op dit gebied, nog alles te doen blijft. Doch de oplossing is moeilijk en des te kiescher daar zij raakt aan private belangen die gemakkelijk verdedigers vinden in een democratisch regime.

Aangevallen door de baan voor de kostelijke koopwaren, ziet het spoor met den dag de mededinging groeien van de waterwegen voor de nijverheidsproducten van groote voortbrengst.

Terwijl het goederenverkeer van de spoorwegen, van 1929 tot 1935 daalde van 8,386 miljoen kilometerton tot 4,757 miljoen, zegge met meer dan 43 t. h., steeg het vervoer langs de waterwegen van 2,185 tot 2,800 miljoen kilometerton, zegge een verhoging van 28 t. h. De aanzienlijke daling van de bevrachtingen is de oorzaak van dezen toestand. Als vervoerder langs den weg geniet de schipper de volledige vrijheid voor het bepalen van de te vorderen prijzen. Bijaldien het aanbod hooger is dan de vraag, kan hij, mits zich tevreden te stellen met een levensloon dat zuinig is

les membres de sa propre famille occupée à la conduite du bateau, et en reportant à plus tard tout amortissement, exploiter momentanément à des prix nettement inférieurs au prix de revient convenablement calculé. C'est ce qui s'est passé au cours de la dernière crise pendant laquelle les bateliers ont accepté du trafic à tout prix.

Mais d'autres causes encore, et dont les effets seront permanents, ont provoqué la baisse des frets. L'on constate, en effet, que dans la relation Liège-Anvers, le fret par tonne qui s'élevait à fr. 26,60 en 1929 est actuellement d'une quinzaine de francs, après avoir passé par le minimum de 12 francs environ en 1931 et 1932 au cours de la crise. Cette baisse considérable de plus de 11 francs sur 26 est la conséquence de la baisse du prix de revient dûe à trois causes principales.

1° L'amélioration des canaux empruntés et notamment la mise en service d'une partie du canal Albert et des écluses de tête de ce canal à Herstal;

2° L'action remarquable de l'Office de la Navigation qui gère l'exploitation des canaux de la Campine et qui, par ses efforts, a amélioré les conditions de marche des bateaux en leur évitant les pertes de temps aux écluses;

3° La motorisation de la remorque des bateaux.

Ces trois éléments ajoutés à l'amélioration constante des moyens de chargement et de déchargement aux points extrêmes ont réduit des deux tiers la durée du transport. Les bateaux liégeois font actuellement trois fois plus de voyages qu'en 1929. On conçoit aisément combien cette utilisation intensive a pu réduire le prix de revient car les frais d'intérêt et d'amortissement du capital, les

berekend voor hemzelf en voor de leden van zijn eigen gezin die het schip helpen sturen, en mits iedere aflossing tot later te verdagen, tijdelijk uitbaten tegen prijzen die beslist lager zijn dan den behoorlijk berekenenden, kostenden prijs. Dit is gebeurd tijdens de jongste crisis, gedurende dewelke de schippers vervoer tegen elken prijs hebben aanvaard.

Doch andere oorzaken nog, die blijvende gevolgen zullen hebben, hebben aanleiding gegeven tot de daling der bevrachtingen. Men stelt inderdaad vast dat, voor het verkeer tussen Luik en Antwerpen, de vrachtprijs per ton die, in 1929, fr. 26-60 bedroeg, thans ongeveer 15 frank bedraagt, na in 1931 en 1932 in den loop van de crisis het minimum van ongeveer 12 frank te hebben bereikt. Deze aanzienlijke daling van meer dan 11 frank op 26 frank is het gevolg van de daling van den kostenden prijs, te wijten aan drie voornamelijk oorzaken :

1° De verbetering der bevaren kanalen en inzonderheid de indienststelling van een gedeelte van het Albertkanaal en van de hoofdsluizen van dit kanaal te Herstal;

2° De merkwaardige actie van den Dienst der Scheepvaart, die de exploitatie der kanalen van de Kempen beheert en die door zijn werking de voorwaarden van den gang der schepen heeft verbeterd door hun tijdverlies aan de sluizen te besparen;

3° De motorisatie van de sleepen der schepen.

Deze drie gevevens, gevoegd bij de gestadige verbetering der laad- en losmiddelen, aan de uiterste punten, hebben den duur van dit vervoer met de twee derden verminderd. De schepen uit Luik doen thans driemaal meer reizen dan in 1929. Men begrijpt gemakkelijk hoezeer deze intensieve benutting den kostenden prijs heeft kunnen verminderen; immers de kosten van interest en aflossing van het

frais de renouvellement, le salaire du personnel, les frais d'entretien sont restés les mêmes.

Le prix de revient et, par conséquent le fret, s'abaissera du reste encore quand sera mis en service dans toute sa longueur, le canal Albert, qui permettra, outre une réduction nouvelle de la durée des parcours, une augmentation du tonnage des bateaux utilisés.

Nous nous réjouissons de ces progrès.

Mais nous constatons qu'ils n'ont été obtenus que par le fait de l'Etat qui, pour la construction des canaux, a immobilisé d'énormes capitaux dont les contribuables en réalité supportent les charges. Il n'en est pas de même pour les chemins de fer qui doivent supporter eux-mêmes la charge de la création des lignes et leur entretien. Les situations sont donc tout-à-fait différentes.

Chaque tonne de marchandises transportées aujourd'hui de Liège à Anvers, par le canal Albert, coûte à l'usager de 12 à 15 francs, mais elle coûte également de 15 à 17 francs au contribuable. Dans ces conditions y a-t-il un véritable progrès économique? Pour qu'il en soit ainsi il faudrait que le prix de revient, charges financières comprises, subisse une régression. Tel n'est pas le cas.

Une saine concurrence entre le rail et l'eau peut être utile, mais elle ne pourra être loyale que le jour où l'Etat agira envers le rail comme il agit envers la voie d'eau, c'est-à-dire le jour où il supportera les charges de création des voies ferrées et leur entretien, tout comme il prend à sa charge la création des canaux et leur entretien. C'est peut-être de ce côté que pourrait être recherchée une solution de la situation financière de la S.N.C.F.B.

kapitaal, de kosten van vernieuwing, het loon van het personeel, de onderhoudskosten zijn dezelfde gebleven.

De kostende prijs en derhalve de vrachtprijs zal trouwens nog dalen, wanneer het Albertkanaal over heel zijn lengte zal in bedrijf worden genomen, hetgeen, buiten een nieuwe vermindering van den duur der reizen, een verhooging van de tonnemaat der gebezigde schepen zal toelaten.

Wij verheugen ons over dezen vooruitgang.

Maar wij stellen vast dat hij enkel werd verkregen door het feit van den Staat, die om het bouwen der kanalen ontzaglijke kapitalen heeft belegd, waarvan de lastenbetalers in werkelijkheid, de lasten dragen. Dit is niet hetzelfde voor de spoorwegen die zelf den last moeten dragen van het aanleggen van nieuwe lijnen en van hun onderhoud. De toestanden zijn dus heelemaal verschillend.

Iedere ton goederen, die thans wordt vervoerd van Luik naar Antwerpen over het Albertkanaal, kost aan den gebruiker van 12 tot 15 frank. Doch zij kost eveneens van 15 tot 17 frank aan den lastenbetaler. Bestaat er in deze voorwaarden een echte economische vooruitgang? Opdat dit het geval weze, ware het noodig dat de kostende prijs, financieele lasten inbegrepen, een daling onderga. Dit is niet het geval.

Een gezonde mededinging tusschen spoor en water kan nuttig zijn; maar zij kan enkel eerlijk zijn wanneer de Staat jegens het spoor handelt zooals tegenover den waterweg, dit betekent indien de Staat op zich neemt de lasten van het aanleggen der spoorlijnen en hun onderhoud, zooals hij te zijnen laste neemt het graven van kanalen en hun onderhoud. Misschien is het langs dien kant dat een oplossing zou kunnen gezocht worden voor den financieelen toestand van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Ces différentes considérations ne devraient pas être perdues de vue chaque fois qu'il est question des nouvelles communications par voie d'eau.

A ce propos, nous ne pouvons assez déplorer le manque de liaison existant entre le département des Travaux Publics et celui des Transports. Le cas récent de la « Commission d'études du problème des communications par eau entre Charleroi et Bruxelles » créée par arrêté ministériel de juillet 1937, nous en fournit un nouvel exemple. Il semblait évident que l'étude objective de cette question nécessitait la représentation au sein de la Commission, à côté des industriels, des experts du département des Transports aussi bien que de ceux des Travaux publics. Il n'en a cependant pas été ainsi. Et, malgré toute son insistance, l'honorable Ministre des Transports, M. M.-H. Jaspar ne put obtenir que de faire inviter M. le Secrétaire général Castiau à assister aux séances de la commission au seul titre d'invité sans lui permettre de faire partie de la commission. C'était réduire intentionnellement le rôle que ce haut fonctionnaire pouvait jouer. Faite dans ces conditions, l'étude du problème des communications entre Charleroi et Bruxelles devait nécessairement être incomplète.

Certes en raison de la création du Canal Albert, l'industrie du pays de Liège est favorisée par rapport à celle du Hainaut, et, en conséquence, certaines mesures peuvent s'imposer. Mais elles doivent viser aussi bien les intérêts de la région du Centre que ceux de la région de Charleroi.

Il importe cependant de rechercher si d'autres mesures que la dépense d'un milliard au moins pour la modernisation d'un canal ne peuvent être prises à moindre frais tout en donnant cepen-

Deze verschillende beschouwingen zouden niet uit het oog mogen worden verloren, telkens er spraak is van het aanleggen van nieuwe verbindingen te water.

In dit verband kunnen wij niet genoeg betreuren het gemis van overleg tusschen het departement van Openbare Werken en dit van Verkeerswezen. Het jongste geval van de « Commissie voor de studie van het vraagstuk van het verkeer te water tusschen Charleroi en Brussel », opgericht bij ministerieel besluit van Juli 1937, levert ons daarvan een nieuw voorbeeld. Het leek klaarblijkend dat de objectieve studie van dit vraagstuk de vertegenwoordiging vergde, in den schoot der Commissie, naast de nijveraars, van de deskundigen van het departement van Verkeerswezen zoowel als die van Openbare Werken. Dit was nochtans niet het geval. En, ondanks al zijn aandringen, kon de geachte minister van Verkeerswezen, de heer M.-H. Jaspar, niets verkrijgen dan dat de secretaris-generaal Castiau werd uitgenoodigd om de vergaderingen der Commissie bij te wonen enkel als uitgenoodigde, zonder deel uit te maken van de Commissie. Aldus werd met opzet de rol gedwarsboord, die deze hooge ambtenaar kon spelen. In deze voorwaarden, moest de studie van het vraagstuk der verbindingen tusschen Charleroi en Brussel noodzakelijk onvolledig zijn.

Gewis, ten aanzien van den aanleg van het Albertkanaal, wordt de nijverheid van het Luiksche bevoordeeld tegenover die van Henegouwen, en derhalve, kunnen sommige maatregelen geboden zijn. Maar zij moeten slaan zoowel op de belangen van het Centrum als op die van de streek van Charleroi.

Het komt er evenwel op aan na te gaan of andere maatregelen dan de uitgave van minstens een milliard voor de moderniseering van een kanaal niet kunnen getroffen worden met

dant aux industriels les mêmes avantages et notamment en accordant le tarif réduit pour le transport par fer. Car la capacité actuelle des moyens de transport en Belgique est exagérée par rapport au trafic à assurer. Il y a inflation manifeste et les possibilités de nos voies de communication sont certainement doubles des besoins actuels, d'où rendement défavorable partout et charge pour le contribuable.

Une coordination générale des transports en Belgique paraît donc s'imposer. Elle doit être l'œuvre du Ministre des Transports. Pour qu'elle puisse être réalisée, il nous paraît indispensable que soit réservée au Département des Transports toute décision en matière d'investissement nouveau pour la création ou la modernisation des moyens de transport; la partie technique restant à charge du Ministère des Travaux Publics. Car, ce ne sera pas dans des mesures fragmentaires que pourra être trouvée la solution du problème. Si l'on veut mettre fin aux gaspillages des capitaux et en obtenir un rendement suffisant c'est toute la politique générale des Transports qui doit être revue, sinon comme l'a reconnu la Chambre de Commerce Internationale, l'anarchie actuelle infligera des pertes appréciables tant aux transporteurs qu'à l'Etat lui-même et au public.

* * *

D. — La charge croissante des pensions.

Nous ne pouvons pas terminer cet exposé sans rappeler que la charge croissante des pensions constitue une des causes de la situation défavorable des chemins de fer. Nous avons traité longuement ce sujet dans notre rap-

geringere kosten, terwijl zij echter aan de nijveraars dezelfde voordeelen bieden, inzonderheid door het verleenen van het verminderd tarief voor het vervoer per spoor. Immers de huidige omvang van de vervoermiddelen in België is overdreven vergeleken bij het te verzekeren vervoer. Er bestaat klaarblijkende inflatie en de mogelijkheden van onze verkeersmiddelen zijn stellig het dubbel van de huidige behoeften, vandaar ongunstige rendement overal en last voor den schatplichtige.

Een algemeene samenordering van het vervoer in België lijkt dus geboden. Deze moet het werk zijn van het ministerie van Verkeerswezen. Opdat zij kunne worden verwezenlijkt, lijkt het ons onontbeerlijk dat aan het Departement van Verkeerswezen worde voorbehouden iedere beslissing, op gebied van nieuwe beleggingen voor het aanleggen of de modernisering der vervoermiddelen, terwijl het technisch gedeelte ten laste blijft van het ministerie van Openbare Werken. Immers, het is niet in fragmentarische oplossingen dat de oplossing van het vraagstuk zal kunnen worden gevonden. Wil men een einde maken aan de verspillingen van kapitalen en er een behoorlijke rendement van bekomen, dan dient de gansche algemeene politiek van verkeerswezen herzien; zoo niet, zooals de Internationale Kamer van Koophandel heeft erkend, zal de huidige anarchie aanzienlijke verliezen veroorzaken, zoowel aan de vervoerders als aan den Staat zelf en aan het publiek.

* * *

D. — De stijgende last der pensioenen.

Wij kunnen deze uiteenzetting niet sluiten zonder in herinnering te brengen dat de stijgende last der pensioenen een der oorzaken is van den ongunstigen toestand der spoorwegen. Wij hebben breedvoerig daarover uitgeweid in ons

port de l'an dernier, mais comme depuis lors aucune solution n'est intervenue, force nous est de revenir sur ce sujet une nouvelle fois. Nous devons d'autant plus souligner le poids de la charge des pensions que le rythme de son accroissement va s'accélérer d'année en année, même *au cours des années de crise qui pourraient se produire dans l'avenir.*

Le tableau ci-dessous fournit la preuve de cet état de chose.

<i>Années.</i>	<i>Millions de francs papier.</i>
1927 . . .	135.1
1928. . . .	213.9
1929. . . .	246.4
1930. . . .	289.1
1931. . . .	312.2
1932. . . .	302.4
1933. . . .	306.8
1934. . . .	311.6
1935. . . .	302.7
1936. . . .	380.2
1937. . . .	387 (évaluation)
1938. . . .	437 (évaluation)

L'accroissement de la charge des pensions en portera le montant annuel total, *grosso modo*, à 450 millions en 1945 pour atteindre 550 millions vers 1955 !

Vis-à-vis de ses concurrents dont les charges correspondantes sont expressément réduites (8 à 10 p. c. des salaires contre 30 p. c. pour les chemins de fer) cette situation constitue, pour le rail, un handicap qui deviendra de plus en plus lourd.

Un pareil état de chose est la conséquence du fait qu'aucun fonds destiné à supporter la charge des pensions n'a été remis par l'Etat à la Société Nationale au moment de la cession de l'exploitation. Comme, d'autre part, aucun fonds de renouvellement des installations et du matériel, cependant déjà fort usagés, n'existait en 1926,

verslag van verleden jaar; doch, vermits er sedertdien geenerlei oplossing werd getroffen, zien wij ons genoodzaakt daarop opnieuw terug te komen. Wij moeten des te meer nadruk leggen op het gewicht van den last der pensicenen daar de geleidelijke stijging van jaar tot jaar zal toenemen, *zelfs in den loop der crisisjaren* die zich in de toekomst mochten voordoen.

Onderstaande tabel levert het bewijs van dezen toestand.

<i>Jaren.</i>	<i>Millioenen papierfranken.</i>
1927 . . .	135.1
1928 . . .	213.9
1929 . . .	246.4
1930 . . .	289.1
1931 . . .	312.2
1932 . . .	302.4
1933 . . .	306.8
1934 . . .	311.6
1935 . . .	302.7
1936 . . .	380.2
1937 . . .	387 (raming)
1938 . . .	437 (raming)

De stijging van den last der pensioenen zal het huidig globaal bedrag *grosso modo* opvoeren tot 450 miljoen in 1945 om, rond 1955, 550 miljoen te bereiken !

Ten opzichte zijner mededingers wier overeenstemmende lasten uitdrukkelijk verminderd zijn (8 tot 10 t. h. van de loonen tegen 30 t. h. voor de spoorwegen), is deze toestand, voor het spoor, een handicap die steeds zwaarder zal worden.

Een dergelijke toestand is het gevolg van het feit dat er, door den Staat, geen enkel fonds, bestemd om den last der pensioenen te dekken, werd overhandigd aan de Nationale Maatschappij op het oogenblik der overlating van de exploitatie. Daar anderdeels geen enkel fonds tot vernieuwing van de installaties en van het

on doit bien en conclure que les conditions d'exploitation imposées à la société sont véritablement excessives.

Nous avons recommandé l'an dernier que soit supportée, par l'Etat, la charge de la pension des agents de l'ancien régime qui étaient déjà pensionnés au moment de la création de la Société Nationale et n'avaient, en conséquence, jamais travaillé sous ses ordres. Cette solution est conforme à l'équité et au bon sens; elle est de plus conforme à la loi puisque l'alinéa 3 de l'article 4 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale stipule que « l'Etat conserve les profits et les charges de la situation, active et passive, résultant de la propriété et de l'exploitation de ce réseau jusqu'à la constitution de la Société. » Nous demandons donc tout simplement l'application de la loi et la fin d'un état de choses qui la viole.

Nous comprenons parfaitement que l'objet de notre recommandation ne fasse pas les délices de l'honorable Ministre des Finances. Mais celui-ci doit tout de même se rendre compte que la situation actuelle des déficits d'exploitation de nos chemins de fer présente une grande gravité au point de vue des finances publiques de la Belgique et qu'il est préférable tout de même d'y mettre un terme par la solution que la loi impose plutôt que par un régime de subsides qui détruirait, dans la Société, tout esprit d'initiative et d'émulation et tendrait à substituer un régime de vie facile à celui qui est basé sur le sens des responsabilités.

L'Etat ne doit pas être exposé de se voir imposer par une décision du futur Conseil d'Etat le respect des

materieel, nochtans reeds zeer verouderd, bestond in 1926, moet men er wel uit besluiten dat de exploitatievoorwaarden, opgelegd aan de Maatschappij, echt buitensporig zijn.

Verleden jaar hadden wij aangeraden dat door den Staat zou worden gedragen de last van het pensioen der bedienden van het vroeger regime, namelijk van diegenen die reeds op pensioen waren gesteld op het oogenblik der oprichting van de Nationale Maatschappij en die derhalve nooit onder haar bevelen hadden gewerkt. Deze oplossing strookt met de billijkheid en met het gezond verstand, zij strookt bovendien met de wet, vermits alinea 2 van artikel 4 der wet van 23 Juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij bepaalt dat « tot de oprichting van de Maatschappij de Staat in het bezit blijft van de winsten en de lasten van den actieven en passieven toestand voortspuitende uit den eigendom en de exploitatie van *dit net*. » Wij vroegen dus eenvoudig de toepassing van de wet en het ophouden van een toestand die de wet overtreedt.

Wij begrijpen zeer goed dat het voorwerp onzer aanbeveling den geachten minister van Financiën niet toelacht. Maar deze moet nochtans inzien dat de huidige toestand van het exploitatietekort onzer spoorwegen van zeer ernstigen aard is, in opzicht der openbare financiën van België, en dat het stellig verkieslijk is daaraan een einde te maken door middel van de oplossing die de wet oplegt, veeleer dan door een regime van toelagen die bij de Maatschappij elken geest van initiatief en van wedijver zou dooden en er zou toe strekken een regime van gemakzucht, in de plaats te stellen van datgene dat is gesteund op het begrip der verantwoordelijkheid.

De Staat mag er niet worden aan blootgesteld zich door een beslissing van den toekomstigen Raad van State

obligations qui lui incombent. Il ferait œuvre de sagesse en retenant une solution, voulue par le législateur, qui est capable d'apporter un remède à la situation très difficile rencontrée par la S.N.C.F.B.

* * *

E. — Les nombreux bénéficiaires en matière de gratuité ou de réduction de tarifs de transport.

A propos de la question de la majoration des tarifs-voyageurs, nous avons fait remarquer, plus haut, que la recette totale du trafic-voyageur est évaluée pour 1938, à 820 millions de francs dont 56 p. c. soit 459 millions sont payés par les voyageurs payant le plein tarif et qui ne représentent cependant que 20 p. c. du total des voyageurs.

Il nous a paru intéressant de donner à ce propos la liste des voyageurs bénéficiant de la gratuité ou de réduction de tarif. Cette liste ne mentionne évidemment pas toutes les catégories d'abonnement, (abonnement ouvrier, scolaire, à parcours limité, de 3 jours, 15 jours ou d'un mois, de 5 dimanches ou de 5 week-end, voyages de 5, 10 ou 15 jours dans le délai de 30 jours, cartes pour 10 voyages A et R, carnets kilométriques, voyages en groupe, voyages scolaires, billets week-end, etc.).

L'on sait que le transport des voyageurs avec les exigences que comportent la vitesse, la fréquence et le confort des trains met la Société en perte à tel point que l'on a pu dire, avec raison, que chaque fois qu'un voyageur paie un franc à la Société pour son transport, celle-ci doit ajouter un autre franc pour en couvrir les frais. Dans ces conditions, il faut bien reconnaître qu'en matière de gratuité

te zien verplichten tot naleving der verplichtingen die op hem rusten. Hij zou wijs handelen door het aannemen van een oplossing, gewild door den wetgever, en die een redmiddel kan opleveren voor den zeer lastigen toestand waarin de Nationale Maatschappij verkeert.

* * *

E. — De talrijke rechthebbenden op kosteloos of verminderd vervoertarief.

Naar aanleiding van het vraagstuk der verhooging van de reizigerstarieven, hebben wij hooger doen opmerken dat de globale ontvangst van het reizigersverkeer, voor 1938, wordt geraamd op 820 miljoen frank, waarvan 56 t. h. zegge 459 miljoen worden betaald door de reizigers die het volle tarief betalen, en die evenwel slechts 20 t. h. van het totaal der reizigers vertegenwoordigen.

Het leek ons belangwekkend, in dit verband, de lijst mede te deelen van de reizigers die kosteloos of verminderd tarief genieten. Deze lijst vermeldt natuurlijk niet al de categorieën abonneuten (werkliedenabonnement, schoolabonnement, abonnement met beperkt traject, abonnement voor drie dagen, vijftien dagen of een maand, voor vijf Zondagen en vijf weekends, reizen van vijf, tien, of vijftien dagen binnen den termijn van dertig dagen, kaarten voor tien reizen H en T., kilometerboekjes, groepsreizen, schoolreizen, weekendbiljetten, enz.).

Men weet dat het reizigersvervoer met de eischen van de snelheid, de veelvuldige ritten en het comfort der treinen, aan de Maatschappij een dusdanig verlies berokkent dat men terecht heeft kunnen zeggen dat, telkens een reiziger een frank betaalt aan de Maatschappij voor zijn vervoer, deze er een anderen frank moet bijleggen om er de kosten van te dekken. In deze voorwaarden, moet men

ou de réduction de tarif la limite raisonnable a été dépassée.

Ceux qui paient aujourd'hui le plein tarif ont nettement l'impression qu'ils sont défavorisés par rapport à leurs concitoyens et ils cherchent, en conséquence, à obtenir, eux aussi, une réduction. De là, ces demandes continuelles en faveur de nouvelles catégories de bénéficiaires. Et certaines se comprennent d'autant mieux qu'elles méritent plus d'intérêt et de crédit que d'autres catégories bénéficiaires de l'une ou l'autre réduction.

A cette occasion un de nos collègues de la Commission des Transports nous prie de rappeler la demande qu'avec une persévérance digne d'un meilleur sort, il représente chaque année en faveur des invalides civils pour lesquels il réclame le transport gratuit de la voiturette.

A. — *Voyageurs bénéficiant de la gratuité.*

1. Enfants de moins de 4 ans tenus sur les genoux;
2. Professeur ou instituteur accompagnant un groupe de 15 élèves;
3. Guide d'un groupe comportant de 15 à 50 sociétaires payants;
4. Troupes mises à la disposition de la Société Nationale;
5. Miliciens :
 - a) devant comparaître devant les commissions de recrutement;
 - b) devant comparaître devant la commission provinciale d'appel;
 - c) envoyés en observation à l'hôpital militaire.
6. Personnes allant visiter la tombe d'un parent tombé au champ d'honneur;
7. Troupes mises à la disposition de la S.N.C.F.B. et des Télégraphes;

wel toegeven dat, op gebied van kosteloos vervoer of van verminderd vervoertarief, de redelijke grens werd overschreden.

Zij die thans volle tarief betalen, hebben duidelijk den indruk dat zij zijn benadeeligd tegenover hun medeburgers en zij trachten derhalve eveneens vermindering te bekomen. Vandaar deze gestadige aanvragen ten bate van nieuwe categorieën rechthebbenden. En sommige dezer aanvragen zijn des te meer begrijpelijk daar zij meer belangstelling en vertrouwen verdienen dan andere categorieën rechthebbenden op een of andere vermindering.

Bij deze gelegenheid verzocht een onzer collega's der Commissie van Verkeerswezen ons te herinneren aan een verzoek dat hij met een volharding die een beter lot verdient, ieder jaar opnieuw indient ten bate der burgerlijke invaliden voor dewelke hij kosteloos vervoer van hun wagentje eischt.

A. — *Kosteloos reizende reizigers.*

1. Kinderen beneden 4 jaar op den schoot gehouden;
2. Leeraar of onderwijzer met een groep van 15 leerlingen;
3. Leider van een groep met 15 tot 50 betalende leden;
4. Troepen ter beschikking van de N.M.B.S.;
5. Miliciens :
 - a) moetende verschijnen voor de wervingscommissie;
 - b) moetende verschijnen voor de provinciale commissie in hooger beroep;
 - c) ter « observatie » naar het militair ziekenhuis gezonden;
6. Personen die de grafstede van een gesneuveld familielid gaan bezoeken;
7. Troepen ter beschikking van de N.M.B.S. en de Telegraaf;

8. Personnes voyageant isolément en débet pour le compte du Département de la S.N. ;

9. Officiers et agents de la police judiciaire, fonctionnaires et employés des divers départements ministériels voyageant avec des billets forfaitaires ;

10. Electeurs aux Chambres législatives, à la province, à la commune, pour les conseils des prud'hommes et pour les Conseils des prud'hommes d'appel ;

11. Personnes convoquées par le Gouvernement, devant se rendre à Bruxelles à l'effet d'y recevoir une récompense pour actes de courage et de dévouement ;

12. Indigents appelés au chevet d'un militaire de leur famille ou désireux d'assister aux funérailles d'un parent militaire ;

13. Détenus et leurs gardiens voyageant dans les voitures cellulaires.

B. — 75 p. c. de réduction.

1. Enfants de 4 à 10 ans faisant partie d'une famille nombreuse ou voyageant en groupe avec des adultes bénéficiant d'une réduction de 50 p. c. ;

2. Militaires et ex-militaires belges invalides de la guerre pensionnés comme tels, ainsi qu'aux ex-militaires français et canadiens invalides de la guerre, habitant en Belgique. Les guides accompagnant ceux d'entre ces invalides incapables de voyager seuls sont transportés *gratuitement*.

3. Anciens combattants désignés ci-après :

a) anciens combattants ayant comparu devant une commission militaire de pensions et auxquels il a été reconnu une invalidité évaluée à 10 p. c. au moins pour une affection contractée en temps de guerre, par le fait du service, mais qui ne bénéficient pas d'une pension d'invalidité ;

8. Personen die afzonderlijk voor rekening van de N.M.B.S. in debet reizen ;

9. Officiëren en bedienden der gerechtelijke politie, ambtenaren en bedienden uit de verschillende departementen die met forfaitaire reiskaarten reizen ;

10. Kiezers voor de Wetgevende Kamers, de provincie, de gemeente, de werkrechtshraden en de werkrechtshraden in hooger beroep ;

11. Personen door de Regeering naar Brussel geroepen om een belooning voor moed en zelfopoffering in ontvangst te nemen.

12. Behoeftigen geroepen aan de sponde van een militair hunner familie of wenshende de begrafenis van een militair familielid bij te wonen ;

13. Gevangenen en hun bewakers welke in celrijtuigen reizen.

B. — 75 t. h. afslag.

1. Kinderen van 4 tot 10 jaar behoorende tot een groot gezin of in groep reizende met volwassenen die tegen 50 t. h. reizen ;

2. Belgische militairen- en gewezen militairen oorlogsinvaliden, als zoodanig gepensionneerd, alsmede de Fransche en Canadeesche gewezen militairen oorlogsinvaliden die in België wonen. De geleiders welke zulke invaliden vergezellen die niet alleen kunnen reizen, worden *kosteloos* vervoerd ;

3. De hierna opgegeven oudstrijders :

a) oud-strijders die vóór een militaire pensioencommissie verschenen zijn en wien een op ten minste 10 t. h. geraamde invaliditeit toegekend werd voor een aandoening opgedaan tijdens den oorlog, door den dienst, doch die geen invaliditeitspensioen genieten ;

- b) militaires ayant servi dans une unité combattante (régiment maximum) pendant un an au moins;
- c) défenseurs des forts capturés honorablement et qui ont obtenu de ce fait les chevrons de front;
- d) porteurs d'un chevron de blessure;
- e) titulaires de la Croix de l'Yser;
- f) titulaires de la Croix du Feu;
- g) titulaires de la Médaille du Volontaire combattant;
- h) militaires décorés pour actions d'éclat individuel;

4. Journalistes professionnels attachés avec rémunération à la rédaction d'un journal belge d'information et qui font du journalisme leur profession principale;

5. Correspondants des grands journaux quotidiens étrangers ou des grandes agences d'information;

6. Employés et ouvriers chômeurs qui, sur les indications d'un service officiel de placement, doivent se présenter en vue d'occuper un emploi nouveau chez des employeurs résidant en dehors du lieu de domicile des chômeurs;

7. Jeunes chômeurs fréquentant les centres de travail volontaire pour les déplacements qu'ils effectuent entre leur domicile et la station desservant le camp où ils séjournent.

C. — 50 p. c. de réduction.

- 1. Enfants de 4 à 10 ans;
- 2. Officiers en activité de service;
- 3. Sous-officiers et hommes de troupe, voyageant isolément à la faveur d'un congé;
- 4. Infirmières et sœurs hospitalières attachées à l'armée;
- 5. Militaires européens des troupes de la Colonie;

- b) militairen die gedurende ten minste één jaar in een strijdende eenheid (ten hoogste regiment) gediend hebben;
- c) verdedigers der forten die op eervolle wijze gevangen genomen werden en deswege de frontstrepen bekomen hebben;
- d) houders van een kwetsuurstreep;
- e) houders van het IJzerkruis;
- f) houders van het Vuurkruis;
- g) houders van de Medaille van den vrijwilliger-strijder;
- h) militairen gedecoreerd voor individueele roemrijke daden;

4. Beroepsdagbladschrijvers die, met bezoldiging, aan de redactie van een Belgisch nieuwsblad verbonden zijn, en die hoofdzakelijk het beroep van dagbladschrijver uitoefenen;

5. Correspondenten van de groote buitenlandsche dagbladen of van de groote persagentschappen;

6. Werklooze beambten en werklieden die, zich richtend naar de aanwijzingen van een officieelen dienst voor arbeidsbemiddeling, zich bij buiten de woonplaats van de werkloozen verblijvende werkgevers moeten aanbieden om een nieuwe betrekking te bekomen;

7. Jonge werkloozen die de centra voor vrijwilligen arbeid bezoeken, voor de reizen tusschen hun woonplaats en het station dat het kamp bedient waar ze verblijven.

C. — 50 t. h. afslag.

- 1. Kinderen van 4 tot 10 jaar;
- 2. Officieren in actieven dienst;
- 3. Onderofficieren en manschappen, met verlof;
- 4. Ziekenverpleegsters en ziekenzusters aan het leger verbonden;
- 5. Europeesche militairen van de koloniale troepen;

6. Médecins agréés de la Société Nationale des chemins de fer belges qui étaient agréés avant le 1^{er} août 1914 et qui réunissent des conditions déterminées;

7. Fonctionnaires et agents pensionnés du département des Transports, du département des Postes, Télégraphes et Téléphones, de la Société Nationale des Chemins de fer belges et des chemins de fer concédés;

8. Agents subalternes du service actif de la douane;

9. Civils invalides de la guerre, ayant au moins 25 p. c. d'invalidité. Les guides accompagnant ceux d'entre ces invalides incapables de voyager seuls sont transportés *gratuitement*;

10. Militaires ayant servi entre le 4 août 1914 et le 11 novembre 1918, qui ne rentrent pas dans l'une des catégories indiquées au 2^o de l'article 20;

11. Personnes civiles attachées à l'armée pendant la même période;

12. Personnes civiles condamnées par l'ennemi pour faits patriotiques et ayant obtenu la pension militaire (degré d'invalidité 10 p. c. au moins);

13. Membres des familles nombreuses;

14. Aveugles voyageant sans guide;

15. Elèves d'établissements d'instruction publique en excursion scolaire (minimum 10) et professeurs ou instituteurs qui les accompagnent;

16. Boy-scouts, Girl-guides, Juniors de l'Y.W.C.A. et membres d'organismes de jeunesse, voyageant en groupe;

17. Enfants envoyés en colonies scolaires;

18. Sociétaires payant au moins 25 billets lorsque le voyage de retour

6. Aangenomen geneesheeren van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen die aangenomen waren vóór 1 Augustus 1914 en die bepaalde voorwaarden vervullen;

7. Gepensionneerde ambtenaren en bedienden van het departement van Verkeerswezen, van het departement van Posterijen, Telegrafen en Telefonen, van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en van de vergunde spoorwegen;

8. Lagere bedienden van den werkelijken dienst van het tolwezen;

9. Burgerlijke oorlogsinvaliden, die ten minste 25 t. h. invaliditeit hebben. De geleiders welke zulke invaliden vergezellen die onbekwaam zijn om alleen te reizen, worden *kosteloos* vervoerd;

10. Aan de militairen die tusschen 4 Augustus 1914 en 11 November 1918 gediend hebben, doch niet vallen in een der categorieën aangewezen sub 2^o van artikel 20;

11. Aan de burgerlijke personen die gedurende hetzelfde tijdperk aan het leger toegevoegd waren;

12. Aan de burgerlijke personen veroordeeld door den vijand wegens vaderlandsche daden en die het militair pensioen bekomen hebben (invaliditeit van ten minste 10 t. h.);

13. Leden van groote gezinnen;

14. Blinden zonder leider;

15. Leerlingen uit openbare scholen op schooluitstap (minimum 10) en leeraars of onderwijzers die hen vergezellen;

16. Boy-scouts, Girl-guides, Juniors van Y.W.C.A. en leden van jeugd-vereenigingen die in groep reizen;

17. Kinderen naar schoolkolonies gezonden;

18. Maatschappijleden die ten minste 25 reiskaarten betalen wanneer de

a lieu au plus tard le lendemain de l'aller;

19. Membres de sociétés sportives, payant au moins 12 billets pour des voyages dont l'aller et le retour ont lieu le même jour, pendant la période du 1^{er} septembre au 30 avril;

20. Elèves se rendant en vacances ou en revenant (minimum 10);

21. Emigrants;

22. Indigents rapatriés pour le compte d'organismes accrédités;

23. Ouvriers et employés du commerce et de l'industrie, titulaires de cartes de congé payé :

a) pour les voyages en groupe;

b) pour les voyages individuels comportant un parcours d'au moins 300 kilomètres (retour compris).

D. — 35 p. c. de réduction.

1. Membres permanents de sociétés notoirement connues et régulièrement constituées voyageant en groupe;

2. Pèlerins, congressistes, employés et ouvriers attachés à un même établissement, artistes dramatiques, marchands, artistes forains, de cirque, etc.;

3. Elèves se rendant individuellement en vacances ou en revenant;

4. Ouvriers et employés du commerce et de l'industrie titulaire de cartes de congé payés et effectuant des parcours de 100 à 300 kilomètres.

E. — 25 p. c. de réduction.

1. Officiers de réserve des troupes métropolitaines;

2. Officiers de réserve des troupes de la Colonie;

3. Officiers pensionnés par la limite d'âge ou avant cette limite par suite de maladie ou d'infirmité;

4. Week-End;

5. Ouvriers et employés du commerce et de l'industrie titulaire de cartes de congé payé et effectuant des parcours inférieurs à 100 kilomètres;

terugreis uiterlijk daags na de heenreis geschiedt;

19. Leden van sportverenigingen die ten minste 12 reiskaarten betalen voor de reizen heen en weer op denzelfden dag, van 1 September tot 30 April;

20. Leerlingen die op vakantie gaan of van vakantie komen (minimum 10);

21. Landverhuizers;

22. Behoeftigen gerapatrieerd voor rekening van erkende organismen;

23. Arbeiders en bedienden van handel en nijverheid, houders van kaarten voor betaald verlof :

a) voor de reizen in groep;

b) voor de individueele reizen over ten minste 300 kilometer (terugreis inbegrepen).

D. — 35 t. h. afslag.

1. Bestendige leden van gekende verenigingen regelmatig samengesteld en die in groep reizen;

2. Bedevaarders, congressisten, arbeiders en bedienden van eenzelfde inrichting, tooneelspelers, kooplieden, kunstenaars op kermissen, in circussen;

3. Leerlingen die individueel op vakantie gaan of van vakantie komen;

4. Arbeiders en bedienden van handel en nijverheid houder van betaalde kaarten voor betaald verlof, voor reizen van 100 tot 300 kilometer.

E. — 25 t. h. afslag.

1. Reserveofficieren van het leger;

2. Reserveofficieren van de koloniale troepen;

3. Gepensioneerde officieren wegens leeftijdsgrens of, vóór deze grens, wegens ziekte of gebrek.

4. Week-end;

5. Arbeiders en bedienden van handel en nijverheid, houder van kaarten voor betaald verlof voor reizen beneden 100 kilometer.

F. — 20 p. c. de réduction.

1. Troupes mises à la disposition des eaux et forêts, ponts et chaussées;
2. Détenus, gardiens et voitures servant à leur transport;
3. Troupes de l'armée et de la gendarmerie belges, voyageant en débet, en corps ou par détachement de 10 hommes au moins;
4. Militaires et gendarmes se déplaçant isolément ou par détachement de moins de 10 hommes.

CHAPITRE II.

Commission du Métropolitain électrique de Belgique.

En janvier 1937, M. M.-H. Jaspar, Ministre des Transports prit l'heureuse initiative de créer une commission dite « Commission des Métropolitains électriques de Belgique » chargée d'étudier toutes les questions relatives à l'électrification d'une partie du réseau des chemins de fer.

Cette commission comptait, dans son sein, quelques parlementaires s'intéressant particulièrement aux questions des transports, des personnalités appartenant à la S.N.C.F.B., des hauts fonctionnaires du Département des Transports et plusieurs techniciens ayant une haute compétence dans les questions d'électrification.

La Commission décida de constituer deux sous-commissions :

La première, présidée par M. Rulot se composait de MM. R. Haerens, R. Richard et E. Duquesne. Elle devait étudier : A. le rendement financier de la ligne électrique Bruxelles-Anvers et B. l'électrification de ligne Bruxelles-Charleroi.

La deuxième que présidait M. H. De

F. — 20 t. h. afslag.

1. Troepen ter beschikking van waters, bosschen, bruggen en wegen;
2. Gevangenen, bewakers en rijtuigen voor hun vervoer;
3. Troepen van het Belgisch leger en de Rijkswacht, in debet reizend in korps of per afdeeling van ten minste 10 manschappen.
4. Militairen en rijkswachten afzonderlijk reizend of per afdeeling van minder dan 10 manschappen.

HOOFDSTUK II.

Commissie van den Electrischen Metro van België.

In Januari 1937, nam de heer M.-H. Jaspar, Minister van Verkeerswezen, het gelukkig initiatief een Commissie aan te stellen, genaamd « Commissie van den Electrischen Metro van België », belast met de studie van al de vraagstukken in verband met de electrificeering van een gedeelte van het spoorwegnet.

Deze Commissie telde in haar schoot enkele parlementsleden die bijzonder belang stellen in de vraagstukken van het verkeerswezen, personaliteiten behorende tot de N.M.B.S., hoge ambtenaren van het departement van Verkeerswezen en verscheidene technici die zeer bevoegd zijn in de vraagstukken van electrificeering.

De Commissie besloot twee sub-commissies aan te stellen.

De eerste, voorgezeten door den heer Rulot, bestond uit de heeren R. Haerens, R. Richard en E. Duquesne. Zij moest bestudeeren : A. de financieele rendeeing der electrische lijn Brussel-Antwerpen; en B. de electrificeering der lijn Brussel-Charleroi.

De tweede voorgezeten door den

Droog se composait de MM. Rulot, G. Jadot, E. Dufresne, G. Gillon et C. Harmel. Elle avait pour mission d'étudier la question de l'électrification sous son aspect général.

La grande compétence des personnalités qui composaient ces deux sous-commissions assurait donc une haute valeur aux conclusions qui devaient résulter de leurs travaux.

Les trois rapports ont été déposés. Il ne peut être question de nous livrer ici à un examen approfondi de ceux-ci. Ceux qui s'intéressent aux études de ce genre ne manqueront pas de les lire avec tout l'intérêt qu'elles méritent. Nous nous bornerons seulement à retenir les conclusions de chacun de ces rapports.

A. — Le rendement financier de la ligne Bruxelles-Anvers.

L'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers a été décidée en janvier 1933. Pendant vingt mois, études et travaux se poursuivirent sans arrêt et à la date prévue, c'est-à-dire le 23 avril 1935, la ligne était ouverte à l'exploitation électrique.

L'ancienne exploitation à vapeur comportait un nombre relativement restreint de trains lourds. L'exploitation électrique se caractérise par contre par des départs fréquents (allant même jusqu'à toutes les 10 minutes aux heures de pointe) de trains composés de deux motrices et deux remorques.

Depuis le début, l'exploitation électrique s'est révélée très souple; elle a permis, pendant l'exposition universelle de 1935, d'assurer avec aisance de nombreux trains spéciaux. C'est ainsi qu'en une seule journée il a pu être mis en marche 205 trains alors que 114 seulement étaient prévus à l'indicateur.

heer H. De Droog, bestond uit de heeren Rulot, G. Jadot, E. Duquesne, G. Gillon en C. Harmel. Zij had tot opdracht het vraagstuk der electrificering te bestudeeren in zijn algemeen uitzicht.

De groote bevoegdheid der personaliteiten, die deze twee sub-commissies samenstelden, verzekerde dus een hoo-ge waarde aan de besluiten die uit hun werkzaamheden moesten voortvloeien.

De drie verslagen werden ingediend. Er kan geen spraak van zijn hier over te gaan tot een grondig onderzoek dezer verslagen. Zij die belang stellen in de studies van dien aard zullen niet nalaten ze te lezen met al de belangstelling die zij verdienen. Wij zullen ons er eenvoudig toe beperken de besluiten van ieder dezer verslagen samen te vatten.

A. — De financieele rendeeering der lijn Brussel-Antwerpen.

De electrificering der lijn Brussel-Antwerpen werd besloten in Januari 1933. Gedurende twintig maanden werden studies en werkzaamheden onverpoosd voortgezet en, op den voorzienen datum, dus op 23 April 1935, werd de lijn opengesteld voor de electrische exploitatie.

De vroegere stoomexploitatie behelsde een betrekkelijk beperkt aantal zware treinen. De electrische exploitatie wordt daarentegen gekenmerkt door veelvuldige ritten (zelfs om de 10 minuten op de spitsuren) van treinen bestaande uit twee motorwagens en uit twee aanhangwagens.

Van in den beginne bleek de electrische exploitatie zeer lenig; zij heeft gedurende de Wereldtentoonstelling van 1935 toegelaten gemakkelijk talrijke bijzondere treinen in te leggen. Aldus konden er op een enkelen dag 205 treinen worden ingelegd, alswa- neer er slechts 114 waren voorzien in het treinboek.

Les avantages du nouveau mode de traction, au point de vue exploitation, étant reconnus, il était intéressant, après deux ans de service continu, de rechercher quels étaient les résultats obtenus au point de vue financier.

L'exploitation pendant l'année 1935, ayant été anormale à cause de l'Exposition de Bruxelles, ce sont les données de l'année 1936 qui ont servi de base à l'étude.

L'ensemble des travaux qui ont été exécutés pour l'électrification de la voie rapide Bruxelles-Anvers et à l'occasion de cette électrification, ont coûté 143,011,000 francs. Mais il y a lieu de déduire de cette somme celle de 54,813,000 francs représentant la valeur totale d'achat du matériel récupéré par la S.N.C.F.B. et celle de 26,954,000 francs représentant des dépenses que la Société aurait dû prendre en charge tôt ou tard même si l'électrification n'avait pas été réalisée. Dans ces conditions le montant à rémunérer est $143,011,000 - (54,813,000 + 26,954,000) = 61,244,000$. Mais il faut ajouter à cette somme une charge d'intérêt intercalaire de 1,600,000 francs (calculé au taux de 4 p. c. l'an sur le nombre de mois compris entre les paiements effectués et l'inauguration du service électrique). Ce qui donne au total 62,844,000 francs

Pour rémunérer ce capital, la S.N.C.F.B. dispose, d'une part, des recettes procurées par l'accroissement de trafic dû au nouveau service des trains et qui s'élève à 4,840,000 francs, et, d'autre part, de l'économie réalisée dans les frais de traction. Dans ces conditions l'on constate que, dès 1936 c'est-à-dire dès le premier exercice complet du service électrifié, le capital peut être rémunéré à un taux compris entre 7.80 et 9.15 p. c. suivant que

Nu dat de voordeelen van de nieuwe trekwijze op gebied van de exploitatie zijn erkend geworden, was het belangwekkend na twee jaar voortdurenden dienst na te gaan welke, in financieel opzicht, de verkregen uitslagen waren.

Daar de exploitatie tijdens het jaar 1935 abnormaal was, wegens de Tentoonstelling te Brussel, zijn het de gegevens van het jaar 1936 dit tot grondslag hebben gediend voor de studie.

De globale werken, die werden uitgevoerd voor de electrificering van het spoor voor snel verkeer Brussel-Antwerpen en naar aanleiding van deze electrificering, hebben 143 miljoen 011,000 frank gekost. Maar van dit bedrag dient afgetrokken een som van 54,813,000 frank, vertegenwoordigende de globale waarde van aankoop van het materieel verworven door de N.M.B.S. en een som van 26,954,000 frank, vertegenwoordigende uitgaven die de Maatschappij vroeg of laat zou hebben moeten te haren laste nemen, zelfs indien de electrificering niet werd uitgevoerd. In deze voorwaarden belooft het te vergoeden bedrag 143,011,000 frank — $(54,813,000 + 26,954,000) = 61,244,000$ frank. Maar bij dit bedrag dient een last gevoegd van aanvullende interesten van 1,600,000 frank (berekend op voet van 4 t. h. 's jaars op het aantal maanden begrepen tusschen de gedane betalingen en de invoeringen van den electrischen dienst) hetgeen een totaal geeft van 62,844,000 frank.

Om dit kapitaal te vergoeden beschikt de Nationale Maatschappij eensdeels over ontvangsten opgeleverd door de uitbreiding van verkeer tengevolge van den nieuwen treindienst en die 4,840,000 frank bedragen, en anderdeels over de bezuiniging verwezenlijkt op de kosten van tractie. In deze voorwaarden stelt men vast dat, vanaf 1936, dus vanaf het eerste volledig dienstjaar van geëlectrificeerden dienst, het kapitaal kan vergoed worden tegen

l'on envisage l'hypothèse de l'entretien extraordinaire de la voie ou celle de l'entretien normal de la voie.

Ces taux d'ailleurs se relèveront par la suite lorsque la réduction des charges sociales fera sentir ses effets.

En conséquence l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers se révèle au point de vue financier comme une opération intéressante pour la S.N.C.F.B.. De plus, celle-ci dispose, en outre, d'un service très souple qui présente, d'une part, de grandes facilités d'exploitation et qui a obtenu, d'autre part, la faveur du public ainsi que le démontre l'augmentation du trafic.

Un tel résultat réjouit vivement la Commission des transports du Sénat qui a été la première avec son ancien rapporteur, M. Victor Waucquez, à préconiser la solution de l'électrification de la ligne d'Anvers.

Il nous paraît fort intéressant d'ajouter aux conclusions de la sous-commission que les résultats susdits ont été acquis avec l'exploitation des trains *directs* Bruxelles-Malines-Anvers telle qu'elle existe actuellement.

Or, il est décidé dès à présent d'exploiter le service *omnibus* au moyen de la ligne électrique et dans ces conditions il est certain que les taux de rémunération des capitaux indiqués plus haut seront encore majorés de plusieurs unités.

B. — L'électrification de la ligne Bruxelles-Charleroi.

1. La sous-commission a examiné deux hypothèses de trafic : la première comportant le service des trains suivants :

un train direct à l'heure ronde,

een rentevoet begrepen tusschen 7.80 en 9.15 t. h. naar gelang men de mogelijkheid beoogt van het buitengewoon onderhoud van de baan of die van het normaal onderhoud van de lijn.

Deze bedragen zullen trouwens stijgen in het vervolg wanneer de vermindering der sociale lasten haar uitwerking zal doen gevoelen.

Derhalve blijkt dat de electrificering der lijn Brussel-Antwerpen in financieel opzicht een belangwekkende verrichting is voor de N.M.B.S. Bovendien beschikt deze over een zeer lenigen dienst die eensdeels groot gemak van exploitatie biedt en die anderdeels de gunst van het publiek heeft verworven zooals blijkt uit de toeneming van het verkeer.

Een dergelijke uitslag verheugt levendig de Commissie van Verkeerswezen van den Senaat die, met haar vroegeren verslaggever, den heer Victor Waucquez, de eerste is geweest om de oplossing der electrificering van de lijn van Antwerpen voor te staan.

Het lijkt ons zeer belangwekkend aan de besluiten der sub-commissie toe te voegen dat hoogerbedoelde uitslagen werden verworven met de exploitatie der *rechtstreeksche* treinen Brussel-Mechelen-Antwerpen, zooals zij thans bestaat.

Welnu, van stonden aan werd er besloten den *lokaaldienst* uit te baten door middel van de geëlectrificeerde lijn en derhalve is het zeker dat de rentevoeten van de hooger vermelde kapitalen nog met verschillende eenheden zullen stijgen.

B. — De electrificering der lijn Brussel-Charleroi.

1. De sub-commissie heeft twee mogelijkheden van verkeer onderzocht : de eerste met den dienst der volgende treinen :

een doorgaande trein op het uur;

un train semi-direct entre deux directs,

des trains omnibus de zone sur les sections Bruxelles-Nivelles et Charleroi-Luttre.

la deuxième :

un train direct à l'heure et à la demi-heure,

un train omnibus à parcours complet entre deux directs,

des trains omnibus de zone sur les sections Bruxelles-Nivelles et Charleroi-Luttre.

La sous-commission propose de retenir la première hypothèse qui conduit au meilleur résultat financier.

2. Les dépenses à engager à l'occasion de l'électrification sont les suivantes :

Coût de l'électrification proprement dite. . . . fr. 109,000,000

Dépenses connexes qui seraient à faire anticipativement par la S.N.C.F.B. pour certains travaux liés à l'électrification (ouvrages d'art, travaux de voie, supplément pour signalisation lumineuse, acquisition de nouveau matériel) . . . 27,000,000

Dépenses à imputer au fonds de renouvellement de la S.N.C.F.B. . . . 83,000,000

Suppression de passages à niveau (dont on envisage l'imputation suivant les règles en usage) . . . 25,000,000

22,5 millions à payer par l'Etat

2,5 millions à payer par la S.N.C.F.B.

Fr. 244,000,000

3. Les économies annuelles en dépenses d'exploitation et en charges sociales, résultant de l'électrification, s'élèveraient à environ 2,540,000 francs

een half-doorgaande trein tusschen twee doorgaande in,

lokaaltreinen op de vakken Brussel-Nijvel en Charleroi-Luttre.

de tweede :

een doorgaande trein op het uur en het halfuur,

een lokaaltrein met volledige reis tusschen twee doorgaande in,

lokaaltreinen op de vakken Brussel-Nijvel en Charleroi-Luttre.

De sub-commissie stelt voor op de eerste mogelijkheid in te gaan, die het beste financieel resultaat oplevert.

2. De uitgaven vast te leggen in verband met de electrificatie zijn de volgende :

Kosten der eigenlijke electrificatie. . . . fr. 109,000,000

Uitgaven in verband daarmee voor te schieten door de N.M.B.S. voor sommige werken in verband met de electrificatie (kunstwerken, wegwerken, bijslag voor het seinstelsel, aankoop van nieuw materieel) . . . 27,000,000

Uitgaven aan te rekenen op het vernieuwingsfonds van de N.M.B.S. . . . 83,000,000

Afschaffing van de overwegen (die men wil aanrekenen volgens de geldende regelen) . . . 25,000,000

22.5 miljoen door den Staat te betalen

2.5 miljoen door de N.M.B.S. te betalen.

Fr. 244,000,000

3. De jaarlijksche bezuiniging op de kosten voor exploitatie en de sociale lasten, voortvloeiend uit de electrificatie, zouden het eerste jaar onge-

la première année pour atteindre graduellement 3,490,000 francs environ, à partir de la onzième année.

L'importance des capitaux nécessaires (indiqués ci-dessus) montre que les économies d'exploitation ne suffiraient pas à justifier financièrement l'électrification, si cette électrification ne provoquait, par les facilités qu'elle offre au public, une augmentation du nombre de voyageurs et, partant, des recettes.

4. L'estimation de l'augmentation probable des recettes s'est trouvée compliquée dans le cas de Bruxelles-Charleroi, parce qu'il existe déjà sur cette ligne un service direct d'heure en heure qui produit ainsi une partie des effets à escompter de l'organisation d'un service rapide et fréquent.

Dans ces conditions, la sous-commission a basé les calculs détaillés de son rapport sur une augmentation de recettes très réduite :

$$\begin{array}{r} 725,000 \\ \hline 31,680,000 \\ \text{pour atteindre} \\ 1,625,000 \\ \hline 31,680,000 \end{array} = 2,3 \text{ p.c. la première année}$$

$$\begin{array}{r} 725,000 \\ \hline 1,625,000 \\ \hline 31,680,000 \end{array} = 5,1 \text{ p. c. la dixième année.}$$

d'où les revenus :

la première année :

économie fr.	2,540,000
augmentation de recettes	725,000

Fr. 3,265,000

à partir de la onzième année :

économie fr.	3,495,000
augmentation de recettes	1,625,000

Fr. 5,120,000

5. Rapportés aux dépenses imputables à l'électrification proprement

veer 2,540,000 frank bedragen om geleidelijk te stijgen tot 3,490,000 fr. ongeveer, vanaf het elfde jaar.

Het hooge bedrag van de noodige kapitalen (hierboven aangegeven) bewijst dat de bezuinigingen op de exploitatie niet zouden volstaan om de electrificatie financieel te rechtvaardigen, zoo deze electrificatie, door het gemak dat zij aan het publiek biedt, het aantal reizigers en derhalve de inkomsten niet zou doen stijgen.

4. De raming van de vermoedelijke toename der inkomsten wordt ingewikkelder in het geval Brussel-Charleroi, omdat reeds, op deze lijn, een rechtstreeksche dienst van uur tot uur bestaat, die aldus een deel van de uitwerking heeft die men verwacht van de inrichting van een snellen en veelvuldigen dienst.

In die omstandigheden heeft de sub-commissie de omstandige berekeningen van haar verslag gemaakt op grond van een zeer beperkte toename der ontvangsten :

$$\begin{array}{r} 725,000 \\ \hline 31,860,000 \\ \text{om te bereiken} \\ 1,625,000 \\ \hline 31,680,000 \end{array} = 2,3 \text{ t. h. het eerste jaar ;}$$

$$\begin{array}{r} 725,000 \\ \hline 1,625,000 \\ \hline 31,680,000 \end{array} = 5,1 \text{ t. h. het tiende jaar.}$$

vanwaar de ontvangsten :

het eerste jaar :

bezuiniging fr.	2,540,000
toeneming van ontvangsten	725,000

Fr. 3,265,000

vanaf het elfde jaar :

bezuiniging fr.	3,495,000
toeneming van ontvangsten fr.	1,625,000

Fr. 5,120,000

5. In verhouding tot de uitgaven aan te rekenen op de eigenlijke elec-

dite, ces revenus procureraient une rémunération de :

3,00 p. c. pour la première année;

4,68 p. c. à partir de la onzième année,

dans l'hypothèse, rappelée ci-dessus, d'une augmentation de recettes de 2,3 p. c. la première année, atteignant 5,1 p. c. la dixième année.

6. Mais il convient de ne pas perdre de vue que si le coût de l'électrification proprement dite est de 109 millions de francs, l'ensemble des capitaux que la S.N.C.F.B. aurait à engager à l'occasion de l'électrification, serait notablement supérieur à cette somme. La dépense totale serait en effet, en y comprenant la signalisation lumineuse, de l'ordre de 244 millions *moins* la part de 22 millions qui serait prise par l'Etat dans la suppression des passages à niveau, soit 222 millions environ. (Dans ce total, la contribution du fonds de renouvellement de la S.N.C.F.B. serait de 83 millions).

L'électrification pose donc pour la S.N.C.F.B., en dehors de la question de renouvellement anticipé du matériel, d'importants problèmes financiers et de trésorerie.

Il appartient à l'Etat, propriétaire du réseau auquel l'électrification donnerait une plus-value notable, d'apprécier si les avantages d'ordre général de l'électrification et les possibilités d'obtention de recettes supérieures à celles que la sous-commission a retenues justifient de sa part une intervention financière permettant à la S.N.C.F.B. de résoudre ces problèmes.

La sous-commission croit devoir signaler en terminant que la ligne sur laquelle l'étude a porté est d'une exploitation difficile et onéreuse. *Cette considération*, jointe à cette autre que les taux admis pour les augmentations de recettes peuvent paraître plutôt faibles, *permet de conclure que les résultats obtenus sont intéressants.*

trification, zouden deze inkomsten een rente geven van :

3.00 t. h. voor het eerste jaar;

4.68 t. h. vanaf het elfde jaar,

in de hooger aangegeven veronderstelling van een verhooging van ontvangsten van 2.3 t. h. voor het eerste jaar, gaande tot 5.1 t. h. het tiende jaar.

6. Doch men mag niet uit het oog verliezen dat, zoo de kosten van de eigenlijke electrificatie 109 miljoen frank bedragen, het totaal van de kapitalen die de N.M.B.S. zou moeten vastleggen naar aanleiding van de electrificatie, aanzienlijk hooger zou zijn. De totale uitgave inderdaad, met inbegrip van het lichtseinstelsel, zou 244 miljoen bedragen *minus* het aandeel van 22 miljoen dat door den Staat zou worden genomen in de afschaffing van de overwegen, zegge ongeveer 22 miljoen. (In dit totaal zou het aandeel van het vernieuwingsfonds van de N.B.M.S. 83 miljoen bedragen.)

De electrificatie doet dus voor de N.M.B.S., behalve het vraagstuk van de voortijdige vernieuwing van het materieel, andere belangrijke financiële en thesaurievraagstukken rijzen.

De Staat, eigenaar van het net waaraan de electrificatie een aanzienlijke waardevermeerdering zou geven, moet nagaan of de voordeelen van algemeenen aard door de electrificatie opgeleverd en de mögelijke toeneming van ontvangsten boven die door de sub-commissie aangegeven, van zijnerwege een financiële tusschenkomst rechtvaardigen die de N.M.B.S. in de mogelijkheid stelt deze vraagstukken op te lossen.

De sub-commissie meent ten slotte erop te moeten wijzen dat de lijn, waarop de studie sloeg, moeilijk en kostelijk te exploiteeren is. *Deze overweging*, gevoegd bij die andere, volgens dewelke de toeneming van de ontvangsten te laag werd geraamd, *laat toe te besluiten dat de verkregen uitlagen belangstelling verdienen.*

**C. — L'étude d'ensemble du Métropolitain
Electrique de Belgique.**

Après examen des avantages et inconvénients des divers programmes possibles, la deuxième sous-commission conclut comme suit :

L'étude de la ligne Bruxelles-Charleroi faite par la première sous-commission a montré que l'électrification limitée à une seule ligne permettrait de réutiliser au complet le matériel, voitures et tracteurs, actuellement utilisé sur cette ligne sans surcharger de façon appréciable le budget de renouvellement de la Société Nationale; mais il n'en irait pas de même si dans un avenir prochain, l'électrification était étendue à d'autres lignes du réseau.

D'un autre côté, il serait désirable d'électrifier le plus tôt possible, outre Bruxelles-Charleroi, ce que l'on peut appeler la petite Etoile, c'est-à-dire :

Bruxelles-Louvain;
Bruxelles-Ottignies;
Bruxelles-Braine-le-Comte;
Bruxelles-Alost.

de façon à provoquer dès maintenant le développement de la bâtisse le long de ces lignes et créer ainsi la clientèle de grande banlieue qui apparaîtrait comme devant être spécialement intéressante pour la Société Nationale.

C'est pourquoi la 2^e sous-commission propose la mise à l'étude pour exécution immédiate de ces diverses lignes pour permettre leur mise en activité totale en ce qui concerne le service « voyageurs » pour le moment où l'ensemble Nord-Jonction-Midi pourra être mis en exploitation, soit pour fin 1941.

La réalisation de ce réseau permet de retirer la plus grande partie du bénéfice à attendre de l'installation de la jonction Nord-Midi, dont elle améliorerait par ailleurs les conditions d'exploitation.

**C.—Algemeene studie van den Electrischen
Metro in België.**

Na onderzoek van de voor- en nadelen der verschillende mogelijke programma's besluit de tweede sub-commissie als volgt :

De studie van de lijn Brussel-Charleroi door de eerste sub-commissie heeft bewezen dat de electrificatie, beperkt tot een enkele lijn, zou toelaten volledig materieel, rijtuigen en tractoren te herbenuttigen thans op deze lijn benuttigd, zonder op gevoelige wijze de begroting van vernieuwing der N.M.B.S. te bezwaren; doch dit ware niet het geval zoo, in een naaste toekomst, de electrificatie tot andere lijnen van het net werd uitgebreid.

Van een anderen kant ware het wenschelijk zoo spoedig mogelijk, behalve Brussel-Charleroi, wat men noemt de kleine Ster, te electrificeeren en wel :

Brussel-Leuven;
Brussel-Ottignies;
Brussel-'s Gravenbrakel;
Brussel-Aalst,

zoodat van stonden aan het bouwen langs deze lijnen zou worden bevorderd en aldus een cliënteel in een grooten omtrek zou ontstaan die voor de N.M.B.S. van het grootste belang blijkt te zullen zijn.

Derhalve, stelt de tweede sub-commissie voor de onmiddellijke uitvoering dezer verschillende lijnen ter studie te leggen om hen volledig in bedrijf te hebben voor den reizigersdienst, op het oogenblik dat de Noord-Zuidverbinding in haar geheel in exploitatie zal komen, zegge einde 1941.

De electrificatie van dit net laat toe het grootste voordeel te halen uit de installatie van de Noord-Zuidverbinding, waarvan zij trouwens de exploitatievoorwaarden zou verbeteren.

La seconde phase comprendrait éventuellement : Braine-le-Comte-Mons, Alost-Gand, Louvain-Liége. Elle devrait suivre la première et serait exécutée à l'époque jugée la plus favorable.

Enfin, suivraient, dans un délai à déterminer, Ottignies-Namur et Bruxelles-Ostende par la nouvelle ligne de Bruxelles-Midi à Gand-St-Pierre.

Cette exécution progressive permettrait à la Société Nationale d'user son matériel actuel et de participer, dans une plus large mesure, à la dépense d'achat du matériel roulant électrique. Elle assurerait un travail régulier à nos constructeurs et éviterait la montée des prix qui serait la conséquence d'une trop grande abondance de commandes simultanées.

Il y aura lieu, au surplus, de retarder ou d'accélérer le programme en fonction de l'état d'activité des industries intéressées.

Suivant les propositions de la Société Nationale, les dépenses d'électrification seraient réparties comme suit entre l'Etat et la Société :

1^o les installations fixes : sous-stations, lignes, etc. seraient construites aux frais de l'Etat, déduction faite d'une intervention de la Société Nationale correspondant aux économies de gardiennage produites par la suppression des passages à niveau;

2^o le coût du matériel roulant serait réparti de la façon suivante :

a) à charge de la Société Nationale, une somme correspondant à l'avoir du Fonds de renouvellement pour le matériel ancien rendu disponible par la mise en service des lignes électrifiées. A cette somme, il y aurait lieu d'ajouter la valeur de remploi du matériel réutilisable et la valeur mitraille du matériel mis définitivement hors d'usage;

De tweede faze zou eventueel omvatten : 's Gravenbrakel-Bergen, Aalst-Gent, Leuven-Luik. Zij zou de eerste moeten volgen en uitgevoerd worden op het meest gepaste tijdstip.

Ten slotte zouden volgen in een te bepalen tempo : Ottignies-Namen en Brussel-Oostende langs de nieuwe lijn Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieters.

Deze geleidelijke uitvoering zou de N.M.B.S. in de mogelijkheid stellen haar tengenwoordig materieel te verslijten en in ruimere mate deel te nemen aan den aankoop van rijdend electrisch materieel. Zij zou regelmatig werk aan onze constructeurs bezorgen en de prijsstijging voorkomen die het gevolg zou zijn van een te grooten overvloed gelijktijdige bestellingen.

Bovendien zou het programma moeten worden vertraagd of bespoedigd naar gelang van den staat van bedrijvigheid der betrokken nijverheidstakken.

Volgens de voorstellen van de N.M.B.S. zouden de uitgaven voor electrificatie als volgt tusschen den Staat en de Maatschappij worden verdeeld :

1^o de vaste installaties : sub-stations, lijnen, enz. zouden worden aangelegd op kosten van den Staat, na aftrek van een aandeel van de N.M.B.S. overeenstemmend met de bezuiniging wegens afschaffing van overwegen;

2^o de kosten van het rustend materieel zouden als volgt worden verdeeld:

a) ten laste van de N.M.B.S. een bedrag overeenstemmend met het bezit van het Hernieuwingsfonds voor het oud materieel dat beschikbaar wordt wegens inbedrijfstelling der electrische lijnen. Bij dit bedrag dient gevoegd de waarde van de wederbelegging van het nog te benuttigen materieel en de waarde aan oud ijzer van het definitief buitendienst gesteld materieel;

b) *à charge de l'Etat* : le surplus.

Il est à remarquer qu'il n'a été nulle part fait mention du transport des marchandises. La raison en est que l'emploi de la traction électrique pour les trains de marchandises n'a d'autre avantage qu'une économie de frais d'exploitation. Ce n'est donc qu'au moment où cette économie devient effective, c'est-à-dire quand le matériel à vapeur doit être remplacé, que la substitution doit être envisagée.

Pour qu'il en soit ainsi, il faut que les tracteurs à vapeur actuellement en service soient amortis dans une proportion suffisante.

La règle devra donc être qu'au fur et à mesure de la disparition ou de l'amortissement d'un nombre correspondant de locomotives à vapeur, la S.N.C.F.B. commande, de ses deniers, les tracteurs électriques nécessaires.

Il en résultera ici encore un avantage d'exploitation pour la Société Nationale, avantage compensatoire qui sera de nature à l'aider à traverser la situation difficile que lui crée le développement aux frais de l'Etat, des routes et des voies navigables.

* * *

La dernière réunion de la Commission du Métropolitain a été tenue, le 19 janvier 1938, sous la présidence de M. le Ministre des Transports.

La Commission, à l'unanimité de ses membres, a approuvé le principe d'une première phase du programme d'électrification représentant un montant global approximatif de 500 millions. La première réalisation serait la ligne Bruxelles-Charleroi, elle serait suivie de l'électrification d'autres lignes pour lesquelles la S.N.C.F.B. est invitée à présenter des propositions concrètes. Mais le tout devra rester dans le cadre

b) *ten laste van den Staat* : het overschot.

Op te merken valt dat nergens melding wordt gemaakt van het goederenvervoer. De reden daarvan is dat de benutting van elektrische trekkracht voor de goederentreinen geen ander voordeel heeft dan een bezuiniging van de exploitatiekosten. Het is dus vast op het oogenblik dat deze bezuiniging werkelijkheid wordt, dat wil zeggen wanneer het stoommaterieel moet worden vervangen, dat men de vervanging moet overwegen.

Opdat dit mogelijk zij, moeten de stoomlocomotieven, thans in dienst, in voldoende mate afgeschreven zijn.

De regel moet dus zijn dat, naarmate van de verdwijning of de afschrijving van een overeenstemmend getal stoomlocomotieven, de N.M.B.S. met eigen middelen de noodige elektrische tractors bestelt.

Gevolg daarvan zal een exploitatievoordeel zijn voor de N.M.B.S., dat haar helpen zal den moeilijken toestand door te maken waarin de uitbreiding op kosten van den Staat, van de land- en waterwegen, haar stelt.

* * *

De jongste vergadering der Commissie van den Metro werd gehouden, op 19 Januari 1938, onder het voorzitterschap van den Minister van Verkeerswezen.

Eenparig heeft de Commissie het beginsel goedgekeurd van een eerste schijf van het electrificeeringsprogramma voor een benaderend globaal bedrag van 500 miljoen. De eerste uitvoering zou de lijn Brussel-Charleroi gelden; zij zou worden gevolgd door de electrificeering van andere lijnen, voor dewelke de N.M.B.S. wordt verzocht concrete voorstellen in te dienen. Maar het geheel zal moeten blijven binnen

de l'estimation prévue pour la première phase.

Il appartient donc maintenant au Gouvernement de prendre ses responsabilités. C'est à lui qu'incombe la charge de prendre la décision et de résoudre le problème financier des travaux.

Il saute aux yeux que l'Etat pourra trouver dans la réalisation du programme qui lui est soumis par la Commission une *formule élégante et sympathique* de venir en aide à la S.N.C.F.B. Celle-ci trouverait dans cette électrification les moyens de diminuer de 70 millions environ les frais d'exploitation de ses services voyageurs et marchandises, tandis que l'Etat percevrait, pour les capitaux mis par lui à la disposition de la société, une rémunération qui varierait suivant l'importance des recettes réalisées.

CHAPITRE III.

Aéronautique.

A la séance du Sénat du 27 janvier 1937, M. M.-H. Jaspar, Ministre des Transports, a brossé le tableau de l'activité de son département. Il est juste de reconnaître que celle-ci sous la vigoureuse impulsion du Ministre, a été particulièrement vive dans le domaine de l'aéronautique au cours de l'année 1937.

La Commission d'Etudes pour la législation et la réglementation Aéronautique, créée en juillet 1936, et transformée en 1937 en Conseil juridique de l'Air, sous la présidence éclairée et diligente de M. l'Avocat général Pholien s'est attachée à l'examen d'une série de problèmes. Elle a soigneusement préparé divers règlements relatifs à l'immatriculation et à la sécurité des aéronefs, à la police de

het kader der raming voorzien voor de eerste schijf.

Het behoort dus thans aan de Regeering hare verantwoordelijkheid op te nemen. Op haar rust de last de beslissing te treffen en het financieel vraagstuk der werken op te lossen.

Het is klaarblijkend dat de Staat in de verwezenlijking van het programma, dat haar door de Commissie werd voorgelegd, een *sierlijke en sympathieke formule* zal kunnen vinden om hulp te verleen aan de N.M.B.S. Deze zou in deze electrificering de middelen vinden om met ongeveer 70 miljoen de exploitatiekosten van zijn reizigers- en goederendiensten te verminderen, terwijl de Staat voor de kapitalen, door hem ter beschikking van de maatschappij gesteld, een vergoeding zou ontvangen, welke zou schommelen volgens het belang der verwezenlijkte ontvangsten.

HOOFDSTUK III.

Vliegwezen.

Ter Senaatsvergadering van 27 Januari 1937, heeft de heer M.-H. Jaspar, Minister van Verkeerswezen, de bedrijvigheid van zijn Departement geschetst. Het is billijk te erkennen dat deze bevestiging, onder de krachtvolle leiding van den Minister, bijzonder levendig is geweest op gebied van het vliegwezen in den loop van het jaar 1937.

De Studiecommissie voor de wetgeving en de reglementering van het vliegwezen, opgericht in Juli 1936, en in 1937 omgevormd in juridischen raad van de luchtvaart, onder het verlicht en waakzame voorzitterschap van den heer advocaat-generaal Pholien, heeft zich toegelegd op het onderzoek van een reeks vraagstukken. Zij heeft met zorg verschillende reglementen voorbereid betreffende de im-

la navigation aérienne, à la délivrance des brevets pour le personnel des équipages des aéronefs, et à la police et l'utilisation des aérodromes.

Comme il importait en présence de l'extension considérable prise par l'aviation en ces dernières années de remplacer notre législation aérienne, qui se trouvait dans un état embryonnaire, par une armature législative nouvelle et assez souple pour permettre à l'exécutif d'élaborer progressivement le Code de l'Air, la Commission d'Etudes pour la législation et la réglementation Aéronautique a été chargée d'élaborer cette législation. Le projet de loi quelle avait ainsi préparé a été voté au cours de l'année 1937 par le Parlement. Et c'est ainsi que la Belgique, avec la Russie et l'Italie, est une des premières nations à avoir son code de l'air.

D'autre part, comme la sécurité des transports par air dépend autant de la compétence et de l'aptitude de ceux qui assument la responsabilité de la conduite de l'aéronef que du parfait état et de la bonne navigabilité du matériel, l'honorable Ministre des Transports avait invité la susdite commission d'étudier la création d'un Conseil d'Enquête Aéronautique, sur le modèle du Conseil d'Enquête Maritime qui donne d'excellents résultats. Les travaux de la Commission ont abouti à l'élaboration d'un projet de loi, actuellement soumis au Sénat, qui a pour but de rechercher et de déterminer les causes des accidents intéressant les aéronefs belges et survenus aux personnes se trouvant à bord, de réprimer les fautes professionnelles et les atteintes aux devoirs qu'implique l'usage d'un aéronef et enfin de suspendre et même de retirer la licence à ceux qui se révéleraient physiquement ou professionnellement inaptes.

matriculation en de veiligheid der luchtvaartuigen, de politie van de luchtvaart, de aflevering van brevetten voor het personeel der bemanningen van de luchtvaartuigen en de politie en de benutting der vliegvelden.

Daar het, ten aanzien van de merkelijke uitbreiding van het vliegwezen in deze laatste jaren, van belang was onze luchtwetgeving, die in staat van wording verkeerde, te vervangen door een nieuwe wetgevende uitrusting, die soepel genoeg is om aan de uitvoerende macht toe te laten geleidelijk het Wetboek van de Luchtvaart op te maken, werd de Studiecommissie voor de wetgeving en de reglementeering van de luchtvaart belast met het opmaken van deze wetgeving. Het wetsontwerp, dat zij aldus had voorbereid, werd goedgekeurd in den loop van het jaar 1937 door het Parlement. Aldus is België met Rusland en Italië een der eerste landen om zijn wetboek van de luchtvaart te bezitten.

Daar aan den anderen kant de veiligheid van het luchtverkeer evenzeer afhangt van de bevoegdheid en de bekwaamheid van diegenen die de verantwoordelijkheid van de leiding van het luchtvaartuig dragen als van den volmaakten toestand en de degelijke vaarbaarheid van het materieel, had de geachte Minister van Verkeerswezen bedoelde Commissie verzocht de oprichting van een Raad voor luchtvaartonderzoek ter studie te leggen naar het model van den Raad voor zeevaartonderzoek, die uitstekende uitslagen oplevert. De werkzaamheden van de Commissie hebben geleid tot het opmaken van een wetsontwerp dat thans aan den Senaat is voorgelegd en dat ten doel heeft de oorzaken op te sporen en te bepalen van de ongevallen op Belgische luchtvaartuigen overkomen aan personen aan boord, de beroepstekortkomingen te beteugelen alsmede de tekortkomingen aan de plichten die het gebruik van een luchtvaartuig in zich sluit en ten

Enfin une réorganisation complète de l'Administration de l'Aéronautique paraissait s'imposer en vue de renforcer l'autorité et la discipline. Cette administration, jeune encore, est composée de fonctionnaires de valeur, dévoués à leur service, mais manquant parfois d'une certaine formation administrative. Il en résulte certains heurts et cette situation porte préjudice à la bonne marche des services. Pour ces raisons, l'honorable Ministre des Transports a chargé la Commission d'enquête, créée à la suite de l'accident d'Oran, de lui présenter un projet de réorganisation générale de l'administration de l'aéronautique. Pour répondre à ce désir la Commission, après une étude longue et minutieuse, vient de présenter à l'actuel Ministre des Transports un projet d'arrêté royal complétant le règlement d'organisation générale de l'Administration de l'Aéronautique.

A. — L'Accident d'Oran.

Le 26 janvier 1937, vers 16 heures 30, l'avion *Savoia* S. 73, immatriculé OO-A.G.R. revenant du Congo s'abattait au bord de la grande Sebkra à une dizaine de kilomètres de l'aérodrome d'Oran. L'avion fut complètement détruit et l'équipage comme les passagers furent tués.

L'enquête commença aussitôt. Elle fut faite par le parquet d'Oran et les ingénieurs de l'Aéronautique française, d'une part; les experts belges, MM. Crabbe, colonel Foidart et Florine, envoyés sur place par le Ministre des Transports, d'autre part; enfin, par les ingénieurs de la Sabena et

slotte de vergunning te schorsen en zelfs te onttrekken aan diegenen die lichamelijk en vakkundig onbekwaam mochten blijken.

Ten slotte scheen een volledige herinrichting van het Bestuur van de Luchtvaart geboden ten einde het gezag en de tucht te verstevigen. Dit nog jeugdig bestuur bestaat uit ambtenaren van waarde, vol toewijding aan hun dienst, maar die soms een gemis van een zekere administratieve opleiding vertoonen. Hieruit zijn zekere wrijvingen ontstaan en deze toestand is nadeelig voor den goeden gang van de diensten. Om deze redenen heeft de geachte Minister van Verkeerswezen de onderzoekscommissie, opgericht naar aanleiding van het ongeval van Oran, gelast hem een ontwerp van algemeene herinrichting van het Bestuur van de Luchtvaart voor te leggen. Om op dezen wensch in te gaan heeft de Commissie na een langdurige en zorgvuldige studie pas aan den huidige Minister van Verkeerswezen een ontwerp van koninklijk besluit voorgelegd tot aanvulling van het reglement van algemeene inrichting van het Bestuur van de Luchtvaart.

A. — Het Ongeval van Oran.

Op 26 Januari 1937, rond 16 u. 30, stortte het vliegtuig *Savoia* S. 73, geïmmatriculeerd OO-A.G.R., op zijn terugreis uit Congo, te pletter aan den zoom van de groote Sebkra op een tiental kilometer afstand van het vliegveld van Oran. Het vliegtuig werd volledig vernield en de bemanning, evenals de passagiers, werden gedood.

Onmiddellijk werd het onderzoek aangevat. Het werd geleid door het parket van Oran en de ingenieurs van de Fransche luchtvaart eensdeels, en door de Belgische deskundigen de heeren Crabbe, kolonel Foidart, en Florine, ter plaatse gestuurd door den Minister van Verkeerswezen, ander-

de la Sabca. Ces divers groupes d'experts agirent simultanément, mais indépendamment les uns des autres et toutes leurs conclusions furent communiquées aux experts, MM. Crabbe, Foidart et Florine.

La catastrophe d'Oran provoqua, ainsi que cela devait se passer normalement, de nombreux commentaires dans la presse belge. Les journaux ne manquèrent pas de relater avec force détails les causes possibles de l'accident; certains même tirèrent des conclusions avant que les causes réelles ne soient connues, avant même que les experts se soient livrés à une première enquête. Mais d'autres attaquèrent avec violence l'Administration de l'Aéronautique, la Sabena et le matériel; et des libelles sans nom d'auteur ni d'imprimeur furent distribués sur la voie publique.

En présence de ces faits le Ministre institua immédiatement une Commission d'enquête, présidée par M. l'avocat général Pholien. Elle jouissait des pouvoirs les plus étendus en vue de rechercher la cause de l'accident et d'étudier les mesures à prendre pour prévenir, autant que faire se peut, le retour de faits du même genre. La Commission examina si une part de responsabilité pouvait incomber à l'Administration de l'Aéronautique comme l'insinuaient certains, mais elle n'eut à relever aucune irrégularité, à plus forte raison aucune faute, dans le chef de l'Administration ni à raison de l'achat des appareils, ni à raison de la délivrance du certificat de navigabilité.

Elle rechercha pourquoi l'on avait décidé d'acheter des avions *Savoia S.73* plutôt que d'autres. Elle conclut sur ce point que les *Savoia* étaient les avions les mieux à même de remplir l'emploi qu'on en voulait faire, et que dans leur achat tout avait été

deels; ten slotte door de ingenieurs van de Sabena en van de Sabca. Deze verschillende groepen deskundigen handelden gelijktijdig maar onafhankelijk de eenen van de anderen en al hun besluiten werden medege-deeld aan de deskundigen, de heeren Crabbe, Foidart en Florine.

De ramp van Oran gaf aanleiding, zooals dit normaal moest gebeuren, tot talrijk commentaar in de Belgische pers. De bladen lieten niet na met omstandige bijzonderheden de mogelijke oorzaken van het ongeval te verhalen; sommigen zelfs trokken besluiten vooraleer de werkelijke oorzaken waren bekend en zelfs voordat de deskundigen waren overgegaan tot een eerste onderzoek. Maar anderen vielen heftig het bestuur van de luchtvaart aan alsmede de Sabena en het materieel. Er werden vlugschriften rondgedeeld, zonder naam van schrijver noch drukker, op den openbaren weg.

Ten aanzien van deze feiten, stelde de Minister onmiddellijk een onderzoekscommissie aan, voorgezeten door den advocaat generaal Pholien. Zij beschikte over de meest uitgebreide rechten met het oog op het opsporen van de oorzaak van het ongeval en het bestudeeren van de maatregelen welke dienden getroffen om zooveel mogelijk den terugkeer van dergelijke feiten te voorkomen. De Commissie onderzocht of een deel van verantwoordelijkheid kon worden ten laste gelegd aan het bestuur van de luchtvaart zooals sommigen lieten hooren. Doch de Commissie stelde geen enkele onregelmatigheid en, *a fortiori*, geen enkele fout vast ten laste van het bestuur noch wegens den aankoop van toestellen, noch wegens het afleveren van het getuigschrift van vaarbaarheid.

Zij onderzocht waarom men beslist had vliegtuigen van het merk *Savoia S.73* te koopen liever dan andere. Zij besloot hieromtrent dat de *Savoia*-vliegtuigen het best geschikt waren voor hun gebruik en dat in hun aankoop alles volkomen normaal was

parfaitement normal. Enfin, malgré une enquête menée aussi bien en Italie qu'en Belgique auprès des organismes officiels de vérification et de surveillance, elle ne découvrit aucun vice de conception ou de construction, évitable dans les limites actuelles de la science des constructions aéronautiques.

Les travaux et les conclusions de la Commission seront sous peu communiqués aux Commissions des Transports du Sénat et de la Chambre. Le Parlement, et l'opinion publique, pourront ainsi se rendre compte que les critiques lancées à l'occasion de l'accident d'Oran contre l'Administration de l'Aéronautique, la Sabena ou le matériel ne reposent sur aucun fondement.

Nous regrettons vivement que le désir légitime de renseigner le public ait pu entraîner certains journaux à ramasser des racontars des désœuvrés aigris qui traînent sur les aérodromes ou dans certains bureaux de journaux. Ces racontars ont pour résultat de nuire au bon renom de notre ligne belge de navigation aérienne au profit de la concurrence étrangère. Ceux qui les propagent par la voie de la presse adoptent en conséquence une attitude nuisible à l'intérêt national. Et l'attitude de ceux qui, après avoir attaqué avec violence l'Administration de l'Aéronautique, la Sabena et le matériel, ont refusé à la Commission dans sa mission de sécurité publique toute collaboration et n'ont eu que la seule préoccupation de s'abriter derrière le prétendu secret professionnel du journaliste, manque véritablement de dignité.

* * *

Un nouvel accident d'aviation est survenu en fin d'année à Ostende. Il nous paraît prématuré de nous livrer à des commentaires à ce sujet avant que ne soient connus les résultats de l'enquête judiciaire et les rapports de la Commission d'enquête.

geweest. Ten slotte, ondanks een enqueste zoowel in Italië als in België bij de officieele na- en toezichtsorganismen, vond zij geen enkel gebrek in de opvatting of den bouw, dat binnen de huidige perken van de wetenschap van den vliegtuigbouw kon vermeden worden.

De werkzaamheden en de besluiten der Commissie zullen binnen kort medegedeeld worden aan de Commissiën van verkeerswezen van Senaat en Kamer. Het Parlement en de openbare meening zullen zich aldus ervan kunnen rekenschap geven dat de kritieken, uitgebracht bij gelegenheid van het ongeval van Oran tegen het bestuur der Luchtvaart, de Sabena of het materieel, op geen enkelen grond steunen.

Wij betreuren zeer dat de wettige wensch om het publiek in te lichten, sommige bladen er kunnen toe brengen heeft praatjes op te nemen van verbitterde leegloopers die op de luchthavens rondsletteren of in sommige redactie-bureelen hangen. Deze praatjes hebben als gevolg dat zij nadeel berokkenen aan de goede faam onzer Belgische luchtvaartlijn ten gunste der vreemde mededinging. Wie ze langs de pers verspreidt neemt dus een houding aan die strijdig is met het nationaal belang. En de houding is werkelijk alles behalve waardig van hen die, na hevig het luchtvaartbestuur, de Sabena en het materieel aangevallen te hebben, daarna aan de Commissie alle medewerking weigerden in haar opdracht voor de openbare veiligheid, door zich alleen te verschuilen achter het zoogezegd beroepsgeheim van den journalist.

* * *

Op het einde van het jaar deed een nieuw ongeval zich voor te Oostende. Het komt ons voorbarig voor, dienaangaande commentaar te leveren, zolang wij de uitslagen van het gerechtelijk onderzoek en de verslagen der onderzoekscommissie niet kennen.

B. — La Belgique, plaque tournante de l'Europe occidentale.

La situation géographique de la Belgique met notre pays au centre des grands courants commerciaux de l'Occident. Par la politique ferroviaire suivie depuis cent ans la Belgique est devenue un des nœuds les plus importants du réseau international. Aujourd'hui l'expérience nous démontre que l'avion est un des agents les plus sûrs des relations économiques internationales. Il importe, dès lors, que notre pays ne reste pas en dehors des grands courants de trafic aérien qui se développent sans cesse, mais qu'il demeure un des points centraux de l'aviation touristique et commerciale européenne.

Mais un tel résultat ne peut être acquis sans l'acceptation de certains sacrifices. Car en matière aéronautique les demi-mesures ne donnent pas le résultat escompté. Il faut avoir la volonté de réaliser le tout ou se résigner à n'être rien.

Il nous reste en conséquence bien des progrès à réaliser.

Et, tout d'abord, il est nécessaire d'améliorer les voies d'accès qui relient le centre de la ville à l'aérogare de Bruxelles. Dans le rapport de l'année dernière nous avons longuement exposé les mesures que compte prendre l'Etat pour réaliser ce but. Nous avons été heureux de constater, qu'en septembre 1937, les travaux de la nouvelle voie d'accès avaient été commencés. Leur réalisation assurera par la rue de la Loi, l'avenue de Cortenberg et le boulevard Général Baron Wahis des voies d'accès faciles, rapides et dignes d'une grande capitale.

Ensuite, le champ d'aviation d'Evere doit être aménagé de façon à répondre à tous les besoins du trafic aérien. Il est loin de présenter les qualités requises. Le champ est exigu; le terrain est un des plus mauvais de

B. — België, draaiplaat van West-Europa.

De aardrijkskundige ligging van België plaatst ons land in het centrum der groote handelsstromingen van het Westen. Dank zij de sinds honderd jaren gevolgde ijzerwegpolitiek, is ons land een der belangrijkste knopen geworden van het internationaal net. Heden wijst de ondervinding uit dat het vliegtuig een der zekerste agenten is voor de internationale economische betrekkingen. Het is dus van belang dat ons land niet buiten de groote stroomingen van luchtverkeer sta, die zich voortdurend uitbreiden, maar dat het een der centrale punten blijve van het Europeesch toeristisch en handelsvliegwezen.

Een dergelijke uitslag kan evenwel niet bereikt worden zonder zekere opofferingen. Want op stuk van luchtvaart geven de halve maatregelen niet het verhoopte resultaat. Men moet den wil hebben alles te verwezenlijken, of er zich bij neerleggen niets te zijn.

Er blijft ons bijgevolg nog een groote vooruitgang te verwezenlijken.

En vooreerst is het noodig de toegangswegen te verbeteren die het centrum van de stad met de Brusselsche luchthaven verbinden. In het verslag van vorig jaar hebben wij, uitvoerig, de maatregelen uiteengezet die de Staat schikt te treffen om dit doel te bereiken. Wij waren verheugd vast te stellen dat, in September 1937, de werken voor den nieuwen toegangsweg een aanvang genomen hadden. Hun voltooiing zal langs de Wetstraat, de Kortenberglaan en de Generaal Baron Wahislaan gemakkelijke en vlugge toegangswegen scheppen, waardig van een groote hoofdstad.

Vervolgens moet het luchtvaartplein van Evere aangelegd worden om aan al de vereischten van het luchtverkeer het hoofd te bieden. Het biedt op verre na niet wat men ervan verwacht. Het plein is klein; het terrein is een der

l'Europe, il est situé dans une région souvent brumeuse, et les avions de transport, toujours de plus en plus nombreux et d'un tonnage de plus en plus important, évoluent à côté des avions de tourisme et des avions militaires de sorte qu'il y a, à Evere, près de 30,000 atterrissages par an c'est-à-dire autant qu'à New-York. Cela constitue un danger certain. Cette situation est connue de l'étranger, la réputation de l'aéroport en souffre, les pilotes étrangers considèrent notre organisation de la sécurité aérienne comme la plus déplorable de l'Europe Occidentale. On comprend que, dans ces conditions, plusieurs lignes internationales se détournent de nous.

Pour remédier à ces grands défauts le Gouvernement a décidé d'agrandir notablement l'aéroport d'Evere. Sa superficie qui est aujourd'hui de 80 hectares sera portée à 160 hectares. Les expropriations sont en cours.

Mais pour assurer la sécurité, il est nécessaire également d'établir des pistes d'atterrissage d'au moins 1,200 mètres dans toutes les directions et une piste d'atterrissage d'au moins 2,500 mètres dans la direction d'atterrissage prévu pour le temps de brume.

Il est indispensable aussi d'équiper l'aérodrome d'Evere, comme d'ailleurs ceux d'Ostende et d'Anvers, de radiophare d'atterrissage en usage dans tous les aérodromes bien organisés à l'étranger. Evere possède déjà un radiophare d'atterrissage. Mais, hélas, son fonctionnement est tellement défectueux qu'il provoque un grand nombre de réclamations aussi bien de la part des compagnies étrangères que de la Sabena. Aussi personne ne s'en sert. Sa longueur d'onde ne répond d'ailleurs pas aux conventions internationales.

Enfin, il est hautement désirable de recruter, pour le service des aérogares, un personnel ayant une formation aéronautique sérieuse. Il semble que

slechtste van Europa, gelegen in een vaak mistachtige streek, en de steeds talrijker wordende vervoervliegtuigen, met grooter en grooter tonnemaat, manoeuvreren daar naast toerisme- en naast legervliegtuigen, zoodat er, te Evere, bij de 30,000 landingen per jaar zijn, d.w.z. evenveel als te New-York. Dit vormt een gevaar. Deze toestand is in het buitenland gekend, de faam der luchthaven lijdt eronder, de vreemde loodsen aanzien onze organisatie der luchtveiligheid als de erbarmelijkste van West-Europa. Men begrijpt dat, in deze omstandigheden, meerdere internationale lijnen zich van ons afkeeren.

Om deze ernstige gebreken te verhelpen, heeft de Regeering besloten de luchthaven van Evere belangrijk te vergroten. Haar oppervlakte, die thans 80 hectaren bedraagt, zal op 160 hectaren gebracht worden. De onteigeningen zijn aan gang.

Maar om de veiligheid te verzekeren is het eveneens noodig landingsbanen aan te leggen van minstens 1,200 m. in alle richtingen en een landingsbaan van minstens 2,500 meter in de richting van de landing voorzien bij mistig weder.

Het is insgelijks onontbeerlijk de luchthaven van Evere, zooals trouwens deze van Oostende en Antwerpen, te voorzien van landingsradiobakens zooals in gebruik in al de welingerichte luchthavens in het buitenland. Evere bezit er reeds een, maar hij werkt zoo slecht dat hij een groot aantal klachten uitlokte, zoo van de vreemde maatschappijen als van de Sabena. Niemand maakt er gebruik van. Zijn golfrequentie beantwoordt trouwens niet aan de internationale overeenkomsten.

Tenslotte, is het hoogst wenschelijk voor den dienst der luchthavens personeel aan te werven met een ernstige opleiding inzake luchtvaart. De oude

les anciens pilotes de lignes, arrivés à un certain âge, sont tout indiqués pour faire des chefs d'aéroport parfaitement à la hauteur de leur mission. Mais pour qu'il puisse en être ainsi, cette fonction ne devrait plus être assimilée à celle d'un chef de gare de 3^e classe au traitement de 20,000 francs par an !

Faute d'avoir toujours cette formation sérieuse le personnel d'aérogare se borne à répondre aux demandes qui lui sont adressées par l'aéronef et il ne prend jamais aucune initiative. Dans les aérodromes sérieusement organisés à l'étranger le « directeur de vol » suit la marche de l'avion, et lorsqu'il voit celui-ci s'engager dans une région dangereuse dans laquelle les obstacles sont noyés dans la brume, il donne alors des ordres de remettre plein moteur et de prendre de l'altitude, puis il amène l'aéronef dans un secteur dépourvu d'obstacle dans lequel le commandant de bord peut sans danger percer la couche de nuages et perdre son altitude.

La Deutsche Luft Hansa qui utilise beaucoup les aérodromes belges a, par l'intermédiaire de la Sabena, fait offrir à l'administration de l'aéronautique d'envoyer, en stage, dans un des grands aérodromes allemands le nombre d'agents belges que l'administration jugerait utile afin de leur donner la formation nécessaire. Cette offre semble ne pas avoir été retenue par notre administration. Ce sont évidemment des raisons d'économie qui l'ont fait écarter. L'accident d'Ostende vient de nous démontrer les dangers de certaines économies. C'est pourquoi nous voulons espérer que l'honorable Ministre saura obtenir du Gouvernement et du Parlement tous les crédits indispensables pour assurer la sécurité de nos aérodromes de façon à corriger la mauvaise réputation qu'ils ont à l'étranger et à ramener, dans notre pays, un trafic international qui se détourne de nous.

loodsen van lijren, op een zekeren leeftijd gekomen, schijnen heelemaal aangewezen te zijn als overste van de luchthaven, volkomen op de hoogte hunner zending. Maar opdat dit mogelijk weze, zou dit ambt niet meer mogen gelijkgesteld worden met dit van stationsoverste 3^e klasse, met een jaarwedde van 20,000 frank.

Bij gebrek aan deze ernstige opleiding bepaalt het personeel der luchthaven er zich toe, de vragen te beantwoorden gesteld door het luchtvaartuig, zonder ooit een initiatief te nemen. In goed ingerichte luchthavens, in het buitenland, volgt de « vluchten-directeur » den gang van het vliegtuig en wanneer hij ziet dat dit in een gevaarlijke streek komt waar de hindernissen door den mist verdoken zijn, beveelt hij terug « vollen motor » aan te zetten en te stijgen, waarna hij het luchtvaartuig in een sector brengt zonder hinderpalen, waarin de kapitein zonder gevaar de wolkenlaag kan doorboren en zijn hoogte verminderen.

De Deutsche Luft Hansa, die veel de Belgische luchthavens gebruikt, heeft, door tusschenkomst der Sabena, aan het luchtvaartbestuur het aanbod gedaan, in een der groote Deutsche luchthavens het aantal Belgische beampten in stage te zenden dat het Bestuur zou nuttig achten, ten einde hen de noodige opleiding te geven. Dit aanbod schijnt niet aangehouden te zijn geworden door ons Bestuur, dit natuurlijk om redenen van besparing. Het ongeval van Oostende komt ons het bewijs te geven welk gevaar sommige besparingen ons kunnen opleveren. Daarom hopen wij dat de geachte Minister van de Regeering en het Parlement de noodige kredieten zal kunnen verkrijgen ter verzekering der veiligheid onzer luchthavens, dit om de slechte faam te verbeteren die zij in het buitenland hebben en in ons land het internationaal verkeer terug te brengen dat ons thans verlaat.

Mais cependant, aussi longtemps que l'aérodrome d'Evere demeurera un aérodrome mixte au-dessus duquel des formations militaires font des exercices de jour par mauvaise condition atmosphérique et des exercices de nuit, tous feux éteints, au moment où des avions de ligne approchent de l'aérodrome, il ne sera pas un aérodrome civil convenable car il laissera toujours subsister des risques de collision à ses abords.

Les considérations que nous venons de développer, nous pourrions les répéter à propos de l'aérodrome d'Ostende. Celui-ci est exigü, mal dégagé et entouré d'obstacles dangereux pour la navigation aérienne et cependant il présente une importance essentielle aussi bien pour nous que pour toutes les compagnies européennes en raison du fait qu'il est la dernière escale possible avant la traversée de la Manche ou de la Mer du Nord. Pour ces raisons son déplacement à Raversyde a été décidé. Un crédit de 3 millions est porté au budget extraordinaire de 1938 pour l'acquisition des terrains et l'aménagement. Il vient s'ajouter à celui qui a été porté au budget des dépenses extraordinaires de 1937. La superficie de cet aérodrome sera de 80 hectares mais elle pourra, si les besoins s'en font sentir être étendue grâce à l'importance de la zone de sécurité. Il est important en cette matière d'avoir une vue large afin que cet aérodrome réponde entièrement à la destination et puisse, en cas de guerre, remplir le rôle de toute première importance qu'il devrait jouer. Il est de toute évidence qu'il doit être pourvu d'un radiophare d'atterrissage.

C. — La Sabena.

Les bases de l'assistance financière de l'Etat et de la Colonie en faveur de la Sabena ont été fixées, en 1929, pour la période s'étendant jusqu'au

Maar, zoolang de luchthaven van Evere een gemengde luchthaven zal blijven, waarboven militaire toestellen over dag oefeningen doen bij slechte weersgesteldheid en 's nachts, met gedoofde lichte, op het oogenblik dat vliegtuigen van een regelmatige lijn de luchthaven naderen, zal ze geen behoorlijke burgerlijke luchthaven zijn, want er zullen steeds kansen op botsing zijn in de omgeving.

De beschouwingen die wij komen aan te halen zouden wij kunnen herhalen voor de luchthaven van Oostende. Ze is eng, met moeilijken toegang en omringd van hindernissen die gevaarlijk zijn voor de luchtvaart, en nochtans biedt zij een essentieel belang zoowel voor ons als voor al de Europeesche maatschappijen, wegens het feit dat zij de laatste mogelijke landingplaats is voor het oversteken van het Kanaal of de Noordzee. Om deze redenen werd tot haar overplaatsing naar Raversijde besloten. Een krediet van 3 millioen werd op de buitengewone begroting van 1938 gebracht voor den aankoop der terreinen en den aanleg. Dit komt bij het krediet op de begroting der buitengewone uitgaven voor 1937. De oppervlakte dezer luchthaven zal 80 hectaren beslaan maar zal, zoo de nood daartoe bestaat, kunnen uitgebreid worden dank zij de uitgestrektheid der veiligheidszone. Op dit stuk is het van belang een breed inzicht te hebben opdat deze luchthaven volledig aan haar bestemming beantwoorde en, in geval van oorlog, de buitengewoon belangrijke rol spele die haar toegevozen is. Het spreekt vanzelf dat ze moet voorzien worden van een landingsradiobaken.

C. — De Sabena.

De grondslagen van de financieele hulp van den Staat en van de Kolonie ten bate van de Sabena werden vastgelegd in 1929 voor het tijdperk

31 décembre 1937. La loi du 25 mai 1929 limitait à un total de 234 millions les subsides qui pourraient être alloués à la société durant cette période de neuf années.

En raison de l'extension considérable prise par les transports aériens, une refonte plus profonde des statuts de la Sabena fut reconnue indispensable. L'examen de ce problème par les différentes parties intéressées n'étant pas encore terminé en fin de 1937, le Gouvernement dut rechercher, pour 1938, une solution provisoire et déposa en conséquence un projet de loi, actuellement déjà voté, qui proroge, pour la durée d'un an, les modalités de l'assistance financière de l'Etat et de la Colonie à la Sabena.

Comme les subventions remises à la société, au cours des 9 années, ne dépassent pas 160 millions et sont donc de ce fait très inférieures au montant prévu par la loi du 25 mai 1929, il était facile d'étendre à un dixième exercice le crédit global fixé par la dite loi.

Lors de l'élaboration du Budget des Transports, pour l'exercice 1938, un crédit de 16 millions fut inscrit à titre de subside de l'Etat à la Sabena pour ses services d'Europe et la liaison Belgique-Congo. Ce crédit était le même que celui qui avait été prévu pour l'exercice précédent.

Nous ferons, à ce propos, deux remarques : une première pour constater que les crédits alloués effectivement au cours des années de 1929 à 1937 ont été de 74 millions inférieurs au crédit global prévu par la loi de 1929 et inscrit à titre de convention dans l'article 33 des statuts de la Société; la seconde, pour marquer que la subvention a été, en réalité, réduite par le fait de la dévaluation du franc de 1935, car la majorité des dépenses de la

gaande tot 31 December 1937. De wet van 25 Mei 1929 beperkte tot een totaal van 234 miljoen de toelagen die aan de maatschappij mochten worden verleend gedurende het tijdperk van negen jaren.

Ten aanzien van de geweldige uitbreiding van het luchtverkeer was een grondiger herziening van de statuten van de Sabena onontbeerlijk geacht. Het onderzoek van dit vraagstuk door de onderscheidene betrokken partijen einde 1937 nog niet voltooid zijnde, moest de Regeering, voor 1938, uitzien naar een voorloopige oplossing en zij diende derhalve een wetsontwerp in dat thans reeds is goedgekeurd en waarbij, voor den duur van een jaar, de modaliteiten der financieele hulp van den Staat en de Kolonie aan de Sabena worden verlengd.

Daar de in den loop der negen jaren aan de maatschappij verleende toelagen niet 160 miljoen overschrijden en dus ver beneden het bij de wet van 25 Mei 1929 voorziene bedrag blijven, was het gemakkelijk het globaal krediet bij de wet vastgesteld uit te breiden tot een tiende dienstjaar.

Bij het opmaken der begroting van Verkeerswezen voor 1938, werd er een krediet van 16 miljoen uitgetrokken als toelage van den Staat aan de Sabena voor hare diensten in Europa en de verbinding België-Congo. Dit krediet was hetzelfde als datgene dat was voorzien voor het vorige dienstjaar.

In dit verband willen wij twee opmerkingen maken : een eerste om vast te stellen dat de kredieten die in den loop der jaren 1929 tot 1937, werkelijk werden toegekend, 74 miljoen lager waren dan het globaal krediet voorzien bij de wet van 1929 en als overeenkomst ingeschreven in artikel 33 der statuten van de maatschappij; de tweede, om erop te wijzen dat de toelage in werkelijkheid werd vermindert door het feit van de devaluatie

Société sont effectuées à l'étranger ou influencées par les prix étrangers.

Sous l'influence de M. M.-H. Jaspar, en complet accord d'ailleurs avec le Conseil des Ministres d'alors, un projet de programme d'exploitation de 1938 a été arrêté. Il prévoyait un accroissement important des exploitations et le doublement de la fréquence des voyages sur la ligne Belgique-Congo. Dans ces conditions, la Société a continué à développer ses moyens d'action par l'augmentation de sa flotte et de son personnel.

Il résulte de ce qui précède que le crédit de 16 millions n'est plus en rapport avec le développement pris par l'exploitation de la Société. Ses statuts prévoient d'ailleurs que la subvention doit être fondée sur un programme arrêté d'un commun accord.

La valeur actuelle de la flotte est de quelque 54 millions de francs. L'amortissement du matériel devant être normalement fait en cinq années, il en résulte que le seul article de l'amortissement du matériel volant comporte une dépense de 11,037,207 francs. Celui des charges obligatoires comporte une dépense de 2,339,675 francs et l'assurance du matériel volant, calculée d'après le marché actuel des assurances aériennes s'élève à 3,653,749 francs.

On aboutit donc à un total de dépenses incompressibles de plus de 17 millions avant d'avoir offert une seule tonne-kilométrique, payé un employé ou un ouvrier, ni prévu des frais généraux tant en Europe que pour la liaison Belgique-Congo. Comme, d'autre part, ni en Europe, ni sur la liaison Belgique-Congo, aucune ligne ne comporte des recettes supérieures aux dépenses d'exploitation, il va de soi que, si la Société n'obtenait qu'une

van den frank in 1935; immers de meeste uitgaven van de maatschappij geschieden in het buitenland of worden beïnvloed door de buitenlandsche prijzen.

Onder den invloed van den heer Marcel-Henri Jaspar, en trouwens in volledig akkoord met den toenmaligen Ministerraad, werd er een ontwerp van exploitatieprogramma voor 1938 vastgesteld. Het voorzag een aanzienlijke uitbreiding van de exploitaties, alsmede de verdubbeling van de vluchten op de lijn België-Congo. In deze voorwaarden heeft de maatschappij verder haar actiemiddelen uitgebreid door de verhooging van hare vliegtuigen en van haar personeel.

Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat het krediet van 16 miljoen niet meer in verhouding is tot de uitbreiding welke de exploitatie van de maatschappij heeft genomen. Haar statuten voorzien trouwens : dat de toelage moet gesteund zijn op een programma in gemeen overleg vastgesteld.

De huidige waarde van de luchtvloot bedraagt zoowat 54 miljoen frank. Daar de aflossing van het materieel normaal in vijf jaren moet geschieden, volgt hieruit dat alleen de aflossing van het vliegend materieel een uitgaven van 11,037,207 frank vergt. De obligatoire lasten vergen een uitgave van 2,339,675 frank en de verzekering van het vliegen materieel berekend volgens den huidige prijs der luchtverzekering, bedraagt 3 miljoen 653,749 frank.

Men komt dus tot een totaal van niet-inkrimpbare uitgaven van meer dan 17 miljoen vooraleer men een enkele kilometer-ton heeft aangeboden, één bediende of arbeider heeft betaald noch algemeene onkosten heeft voorzien zoowel in Europa als voor de verbinding België-Congo. Daar aan den anderen kant, noch in Europa noch op de lijn België-Congo geen enkele lijn ontvangsten boekt die hoger zijn dan de exploitatie-uitgaven,

subvention de 16 millions, elle serait en perte de plus de 1 million avant d'avoir commencé l'exploitation.

Il apparaît, dès lors, que la demande de la Société de majorer de 10 millions le crédit porté au Budget est fondée et l'on ne peut qu'approuver le Conseil des Ministres de l'avoir accueilli favorablement.

Cette décision a obtenu également l'approbation de votre Commission des Transports parce que, cette majoration de crédit, correspond au progrès de nos transports aériens. Elle a tenu compte aussi du fait, qu'en temps de guerre, la flotte de la Sabena serait mise immédiatement à la disposition de la Défense Nationale et qu'en conséquence à l'augmentation de la charge de l'Etat correspond une amélioration des moyens de défense du Pays.

Mais il est souhaitable que la subvention accordée annuellement à la Sabena ne soit pas fixée d'une manière empirique et qu'en conséquence une convention nouvelle passée entre l'Etat et la Société vienne arrêter, pour une période de plusieurs années, les bases de l'assurance financière de l'Etat et de la Colonie en faveur de la Sabena.

En approuvant la majoration de la subvention, la Commission des Transports du Sénat a voulu reconnaître les services inestimables que la Sabena rend à la Belgique en favorisant, par l'élargissement de nos relations avec les pays étrangers, une plus large connaissance de nos arts, nos sites, notre industrie et notre commerce. Elle a voulu également rendre hommage au constant souci marqué par ses dirigeants de porter au loin la bonne renommée de notre pays en s'efforçant de maintenir l'exploitation de la

spreekt het vanzelf dat, moest de maatschappij slechts een toelage van 16 miljoen bekomen, zij een verlies van meer dan 1 miljoen zou boeken vooraleer de exploitatie te hebben aangevat.

Het is derhalve klaarblijkend dat het verzoek van de maatschappij om het op de begroting voorziene krediet met 10 miljoen te verhoogen, gegrond is en men kan den Ministerraad enkel goedkeuren omdat hij dit verzoek gunstig heeft onthaald.

Dit besluit heeft eveneens de goedkeuring uwer Commissie van Verkeerswezen weggedragen omdat met deze kredietverhooging een vooruitgang van ons luchtverkeer overeenstemt. Zij heeft eveneens rekening gehouden met het feit dat in oorlogstijd de vloot van de Sabena onmiddellijk ter beschikking van de landsverdediging zou worden gesteld en dat derhalve met de verhooging van den last voor den Staat een verbetering der verdedigingsmiddelen van het land overeenstemt.

Maar het is wenschelijk dat de jaarlijks aan de Sabena verleende toelage niet empirisch zou worden vastgesteld en dat derhalve een nienwe overeenkomst gesloten tusschen den Staat en de Maatschappij voor een tijdperk van verscheidene jaren de grondslagen zou vastleggen van de financieele hulp van den Staat en van de Kolonie ten bate van de Sabena.

Terwijl zij de verhooging van de toelage goedkeurt, heeft de Commissie van Verkeerswezen van den Senaat de onschatbare diensten willen erkennen die de Sabena aan België bewijst door dank zij de verruiming van onze betrekkingen met de vreemde landen een meer verspreide kennis van onze kunsten, onze landschappen, onzen handel en onze nijverheid te bevorderen. Zij heeft eensgelijks willen hulde brengen aan de gestadige bezorgdheid van de leiders der maatschappij om de goede faam van ons land-

Sabena à la hauteur de la mission qui lui est confiée, tout en cherchant à réaliser des progrès réels vers l'indépendance financière ainsi que le démontrent les chiffres ci-après.

heinde en verre te verspreiden door te trachten de exploitatie van de Sabena op de hoogte te houden van de haar toevertrouwde taak en tevens door er naar te streven werkelijken vooruitgang te verwezenlijken op den weg van de financieele onafhankelijkheid zooals uit onderstaande cijfers blijkt.

TRAFIC DE LA SABENA. — STATISTIQUE GÉNÉRALES.
VERKEER VAN DE SABENA. — ALGEMEENE STATISTIEKEN.

Voyageurs-kilomètres.

Tonnes-kilomètres transportées.

Kilometer-reizigers.

Vervoerde kilometer-ton.

1933 4,414,720
1934 4,986,250
1935 7,997,660
1936 11,323,221
1937 14,365,000

1933 588,482
1934 648,409
1935 1,018,207
1936 1,440,846
1937 1,880,000 (évaluation)
(*schatting*)

STATISTIQUES COMPARANT LA SUBVENTION PAR TONNE-KILOMÉTRIQUE
TRANSPORTÉE AU COURS DES SEPT DERNIÈRES ANNÉES.

STATISTIEKEN TOT VERGELIJKING DER TOELAGE PER KILOMETER-TON
VERVOERD IN DEN LOOP DER ZEVEN LAATSTE JAREN.

(Subventions de l'Etat aux exploitations d'Europe
et à la liaison Belgique-Congo.)

(*Toelagen van den Staat aan de exploitatie in Europa
en aan de verbinding België-Congo.*)

Année. —	Subvention. —	Tonne-kilomètre transportée. —	Subvention par Tonne-kilomètre transportée. —
<i>Jaar.</i>	<i>Toelage.</i>	<i>Vervoerde kilometer-ton.</i>	<i>Toelage per vervoerde kilometer-ton.</i>
1931. . .	24,550,045	368,118	66.69
1932. . .	16,933,737	366,353	46.22
1933. . .	16,809,980	471,856	35.62
1934. . .	15,757,679	512,965	30.71
1935. . .	12,605,498	881,138	14.30
1936. . .	13,828,535	1,336,275	10.34
1937 (chiffres provisoires) (<i>voorloopige cijfers</i>)	20,532,000	1,750,000	11.73

CHAPITRE IV.

Marine.

Nous avons examiné, dans notre rapport de l'année précédente les raisons pour lesquelles l'existence d'une marine marchande était nécessaire à la Belgique.

Nous sommes heureux de constater que, depuis que ce rapport a paru, la flotte commerciale de notre pays n'a plus subi de diminution de tonnage et que le mouvement de diminution, qui était surtout sensible depuis 1930, a été arrêté.

Cela n'empêche cependant qu'en ce moment-ci notre flotte jauge encore 163,681 tonneaux de moins qu'au 1^{er} janvier 1930, soit une diminution de 32,1 p. c., alors que, pendant la même période, la flotte mondiale n'a été réduite que d'environ 5 p. c.

Ce n'est qu'au cours de l'année 1938 que la statistique du tonnage de la flotte marchande belge ressentira les effets des nouvelles constructions que les armateurs belges ont commandées aux chantiers nationaux, au moyen des crédits accordés par le Gouvernement.

Toute la flotte belge est restée en service bien que, pour certaines destinations desservies par les lignes belges, la hausse des frêts fut insignifiante, comparativement à celle constatée pour d'autres pays, tels que, par exemple les deux Amériques. Si les frets ont montré une amélioration marquée tout le long de l'année, ils ont de nouveau sensiblement fléchi, la baisse atteignant quelquefois jusque 40 et même 45 p. c.

Ce phénomène, qui n'est pas un fait exceptionnel dans l'histoire du marché des frets, prouve la nécessité, dans toutes les questions relatives à l'armement maritime, d'envisager, non pas des périodes par exemple annuelles ou même bisannuelles, mais bien des

HOOFDSTUK IV.

Zeewezen.

In ons verslag van verleden jaar, hebben wij de redenen onderzocht om dewelke het bestaan van een koopvaardij noodig was voor België.

Met genoegen stellen wij vast dat sedert het verschijnen van dit verslag, de handelsvloot van ons land geen vermindering van tonnemaat meer heeft ondergaan en dat de verminderingsbeweging, die vooral merkbaar was sedert 1930, werd stopgezet.

Dit belet evenwel niet dat, op dit oogenblik, onze vloot nog 163,681 ton minder meet dan op 1 Januari 1930, zegge een vermindering met 32.1 t. h., alswanneer gedurende hetzelfde tijdperk de wereldvloot slechts met ongeveer 5 t. h. is afgenomen.

Pas in den loop van het jaar 1938 zal de statistiek van de tonnemaat der Belgische koopvaardij de gevolgen ondervinden van het bouwen van nieuwe schepen die de Belgische reeders hebben besteld aan de nationale werven door middel van de kredieten door de Regeering verleend.

Heel de Belgische vloot is in dienst gebleven, ofschoon voor sommige bestemmingen, bediend door de Belgische lijnen, de stijging van de vrachtprijzen onbeduidend was, vergeleken bij deze vastgesteld voor andere landen, zooals bij voorbeeld Noord- en Zuid-Amerika. Zoo de vrachtprijzen een gestadige verbetering hebben aangetoond gedurende heel het jaar, zijn zij opnieuw merkkelijk gedaald, zoodat de verlaging soms 40 en zelfs 45 t. h. bereikte.

Dit verschijnsel, dat geen buitengewoon feit is in de geschiedenis der markt van de vrachtprijzen, bewijst dat het noodzakelijk is, in al de vraagstukken in verband met de scheepvaartrederij, in aanmerking te nemen niet tijdperken van bij voorbeeld één

périodes s'étendant sur un grand nombre d'années.

L'industrie maritime est une industrie qui présente des hauts et des bas très accentués, avec cette autre caractéristique que les hauts ont une durée très courte comparée à la durée des bas. Il s'en suit que, pour qu'il y ait compensation, les hauts doivent être d'autant plus accentués que la période des bas a été plus longue. Il s'ensuit également qu'une politique qui tend à donner de la vigueur à la marine marchande, ne peut être basée sur l'effet d'une période très courte.

On ne devra donc pas s'étonner que, dans un pays maritime par excellence, comme la Grande-Bretagne, les personnes les plus autorisées au sein du Gouvernement, ont rendu leurs concitoyens attentifs au fait que la marine marchande n'avait pas encore été en mesure de combler ses pertes antérieures, et, par conséquent, de prévoir dans ses bilans, les amortissements nécessaires. Quelques mois de frets favorables dans certaines directions ne peuvent compenser une période de crise des frets qui a débuté en 1921.

La continuité dans une politique d'appui à la marine marchande est donc un élément essentiel pour la réussite de cette politique.

Le manque de continuité entraîne non seulement des conséquences immédiates, mais réagit également sur les efforts faits antérieurement en ce sens qu'il leur enlève une grande partie de leur efficacité et compromet l'avenir.

Au Congrès International des ports maritimes, qui s'est tenu à Paris en novembre 1937, le porte-parole des armateurs français put faire le parallèle entre les résultats de la politique fragmentaire d'après-guerre, suivie par son pays en matière de marine mar-

jaar of zelfs twee jaar, maar wel tijdperken die zich uitstrekken over een groot aantal jaren.

De scheepvaartindustrie is een nijverheid die zeer uitgesproken hoogten en laagten kent, met dit ander kenmerk dat de hoogten een veel korteren duur hebben, vergeleken bij den duur van de laagten. Hieruit volgt dat opdat er vergoeding besta, de hoogten des te meer uitgesproken moeten zijn daar het tijdperk van de laagten langer heeft geduurd. Dit heeft insgelijks voor gevolg dat een politiek die er naar streeft de koopvaardij nieuw leven te geven, niet mag gesteund zijn op de uitslagen van een zeer kort tijdperk.

Men moet er zich dus niet over verwonderen dat, in een zeevaartland bij uitstek zooals Groot-Brittannië, de meest gezaghebbende personen in den schoot van de Regeering hun medeburgers attent hebben gemaakt op het feit dat de koopvaardij nog niet bij machte was geweest haar vroeger verlies te dekken en derhalve in haar balansen de noodige aflossingen te voorzien. Enkele maanden gunstig vervoer in zekere richtingen kunnen niet opwegen tegen een tijdperk van crisis der bevrachtingen die, in 1921, aanving.

De continuïteit in een politiek van steun der koopvaardij is dus een hoofdzakelijke factor voor het welslagen van deze politiek.

Het gemis van continuïteit geeft aanleiding niet alleen tot onmiddellijke gevolgen, maar het heeft eveneens zijn weerslag op de vroegere inspanningen met dien verstande dat het aan deze inspanningen een groot deel van hun doeltreffendheid ontnemt en de toekomst in gevaar brengt.

Op het internationaal congres van de zeehavens, dat werd gehouden te Parijs, in November 1937, kon de woordvoerder van de Fransche reeders de vergelijking trekken tusschen de uitslagen van de fragmentairisch oorlogsche politiek, die door zijn land

chande, et ceux obtenus avant-guerre par des lois s'étendant sur dix et douze années.

Le besoin de continuité dans les mesures prises se trouve d'ailleurs confirmé par les faits que nous avons vécus en Belgique même.

L'encouragement à la navigation maritime avait déjà été prévu au budget de 1934. Son insuffisance s'aggravait du fait même qu'il s'agissait d'une inscription dont le renouvellement n'était pas assuré. Cela n'a rien pu donner.

Le Gouvernement s'en rendit compte et, après une étude approfondie, proposa à l'approbation du parlement un programme de travaux et de dépenses extraordinaires échelonnés sur les derniers mois de 1935 et sur les années 1936, 1937 et 1938.

Ce programme comprenait :

N° 18. — Encouragement des constructions maritimes; total 160 millions, dont 51.5 pour 1936 et 108.5 pour les années 1937 et 1938.

N° 19. — Soutien extraordinaire à la marine marchande; total 75 millions, dont 25 millions pour 1936 et 50 millions pour les années 1937 et 1938.

Ce ne fut qu'à la suite de l'inscription au budget de 1936 de la première tranche de ces crédits que l'armement belge a pu se lancer résolument dans la voie de la commande de nouvelles unités à des chantiers belges de construction.

Grâce à cette politique de continuité, malgré que le terme de trois ans soit fort réduit, l'on a obtenu le réarmement de toute la flotte belge et assuré à nos chantiers nationaux un travail important qui a permis de réembaucher une main-d'œuvre spécialisée importante, qui se trouvait complètement réduite au chômage.

werd gevolgd op gebied van koopvaardij, en de uitslagen die vóór den oorlog werden verkregen door de wetten die zich uitstrekten over tien en twaalf jaar.

De noodzakelijkheid van continuïteit in de getroffen maatregelen wordt trouwens bevestigd door de feiten die wij in België zelf hebben beleefd.

De aanmoediging van de koopvaardij werd reeds voorzien op de begroting van 1934. Haar ontoereikendheid werd nog verergerd door het feit zelf dat het een krediet gold waarvan de vernieuwing niet was verzekerd. Dit heeft geen uitslagen kunnen opleveren.

De Regeering gaf zich hiervan reenschap en, na een grondige studie, legde zij aan het Parlement ter goedkeuring voor een programma van buitengewone werken en uitgaven verdeeld over de laatste maanden van 1935 en over de jaren 1936, 1937 en 1938.

Dit programma omvatte :

Nr 18. — Aanmoediging van het bouwen van zeeschepen; totaal 160 millioen, waarvan 51.5 voor 1936 en 108.5 voor de jaren 1937 en 1938.

Nr 19. — Buitengewone steun aan de koopvaardij; totaal 75 millioen waarvan 25 millioen voor 1936 en 50 millioen voor de jaren 1937 en 1938.

Pas na de uittrekking op de begroting van 1936 van de eerste schijf dezer kredieten, kon de Belgische rederij beslist den weg opgaan van het bestellen van nieuwe eenheden aan Belgische bouwerven.

Dank zij deze politiek van continuïteit, ofschoon de termijn van drie jaar zeer beperkt is, heeft men de vernieuwing van heel de Belgische vloot bekomen en aan onze nationale werven een aanzienlijk werk verzekerd dat heeft toegelaten belangrijke geschoolde werkkrachten opnieuw aan het werk te stellen die volledig tot werkloosheid gedoemd waren.

Le Ministre des Transports, dans son discours, au Sénat, du 27 janvier 1937, a éloquentement caractérisé ces résultats par des chiffres et nous croyons qu'il est utile de les reproduire ici :

« *L'arrêt des constructions en Belgique, disait le Ministre*, avait eu pour conséquence de porter à 2,500 le nombre des chômeurs directs et de 5,000 à 6,000 les chômeurs indirects.

» Grâce au programme gouvernemental, les effectifs actuels occupés à l'exécution du programme de renouvellement de notre flotte se chiffrent comme suit :

	Hommes.
» Chantier Cockerill	1,586
» Chantiers de Tamise et Ostende	650
» Cockerill, Seraing et sous-traitants	1,250
» Titan Anversoïis Hoboken.	130
» Ateliers de constructions électriques de Charleroi.	125
» Applications mécaniques et thermiques, Bruxelles	30
» Fondeurs et garnisseurs	375
» Electro-navale et industrielle, Anvers	50

Total hommes. . . 4,196
dont 200 employés et une quinzaine d'ingénieurs, soit la moitié d'une promotion universitaire.

» Pour un an et pour 4,000 hommes, l'économie se traduit, pour le fonds de chômage, par 27 millions.

» Mais il n'y a là qu'un des aspects du problème. Le programme du Gouvernement comporte des avantages immédiats pour la Nation et pour la classe ouvrière, car, au lieu de payer 27 millions pour les indemnités de chômage, les 4,000 intéressés touchent annuellement plus de 51 millions de salaires. A ces salaires il faut ajouter

De minister van Verkeerswezen, in zijn redevoering van 27 Januari 1937 in den Senaat, heeft deze uitslagen wel-sprekend gekenschetst door cijfers en wij achten het nuttig deze hier aan te halen :

« *Het stopzetten van het bouwen in België, verklaarde de minister*, had voor gevolg gehad dat het aantal rechtstreeksche werkloozen steeg tot 2,500 en het aantal onrechtstreeksche werkloozen tot 5 à 6,000.

» Dank zij het Regeeringsprogramma bedraagt de huidige getalsterkte van de arbeiders, te werk gesteld voor de uitvoering van het programma van vernieuwing onzer vloot, de volgende cijfers :

	Arbeiders.
» Werf Cockerill	1,586
» Werven van Temsche en Oostende	650
» Cockerill, Seraing en onder-aannemers	1,250
» Titan Anversoïis, Hoboken.	130
» Ateliers de constructions électriques de Charleroi.	125
» Applications mécaniques et thermiques, Brussel	30
» Smelters en garnierders.	375
» Electro-navale et industrielle, Antwerpen	50

Totaal arbeiders . . 4,196
waarvan 200 bedienden en een vijftiental ingenieurs, zegge de helft van een universiteitspromotie.

» Voor één jaar en voor 4,000 arbeiders, bedraagt de bezuiniging voor het werkloozenfonds 27 miljoen.

» Maar dit is slechts een der zijden van het vraagstuk. Het programma van de Regeering voorziet onmiddellijke voordeelen voor het land en voor de arbeidersklasse; immers, in stede van 27 miljoen te betalen voor den werkloozensteun trekken de 4,000 belanghebbenden jaarlijks meer dan 51 miljoen loon. Bij deze loonen die-

les traitements des intellectuels dont question plus haut. »

Et dans un autre passage du même discours l'honorable Ministre précisait :

« Il s'agit d'*avances*, et non de sub-sides, portant intérêt et dont le remboursement est garanti par une hypothèque en premier rang. »

A l'article 170 du Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1938, nous voyons figurer le crédit de 58,500,000 francs avec la mention « Encouragement à la construction maritime. Troisième tranche du fonds destiné à rajeunir la flotte et à venir en aide à la construction navale. »

Mais, alors que, en 1936 et en 1937, avait été inscrit chaque fois le crédit de 25 millions de soutien extraordinaire à la marine marchande, en 1938, au contraire, cette somme n'est plus inscrite au Budget des Dépenses extraordinaires. Ceci ne nous paraît pas conforme aux engagements pris antérieurement envers les armateurs, et est de nature à leur rendre bien difficile le respect de leurs engagements.

Pourquoi ce crédit de 25 millions n'est-il plus inscrit au budget de 1938? Il semble que, parce que les frets ont subi une certaine hausse, l'on a estimé que l'aide devenait inutile.

Nous devons cependant faire remarquer que, si l'on veut obtenir le redressement de la marine marchande belge, il faut un esprit de suite dans la politique et le courage de réaliser le programme. Ce n'est que, par cette méthode que des pays comme l'Italie, la Hollande, la France, l'Angleterre et l'Allemagne, sont parvenus à rénover et à étendre leur flotte. Ce n'est pas par des secours spasmodiques que l'on peut établir des lignes régu-

nen nog gevoegd de wedden van hooger bedoelde intellectueelen. »

In een anderen passus van dezelfde redevoering verklaarde de geachte minister verder :

« Het geldt *voorschotten*, en geen toelagen die interest opbrengen en waarvan de terugbetaling is gewaarborgd door een eersterangshypotheek. »

Bij artikel 170 van de begroting der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor 1938 komt een krediet voor van 58,500,000 frank met de vermelding « Aanmoediging van het bouwen van zeeschepen. Derde schijf van het fonds bestemd voor de verjonging van de vloot en voor hulpverleening aan het bouwen van zeeschepen. »

Maar terwijl in 1936 en in 1937 telkens het krediet van 25 miljoen buitengewone hulpverleening aan de koopvaardij werd uitgetrokken, wordt in 1938, daarentegen dit bedrag niet meer voorzien op de begroting der buitengewone uitgaven. Dit schijnt ons niet te strooken met de verbintenissen vroeger aangegaan tegenover de reeders en dit kan hun de naleving van hun verbintenissen zeer moeilijk maken.

Waarom wordt dit krediet van 25 miljoen niet meer uitgetrokken op de begroting van 1938? Het schijnt dat men heeft geoordeeld dat de hulp overbodig werd omdat de vrachtprijzen een zekere stijging hebben ondergaan.

Wij moeten echter doen opmerken dat, zoo men het herstel van de Belgische koopvaardij wil bekomen, er een geest van continuïteit in de politiek noodig is alsmede de moed om het programma uit te voeren. Alleen door deze methode zijn landen zooals Italië, Nederland, Frankrijk, Engeland en Duitschland er in geslaagd hun vloot te vernieuwen en uit te breiden. Niet door hulpverleening af en toe kan men de regelmatige lijnen aan-

lières pour lesquelles il faut prendre des engagements à très longue haleine et disposer d'une organisation coûteuse qui ne peut se créer et se maintenir pour de courtes périodes.

La hausse des frets a été, effectivement, assez forte dans certaines directions, mais beaucoup moins forte dans d'autres, et, s'il est vrai que, pendant quelques mois, les frets ont été fort rémunérateurs, la période de cette prospérité a été malheureusement très courte, et, aujourd'hui déjà, la baisse est considérable puisqu'elle atteint, pour tous les trafics, au moins 30 p. c. et, pour certains trafics, 45 p. c. Pour la Méditerranée par exemple, les frets sont tombés de 12/9 à 6/6, soit en-dessous du prix de revient et plus bas qu'à la fin de l'année 1936 et au commencement de 1937 quand le secours de 25,000,000 de francs pour l'exercice 1937 fut voté.

Si l'on ne veut pas annihiler le résultat des efforts faits les années antérieures pour sauver la marine marchande belge et diminuer le chômage résultant de l'inactivité des navires, il y a lieu de continuer, en 1938, l'aide prévue à la navigation.

Il n'y a pas de doute que le programme de trois ans pour l'aide à la navigation et l'aide à la construction formait un tout sur lequel les armements se sont basés pour établir leur plan d'action.

Dans ces conditions, nous pensons que l'honorable Ministre des Transports ferait œuvre sage en demandant au Conseil des Ministres de réexaminer le problème.

La navigation et la construction entraînent des dépenses élevées d'entretien, de réparation et de fournitures d'objets divers qui occupent de multiples industries. On peut évaluer à

leggen voor dewelke er verbintenissen op zeer langen termijn moeten worden aangegaan noch beschikken over een kostelijke inrichting die niet kan worden tot stand gebracht en gehandhaafd voor korte tijdstippen.

De stijging van de vrachtprijzen is werkelijk vrij sterk geweest in sommige richtingen doch veel minder hoog in andere richtingen, en, zoo het waar is dat gedurende enkele maanden de vrachtprijzen zeer reudeerend zijn geweest, is het tijdperk van dezen voorspoed ongelukkig zeer kort geweest en nu reeds is de daling aanzienlijk vermits zij voor al het verkeer minstens 30 t. h. bereikt en voor sommige verkeerstakken 45 t. h. Voor de Middellandsche zee, b. v. zijn de vrachtprijzen gevallen van 12-9 op 6-6, zegge lager dan den kostenden prijs en lager dan op het einde van 1936 en in het begin van 1937 toen de hulp van 25 millioen frank voor het dienstjaar 1937 werd goedgekeurd.

Wil men den uitslag van de inspanningen, die werden gedaan tijdens de vorige jaren om de Belgische koopvaardij te redden en om de werkloosheid te verminderen, die het gevolg was van de werkloosheid van de schepen, dan moet men, in 1938, de voorziene hulp aan de scheepvaart verder verleenen.

Het staat buiten kijf dat het programma van drie jaar voor hulpverleening aan de scheepvaart en aan den scheepbouw een geheel vormde op hetwelk de reederijen zich hebben gesteund om hun actieplan op te maken.

In deze voorwaarden meenen wij dat de geachte minister van Verkeerswezen wijs zou handelen met aan den Ministerraad te vragen dat hij het vraagstuk opnieuw zou onderzoeken.

De scheepvaart en de scheepsbouw geven aanleiding tot aanzienlijke uitgaven van onderhoud, van herstelling en van levering van verschillende voorwerpen die aan talrijke nijverheids-

plus de 20,000 les ouvriers et employés qui sont intéressés directement à la navigation seule. Et l'on ne peut pas perdre de vue qu'une marine belge est nécessaire pour le ravitaillement régulier du pays et que tout particulièrement, en temps de guerre, une marine nationale pourrait seule assurer les besoins de la nation et de l'armée.

* * *

Mesdames, Messieurs, votre Commission des Transports a approuvé le présent rapport et a conclu à l'adoption du Budget du Ministère des Transports pour l'exercice 1938, à l'unanimité.

Le Président,
F. TOCH.

Le Rapporteur,
H. DE LABARRE D'ERQUELINNES.

takken werk verschaffen. Men kan het aantal arbeiders en bedienden, die rechtstreeks zijn betrokken bij de scheepvaart alleen, ramen op meer dan 20,000. En men mag niet uit het oog verliezen dat een Belgische koopvaardij noodig is voor de regelmatige bevoorrading van het land en dat, gansch bijzonder in oorlogstijd, een nationale koopvaardij alleen zou kunnen voorzien in de behoeften van het land en van het leger.

* * *

Mevrouwen, Mijne Heeren, Uw Commissie van Verkeerswezen heeft eenparig het verslag goedgekeurd en besloten tot aanneming der begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1938.

De Voorzitter,
F. TOCH.

De Verslaggever,
H. DE LABARRE D'ERQUELINNES.

ANNEXE.

La commune de Gentbrugge, importante non seulement par sa population, son étendue, mais en même temps par un développement continu et son industrie progressante, a le grand désavantage d'être traversée littéralement par le chemin de fer de ceinture.

Cet inconvénient s'aggrave encore du fait que sept passages à niveau empêchent, d'une manière permanente, la circulation.

Or, depuis plusieurs années, l'administration des Chemins de fer, en commun accord avec le Département des Travaux Publics, a reconnu ce grand obstacle et étudié les moyens pour y remédier. Nombre de projets ont été avancés, plans et études développés et maints pourparlers engagés.

Le seul moyen de sauver la commune de Gentbrugge de cet état de choses, a semblé être la surélévation totale du chemin de fer et la construction de sept viaducs.

Ce projet a d'ailleurs reçu l'approbation de l'Administration communale de Gentbrugge, de la population tout entière, ainsi que de la Chambre de Commerce de Gand, le Touring Club, etc.

Malheureusement, ces projets n'ont pas été réalisés et, depuis lors, les Administrations des Chemins de fer et des Travaux publics ont élaboré des plans tendant à supprimer le passage à niveau de la chaussée de Bruxelles (Arsenal). La réalisation de ce projet serait de nature à mutiler complètement cette chaussée, qui est, en cet endroit, large et droite, bordée de nombreuses et belles maisons de commerce très florissantes; elle forme, au surplus, le centre géographique de la commune; bref elle est une des plus belles routes nationales du pays.

BIJLAGE.

De gemeente Gentbrugge, belangrijk niet alleen door haar bevolking en haar uitgestrektheid, doch tevens door een voortdurende ontwikkeling en een voortschrijdende nijverheid, heeft het groot nadeel letterlijk doorsneden te worden door den ringspoorweg.

Dit bezwaar wordt nog verergerd door zeven overwegen die bestendig het verkeer belemmeren.

Welnu, sedert verschillende jaren heeft het bestuur der Spoorwegen in gemeen overleg met het departement van Openbare Werken, dezen grooten hinder erkend en de middelen bestudeerd om dit te verhelpen. Tal van ontwerpen werden vooruitgezet, plannen en studiën ontwikkeld en menige bespreking gehouden.

Het eenig middel om de gemeente Gentbrugge te helpen, is de totale verhooging gebleken van den spoorweg en den bouw van zeven viaducten.

Dit ontwerp heeft trouwens de goedkeuring verkregen van het gemeentebestuur van Gentbrugge, van de geheele bevolking, alsmede van de Handelskamer van Gent, de Touring Club, enz.

Ongelukkig werden deze ontwerpen niet verwezenlijkt en hebben de besturen der Spoorwegen en der Openbare Werken plannen opgemaakt strekend tot de afschaffing van den overweg aan de Brusselschen steenweg (Arsenaal). De uitwerking van dit plan zou dezen steenweg volledig verminken waar hij, op deze plaats, breed en recht is, bezet met talrijke en schoone bloeiende handelshuizen; hij vormt bovendien het aardrijkskundig centrum der gemeente; kortom, het is een der schoonste nationale banen van het land.

Le dernier et nouveau projet qui est à l'étude et qui prévoit le détournement de la Chaussée, cause de légitimes inquiétudes à la population et à l'administration communale.

C'est pourquoi celle-ci insiste vivement pour voir réaliser l'exhaussement total du chemin de fer de ceinture, qui mettrait fin, une fois pour toutes, à une situation qui entrave par trop le développement de la commune.

Elle a, pour ces raisons, fait part à la Commission des Transports du Sénat de ses désirs et de ses inquiétudes.

Het laatste en nieuw ter studie liggend ontwerp en de omlegging van den steenweg verontrust, met reden, de bevolking en het gemeentebestuur.

Daarom dringt dit ten eerste aan om de algeheele verhooging van den ringspoorweg te zien gebeuren, die eens voor altijd een einde zou maken aan een toestand die de uitbreiding der gemeente te zeer in den weg staat.

Om deze redenen heeft zij haar wenschen en onrust aan de Senaatscommissie van Verkeerswezen medegedeeld.