

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1939-1940.

VERGADERING VAN 19 MAART 1940.

Verslag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende de Begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1940.

(Zie de n^{rs} 4-XX, 65, 111, 139 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 14, 15, 20, 21 en 22 Februari 1940; n^{rs} 5-XX van den Senaat.)

Aanwezig : de heeren TOCH, voorzitter; BUISSET, CASTERMAN, CLAUS, DEMETS (Adolf), DENS, FORTON, GALDEROUX, LALEMAND, MOLET, ROLAND en Graaf DE LA BARRE D'ERQUELINNES, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Het lijkt ons overbodig elk der kredieten op de Begrooting van Verkeerswezen uitgetrokken, omstandig te onderzoeken, eerst en vooral omdat de ons voorgelegde begrooting werd uitgewerkt vóór de internationale crisis en derhalve geen rekening houdt met de verschillende factoren die haar grondig kunnen wijzigen, vervolgens omdat de geachte verslaggever in de Kamer, de heer Van Glabbeke, de verschillende begrotingsposten nauwgezet heeft onderzocht en dienaangaande de noodige inlichtingen verstrekt.

Op te merken valt dat ,na aftrek van de kredieten voorzien voor de posten, de Begrooting van Verkeerswezen voor 1940 213,783,860 frank bedraagt, wat een verhooging vertegenwoordigt met 6,808,588 frank op de kredieten voor 1939 goedgekeurd.

Feitelijk is die verhooging van uitgaven minder aanzienlijk. De beide begrotingen werden op verschillende basis berekend. Op de begrooting voor 1939 staan de uitgaven voor wedden voor 94 t. h. + 5 t. h. Die 94 t. h. vertegenwoordigen het werkelijk ontvangen bedrag, na aftrek van de 6 t. h. voor de Kas van Weduwen en Weezen, en de 5 t. h. vertegenwoordigen het schommelend gedeelte op grond van het index betaald.

(2)

Op de begrooting voor 1940 staan de wedden voor 100 t. h. + 5 t. h.

Zoo de uitgaven voor de wedden in 1939 waren berekend geworden op dezelfde basis als voor 1940, dan zou de post : Uitgaven voor personeel (posten uitgesloten) in 1939 70,324,200 frank in plaats van 66,104,800 frank hebben bedragen.

Dit herleidt de verhooging van de Begrooting van Verkeerswezen voor 1940 tot zoowat 2 1/2 miljoen vergeleken met die voor 1939.

HOOFDSTUK I.

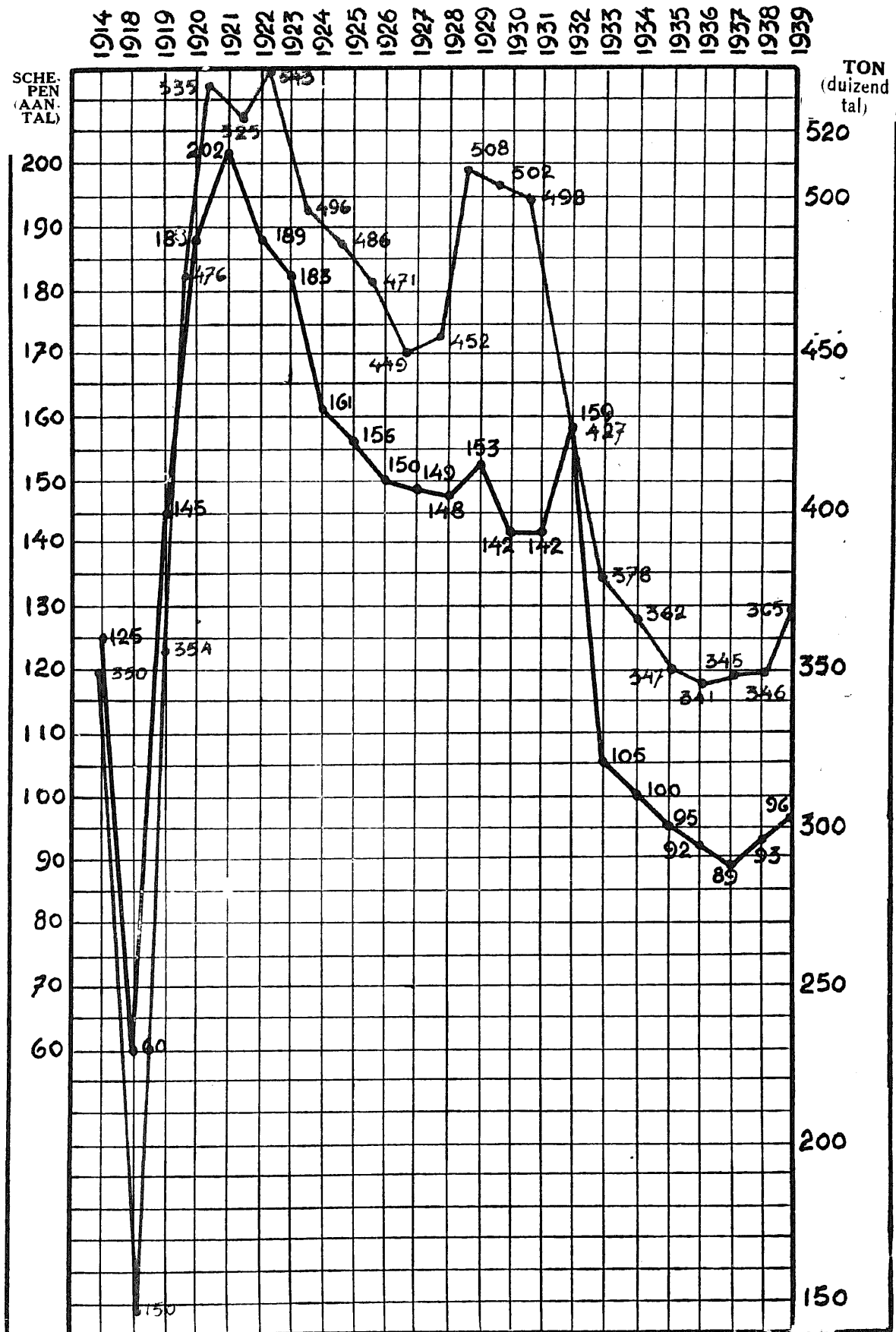
ZEEWEZEN.

De Belgische koopvaardijvloot.

Onze koopvaardijvloot telde op 1 Januari 1914, 125 eenheden metende ongeveer 350,000 brutto ton; na den wereldoorlog, telde zij nog 60 eenheden metende 150,000 ton. Gedurende de vijandelijkheden, heeft zij dus, van 1914 tot 1918, meer dan de helft van haar tonnemaat verloren (52 t. h. van haar eenheden, 58 t. h. van haar tonnemaat).

In de eerste jaren na den oorlog, herstelde zij zich tamelijk vlug, dank zij de economische bedrijvigheid alsdan, om haar maximum omvang te bereiken gedurende de jaren 1921 tot 1923. Doch vanaf dit jaar, ondanks de oplevingen in 1929 en 1930, bracht een bestendige inzinking onze koopvaardijvloot tot den minderwaardigen toestand die thans zooveel onrust baart.

Bijgaande *grafische voorstelling* geeft de schommelingen aan van het getal onzer schepen en hun brutto tonnemaat tijdens de jaren volgend op den wereldoorlog.



De rode lijn verbeeldt de *tonnemaat*.
De zwarte lijn verbeeldt het *aantal schepen*.

Dit verval is des te meer voelbaar dat de tonnemaat der varende schepen in de wereld steeg van 45.5 miljoen ton in 1927 tot 65.25 miljoen ton in 1937, zegge een vermeerdering met 44 t. h.

Einde Juli 1939 telde de Belgische koopvaardijvloot 89 schepen. Doch, sedert den aanvang van de vijandelijkheden is dit aantal geslonken wegens oorlogsfeiten of zeegevaar.

Ziehier de lijst van deze verliezen die een vermindering met 5.9 t. h. vertegenwoordigen van de brutto tonnemaat bij den aanvang der vijandelijkheden.

Naam van het schip.	Tonnemaat		Reederij.	Oorzaak van het verlies
	Brut.	DW.		
<i>S.S. Adour</i>	1,104	1,750	Deppe.	Zeegevaar.
<i>M/V. Alex Van Opstal</i> .	5,833	8,170	Cie Maritime Belge.	Oorlogsfeit.
<i>S.S. Joséphine Charlotte</i> .	3,405	5,075	Idem.	Idem.
<i>S.S. Kabinda</i>	5,051	7,950	Idem.	Zeegevaar.
<i>S.S. Meuse</i>	681	1,035	Hermans.	Vermoedelijk id.
<i>S.S. Quenast</i>	509	780	Idem.	Zeegevaar.
<i>S. S. Rosa</i>	1,103	1,850	Idem.	Oorlogsfeit.
<i>S.S. Suzon</i>	2,121	3,300	Goossens.	Idem.
<i>S.S. Charles</i>	516	760	Hermans.	Zeegevaar.
<i>S.S. Louis Sheid</i>	5,945	9,332	Deppe.	Idem.
	26,268	40,002		

* * *

Haar aandeel in ons havenverkeer.

Na den omvang te hebben uiteengezet van de inzinking onzer vloot, tijdens deze laatste zeventien jaar, verdient het na te gaan wat het aandeel der Belgische koopvaardijvloot is in ons havenverkeer. Helaas, het aandeel van onze vlag in de beweging onzer havens is beslist ontoereikend en verre van de economische zelfstandigheid van onze Natie te verzekeren. Dit moge ten overvloede blijken uit volgende statistieken.

BINNENGEKOMEN SCHEPEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN.

Jaar.	Aantal schepen.	Tonnemaat.	Belgische schepen.	Tonnemaat.	% op tonnemaat.
1913	7,056	14,146,819	502	921,722	8.5
1919	4,820	5,267,491	632	764,886	14.6
1920	7,689	10,858,926	949	1,089,382	10.0
1921	8,076	12,980,874	535	775,590	5.7
1925	9,971	20,201,628	866	1,276,219	6.3
1930	11,002	23,465,452	729	1,410,465	6.0
1935	11,125	22,135,257	578	975,967	4.5
1937	12,386	25,121,476	586	1,155,445	4.6
1938	11,762	24,144,705	553	1,365,429	4.8
1939	9,524	19,387,970	540	1,173,291	6.0

Dergelijke toestand doet zich voor in de haven van Gent, als moge blijken uit onderstaande cijfers die het t. h. vertegenwoordigen van de binnengekomen Belgische schepen.

1933		4.1
1934		4.6
1935		6.4
1936		3.7
1937		4.6
1938		3.8

Deze cijfers verdienen te worden overwogen. Zij toonen aan dat het verkeer in onze havens bijna geheel in handen van vreemdelingen is. Deze toestand stelt voor het land een levensvraag. Hij brengt onze economische zelfstandigheid in het gedrang, met aan andere naties de zorg over te laten de economische bedrijvigheid van België te verzekeren en, in het huidig conflict, laat hij ons niet meester alleen over onze weerstandsmogelijkheden.

Een einde moet dus worden gemaakt aan een toestand die reeds al te lang duurt en de Regeering heeft voor plicht voor de komende jaren een ernstig plan van zeevaartpolitiek uit te werken.

Het aandeel der vreemde paviljoenen in de beweging der Antwerpsche haven.

Vermits de vreemde paviljoenen een ruim aandeel nemen in ons havenverkeer, past het na te gaan in welke mate elke natie daartoe bijdroeg vóór den oorlogstoestand tusschen de Verbondenen en Duitschland, en in hoever elk land er sindsdien nog toe bijdraagt.

Onderstaande tabel geeft ons voor de jaren 1936, 1937, 1938 en voor de eerste drie oorlogsmaanden van 1939 het percentsaandeel op van elke natie in de havenbeweging van Antwerpen.

	1936	1937	1938	1939 Sept. - Oct. - Nov.
	%	%	%	%
Duitschland	26.2	26.7	25.3	0
Engeland	23.2	24.0	23.7	17.8
Frankrijk	9.0	8.3	8.8	4.8
Noorwegen	7.2	6.5	7.6	11.9
Nederland	6.1	6.5	7.4	17.3
Zweden	4.4	4.0	3.7	5.4
Denemarken	—	3.05	3.6	5.4
Vereenigde-Staten	—	3.14	3.1	6.3
België	4.4	4.6	4.8	11.7

De laatste kolom wijst duidelijk op de ontreddeering door de internationale gebeurtenissen in onze maritieme betrekkingen gebracht. De oorlogvoerende landen waren de beste klanten der Antwerpsche haven. Onder hen bekleedde Duitschland de eerste plaats; de beweging van Engelsche en Fransche schepen onderging een zeer gevoeligen achteruitgang. Deze feiten kunnen niet anders dan een ernstigen weerslag hebben op de leiding onzer zaken; zij kunnen de voortzetting onzer nationale bedrijvigheid in een hachelijken en gevaarlijken toestand brengen.

De invloed van den huidige oorlog op ons havenverkeer.

Enkele cijfers kunnen ons een beeld geven van den weerslag van dezen oorlog op het Antwerpsch havenverkeer.

Zij zullen aantoonen dat door den huidige oorlog : A *(het aantal schepen, die onze havens binnenvoeren, is geslonken, evenals B) de omvang aan goederenverkeer.*

A. — Binnenvaarten.

Voor de eerste acht maanden van 1939 was een verhooging geboekt van 6.1 t. h. tegenover 1938.

1938. Januari tot Augustus : 7,731 schepen binnengevaren 15,872,842 netto metr. ton

1939. Januari tot Augustus : 8,203 schepen binnengevaren 16,859,524 netto metr. ton.

Maar van na de oorlogsverklaring is de daling loodrecht :

1938. Sept., Oct., Nov. : 3,024 schepen binnengevaren. 6,174,977 netto metr. ton.

1939. Sept., Oct., Nov. : 981 schepen binnengevaren. 1,877,024 netto metr. ton.

Teruggang : 67.6 t. h. 69.6 t. h.

Er dient aangestipt dat in normalen tijd de *regelmatige lijnen* de basis vormen van het havenverkeer te Antwerpen : voor het jaar 1938 b.v., op een totale tonnemaat van 24,144,705 netto metrische ton bij het binnenvaren, vielen 17,670,000 ton, zegge 73.18 t. h. aan de regelmatige lijnen en 5,545,000 ton of slechts 22,96 t. h. aan de « tramps ». Wegens de vermindering van het verkeer en het ophouden der schepen in de controlebasissen der oorlogvoerenden, is deze verhouding diep gewijzigd; men mag aannemen dat de regelmatige lijnen en de « tramps » thans een gelijk aandeel nemen in het verkeer.

B. — Goederenverkeer.

Hier ook zullen wij de vergelijking maken : 1^o tusschen de eerste acht maanden van 1939 (vóór de oorlogsverklaring) en de eerste acht maanden van 1938; 2^o tusschen September, October en November 1938 en September, October en November 1939.

I. — TIJDSSPANNE VAN 1 JANUARI TOT 31 AUGUSTUS DER JAREN 1938 EN 1939.

Binnengevaren langs zee :

	Invoer.	Doorvoer.	Totaal.
1938.	5,240,034	2,667,902	7,907,936
1939.	5,261,528	2,554,747	7,816,275
Vergelijking	+ 21,494 of 0.4 %	— 225,506 of 4.2 %	— 91,661

Uitgevaren langs zee :

	Uitvoer.	Doorvoer.	Totaal.
1938.	3,656,474	3,703,011	7,359,489
1939.	4,915,153	3,477,505	8,392,658
Vergelijking	+ 1,258,679 of 34.4 %	— 225,506 of 6.1 %	+ 1,033,169

Deze tabel geeft aan dat het nationaal verkeer in de twee richtingen met 14.3 t. h. gestegen is, wat wijst op een heropbeuring der nationale nijverheid gedurende de maanden die aan den oorlog voorafgingen. De doorvoer daarentegen had in dezelfde tijdsspanne afgenomen met 5.3 t. h.

II. — MAANDEN SEPTEMBER, OCTOBER EN NOVEMBER DER JAREN 1938 EN 1939.

Binnengevaren langs zee (ton) :

	Invoer.	Doorvoer.	Totaal.
1938 September . .	651,814	359,827	1,011,641
October . . .	662,187	264,047	926,234
November . . .	705,549	294,355	999,904
1939 September . .	277,758	149,915	427,673
October . . .	425,735	64,847	490,582
November . . .	559,656	96,817	656,473
Vergelijking :			
September . .	— 374,056 (57.3 %)	— 209,912 (58.3 %)	— 583,968
October . . .	— 236,452 (35.7 %)	— 199,200 (75 %)	— 435,652
November . . .	— 145,893 (20.6 %)	— 197,538 (67.1 %)	— 343,431

Uitgevaren langs zee (ton) :

	Uitvoer.	Doorvoer.	Totaal.
1938 September . .	538,661	454,486	993,147
October . . .	628,646	413,708	1,042,354
November . . .	673,906	492,254	1,166,160
1939 September . .	444,397	306,184	750,581
October . . .	371,817	95,146	466,963
November . . .	403,910	96,353	500,263
Vergelijking :			
September . .	— 94,264 (17.5 %)	— 148,302 (32.6 %)	— 242,566
October . . .	— 256,829 (40.9 %)	— 318,562 (70 %)	— 575,391
November . . .	— 269,996 (40 %)	— 395,901 (80.4 %)	— 665,897

Uit de lezing van deze tabel blijkt dat in de beide richtingen het nationaal vervoer is verminderd :

in September met 39.3 t. h. ;

in October met 38.2 t. h. ;

in November met 30.1 t. h. ;

Het transito-verkeer nam af : in September met 43.9 t. h. ;

in October met 76.3 t. h. ;

in November met 75.3 t. h.

De zeevaart en de bevoorrading van het land.

Wegens de ontoereikendheid van de Belgische koopvaardijvloot en den noodlottigen invloed dien deze oorlog niet kon nalaten uit te oefenen op het verkeer in onze havens, hebben het bestuur van het Zeewezen en de Mobilisatiedienst vanaf het begin der vijandelijkheden het vraagstuk van de vereischte tonnemaat onderzocht welke in de huidige omstandigheden noodig is om de bevoorrading van het land in producten en grondstoffen van overzee te verzekeren.

De bezorgdheid van deze instellingen liep over den invoer van producten uit onze kolonie. Over den invoer van voedingsproducten evenals van grondstoffen die niet voortkomen uit Congo, (ertsen, katoen, wol, enz.) en over den invoer van motorbrandstoffen.

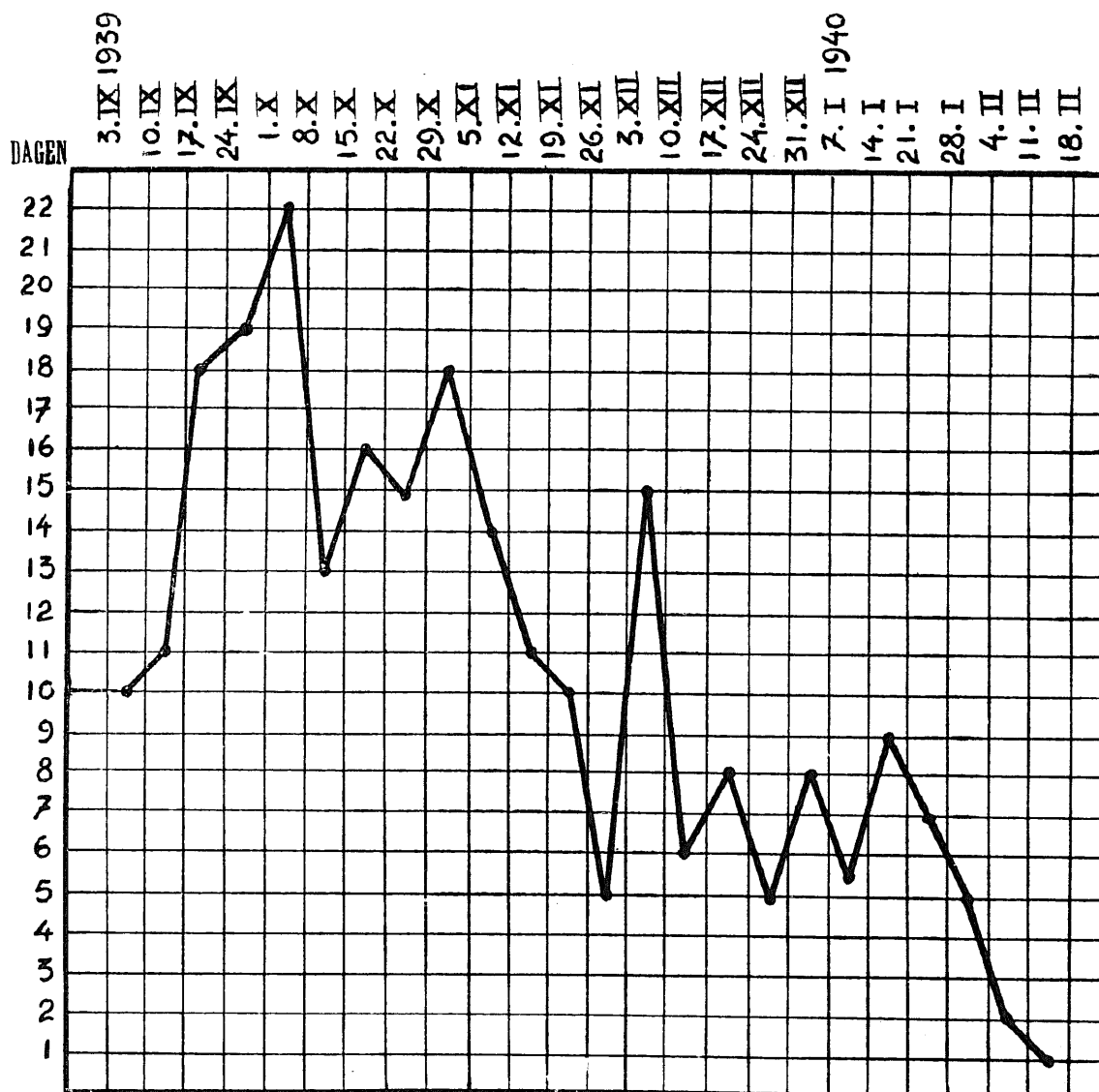
Wat betreft het vervoer tusschen de Kolonie en het Moederland vertegenwoordigt de vloot van de Compagnie Maritime Belge gehecht aan de lijn van Congo, een voldoende tonnemaat om in de behoeften te voorzien. Het spreekt vanzelf dat de vertraging ondergaan door onze schepen in de controle-stations van de oorlogvoerenden hun rendearing vermindert en aldus is voor onze lijn van Congo het aantal reizen dat een schip per jaar kan doen, geslonken van 8 op 6.

Ten einde het tekort te verhelpen, dat werd veroorzaakt door een langzamer gaan en keeren der gemengde pakketbooten en der vrachtschepen en ook om in dezelfde maat als vroeger het verkeer tusschen België en zijn kolonie te verzekeren, heeft de Belgische Maatschappij (Lloyd Royal) op de lijn het aantal schepen en de tonnemaat verhoogd.

Terwijl in Juli 1939 de dienst Antwerpen-Congo werd verzekerd door vier gemengde pakketbooten met een globale tonnemaat Deadweight van 28,600 ton (56 dagen reis) en door zeven cargo-booten met een tonnemaat deadweight van 56,596 ton (63 dagen reizen), wordt deze dienst thans verzekerd door drie gemengde pakketbooten met een globale tonnemaat deadweight van 21,315 ton (63 dagen reizen) en door negen cargo-booten met een totale tonnemaat deadweight van 73,791 ton (77 dagen reizen), hetgeen aan het verkeer met onze kolonie ongeveer dezelfde tonnemaat verzekert.

Maar voor het geheel van de transportmiddelen die de overzeesche producten aanvoeren, bereikt de ontoereikendheid van onze tonnemaat ongeveer 2 miljoen ton per jaar, vertegenwoordigende ongeveer 350,000 ton scheepsruimte. De rendeeing van onze schepen is merkelyk verminderd tengevolge van de vertraging die zij ondergaan in de controlestations van de oorlogvoerenden en in de betrekkingen met Noord-Amerika; in stede van zes reizen per jaar te doen, kan ieder schip er nog slechts vijf doen.

Onder bijlage II van het belangwekkend verslag van den geachten heer Carton de Tournai over de Begrooting van Buitenlandsche Zaken, vinden wij de lijst van de Belgische schepen die tusschen 4 September 1939 en 13 Februari 1940 werden gepraaid door de Engelsche en Fransche overheden. Deze lijst heeft ons toegelaten onderstaande grafiek op te maken die voor iedere week het gemiddelde aantoon van het aantal dagen gedurende dewelke onze schepen werden opgehouden. Uit deze grafiek blijkt dat, zoo de toestand niet volstrekt bevredigend is, hij niettemin in den loop dezer laatste weken verbeterd is.



Te treffen maatregelen.

Het spreekt vanzelf dat het behoud der vreemde zeevaartrijnen de gansche aandacht der Regeering moet gaande maken vermits deze lijnen in de laatste jaren ten grondslag lagen aan het verkeer van onze havens. Maar vermits de Duitsche lijnen zijn verdwenen en daar de bedrijvigheid van de Fransche en Engelsche lijnen merkelijk werd ingekrompen terwijl deze van Noorwegen en Nederland een merkelijken achteruitgang hebben ondergaan, vloeit hieruit voort dat het zeewezen in de volstreekte noodzakelijkheid verkeert de nationale tonnemaat uit te breiden indien zij de bevoorrading van het land in levensmiddelen en in grondstoffen alsmede den uitvoer der afgewerkte producten wil verzekeren.

Daartoe zijn er drie oplossingen mogelijk :

- 1^o Het bouwen van schepen;
- 2^o Het aankopen van eenheden uit tweede hand;
- 3^o Het bevrachten van schepen.

I. — Bouwen van schepen.

De wet van 1 Februari 1939 tot inrichting, met de samenwerking van onze parastatale instellingen, van het zeevaartkrediet, ten einde den scheepsbouw te bevorderen, heeft aanleiding gegeven tot het bouwen van enkele nieuwe eenheden. Zichier de lijst dezer schepen :

	Aantal schepen.	Tonnemaat per eenheid.	Globale tonnemaat.	
Cockerill	3	8,000	24,000	C ^{ie} Maritime Belge. Plouvier Maritime. C ^{ie} Belge de Manut.
Boël et Fils . . .	2	2,800	5,600	
	1	1,500	1,500	
			31,100	

Er dient aangestipt dat de C. M. B. zonder bemiddeling der parastatale instellingen bij Cockerill een vierde schip, ook van 8,000 T.D. W. heeft besteld.

Deze schepen kunnen worden geleverd en in exploitatie gesteld binnen een termijn van tien of vijftien maanden.

Het is te wenschen dat alle inspanningen worden gedaan om aan de wet van 1 Februari 1939 ruimer uitslagen te doen opleveren. Onze werven zullen aldus meer bedrijvigheid kennen, onze arbeiders zullen meer mogelijkheid bezitten om werk te verkrijgen en ons land zal er een verbetering van zijn uitrusting bij vinden.

Het werkvermogen van onze scheepswerven is het volgende: de Cockerillwerf en de Antwerp Engineering zijn alleen bij machte groote transatlantische eenheden te bouwen; hun productievermogen wordt geraamd op ongeveer 50 duizend ton D. W. per jaar.

De Cockerillwerf beschikt over 7 coulissen voor groote schepen en de Antwerp Engineering over 2 droge dokken. Zij zouden gelijktijdig 8 schepen van 8,400 ton of 10 schepen van 6,000 ton kunnen bouwen.

De werf Boël te Temsche kan per jaar 12,000 ton D. W. voortbrengen en eenheden van 3 tot 4,000 ton D. W. bouwen.

De overige werven, Sabarn te Brugge, Beliard Crighton te Oostende en de Werf te Rupelmonde, kunnen ongeveer 5,000 ton per jaar voortbrengen aan schepen van kleine tonnemaat (kustvaarders).

II. — Aankoop van eenheden uit tweede hand.

Zoo het bouwen van schepen onontbeerlijk blijkt moet er evenwel worden toegegeven dat dit ons niet onmiddellijk heel de noodige vermeerdering van tonnemaat kan opleveren. Ten einde dus ons gemis van tonnemaat aan te vullen werd voormelde wet van 1 Februari 1939 toegepast ten einde toe te laten door het verleen van kredieten acht schepen uit tweede hand te koopen met een gezamenlijke tonnemaat van 10,030 ton D. W. onderverdeeld als volgt :

Naam van het schip.	Tonnemaat.		Reederij.
	Brutto.	D.W.	
<i>S.S. Anne-Marie (ex Themis)</i>	251	330	J. en C. Snauwaert.
<i>S.S. Bizon (ex Ellen)</i>	783	1,250	S. A. Sonaco.
<i>M.S. « Eminent »</i>	480	675	S. A. Armaco.
<i>S.S. Frédéric (ex Takis)</i>	1,698	2,350	S. A. de Pont-Brûlé.
<i>S.S. Jacqueline</i>	298	380	J. en C. Snauwaert.
<i>S.S. Jeannette</i>	355	460	Idem.
<i>S.S. N... (ex Ninfea)</i>	622	710	J.P. Folchi (« Les Tannins Alpha »).
<i>M.S. Rubens (ex Munmotor)</i>	2,450	3,875	Reederij Vervliet.
		10,030 T.DW.	

Andere schepen werden eveneens aangekocht sedert 1 September 1939, zonder bemiddeling der parastatale instellingen, om te worden geëxploiteerd onder Belgische vlag. Het zijn :

Naam van het schip.	Tonnemaat		Reederij.
	Brutto.	D.W.	
<i>S.S. Brabo (ex Laimdota)</i>	3,528	5,970	Armement Anversois.
<i>S.S. Gandia (ex Koningstein)</i>	9,352	13,586	C ^{ie} Maritime Belge.
<i>S.S. Julia (ex Teddy)</i>	549	750	Reederij Belgica.
<i>Mafuta (ex Ronald)</i>	6,322	10,000	C ^{ie} Maritime Belge.
<i>Ville d'Anvers</i>	7,430	—	S. A. Sté Marit. Anversoise
<i>Ville de Hasselt</i>	8,862	—	Idem.
<i>Ville de Bruges (ex Présid. Harding)</i>	13,869	—	Idem.
<i>Ville de Gand</i>	7,590	—	Idem.
<i>Ville de Liège</i>	7,430	—	Idem.
<i>Ville de Mons</i>	7,430	—	Idem.
<i>Ville de Namur</i>	7,430	—	Idem.
<i>Ville d'Arlon</i>	7,555	—	Idem.
<i>N^o 58 (Schip in Zweden in aanbouw)</i>	—	9,200	C ^{ie} Maritime Belge.

Het zijn deze acht laatste schepen met een gezamenlijke tonnemaat van 8,500 ton D. W. die onlangs werden verkocht door de United States Line aan de Antwerpsche scheepvaartmaatschappij.

Deze verrichting heeft in Duitschland bepaalde kritiek uitgelokt.

De Duitsche bladen hebben deze verrichting als verrassend bestempeld en zij hebben de Belgische Regeering ervan beschuldigd zich te hebben geleend tot een zaak waarvan de aard en het opzet er zouden in bestaan de belangen der vijanden van Duitschland te dienen. Zij voegden erbij dat de Regeering van Noorwegen met meer wijsheid had gehandeld door haar instemming te weigeren voor de overdracht dezer schepen onder Noorweegsche vlag.

Deze kritiek mist allen grond.

Het is waar dat de overdracht onder Noorweegsche vlag van bedoelde vloot ongeveer drie maanden geleden werd overwogen en dat de Regeering van Noorwegen zich daartegen heeft verzet.

Maar het is volstrekt niet zeker dat deze weigering haar oorsprong heeft gevonden in de bijzondere omstandigheden in dewelke de Duitsche pers beweert de zaak te wikkelen of zelfs zooals Amerikaansche bladen hebben beweerd in een drukking uitgeoefend door de Duitsche Regeering.

De pers van Noorwegen heeft verklaard dat deze beweringen van allen grond waren ontbloot en dat de reden der weigering van de regeering te vinden was in de Noorweegsche wetgeving die de overdracht onder nationale vlag van te oude schepen verbiedt. De ouderdomsgrens — 20 jaar — vastgesteld door de wet werd benaderd door bedoelde vloot die trouwens haastig in reeks werd gebouwd onmiddellijk na den oorlog 1914-1918. Het is aldus te verklaren dat de Regeering van Noorwegen het niet belangwekkend heeft geoordeeld nieuwe uitbreiding te geven aan de nationale vloot door den aankoop van een reeds verouderde tonnemaat waarvan werd beweerd dat zij van mindere hoedanigheid was.

De Belgische Regeering bevindt zich op verre na niet in een soortgelijken toestand; de schaarschte aan tonnemaat is bij ons al te klaarblijkend. Het ware onbegrijpelijk geweest leze samenhangende vloot van Amerikaansche schepen in goeden staat te weigeren, waarvan de aankoop werd overwogen zonder beroep op steun vanwege de Regeering terwijl de Staat, bekommerd om de vervanging alleen van de gezonken tonnemaat, zich verplicht ziet den goeden afloop te waarborgen van de kredietverrichting met het oog op den aankoop van enkele verschillende schepen die reeds zeer oud waren en die doorgaans op de internationale markt te vinden zijn.

Trouwens de Regeering geraadpleegd omtrent de ontworpen verrichting, was er om bekommerd de aanvankelijk voorgestelde voorwaarden te verbeteren zoodat de nationale economie er de meest ruime voordeelen kon in vinden. De helft van de nieuwe tonnemaat aangekocht voor de Belgische vloot zal onmiddellijk worden besteed aan het vervoer van goederen uit en naar onze havens in de mate waarin de Belgische Regeering daartoe het verlangen zal uitdrukken en dat er bevrachting zal beschikbaar zijn. De nieuwe lijn zal geen mededinging aandoen aan de Belgische reederijen die reeds diensten met de Vereenigde Staten exploiteeren. Ten slotte, voor de schepen die niet onmiddellijk zouden worden gebruikt voor een uitsluitend nationaal vervoer, werd

de verbintenis aangegaan dat zij geen oorlogscontrabande zouden vervoeren en niet in geallieerde convooiën zouden varen. Er is hier enkel spraak van onmiddellijke voordeelen ter uitsluiting van de meer onrechtstreeksche voordeelen van benutting van werkkrachten aan boord van de schepen en in onze havens.

Er werd gezegd — en niet alleen in de Duitsche pers — dat de verrichting slechts een verkapte verrichting was en dat het een fictieven afstand gold. De prijs van 123 miljoen Belgische franks die werd aangegeven als verkoopprijs zou hiervan het bewijs zijn.

Op grond van dit cijfer — dat officieel is — zou de ton D.W. ongeveer 1,500 frank kosten. Het is moeilijk zooniet onmogelijk thans een vaststaande handelswaarde te bepalen voor eenig schip. De betaalde prijs is in verhouding evenzeer tot de onmiddellijke rendeering die de koper uit het schip hoopt te trekken, als tot de mogelijkheden van rendeering die het schip nog biedt voor den verkooper. In dit laatste opzicht waren de Amerikaansche verkoopers stellig benadeeld door de « Neutrality Act » en door het verbod de schepen van de U.S. te wikkelen in het verkeer met de oorlogszones.

Einde Januari, begin Februari, werd een ander lot Amerikaansche schepen aan het buitenland afgestaan voor een bedrag van ongeveer 2,500,000 dollar. Het betrof 6 eenheden vertegenwoordigende 54,000 ton D.W. van gelijken ouderdom en van ongeveer dezelfde afmetingen als deze van de schepen van de U.S.L. aangekocht door de Belgische groep. Welnu, zooals men ziet, is de afstand van deze schepen geschied op de basis van 1,400 frank per ton D.W.

Er bestaan andere punten van vergelijking. Een Belgische reeder heeft zeer onlangs een Amerikaansch motorschip aangekocht dat 20 jaar oud was, en een vervoervermogen van 4,000 ton D.W. had. Dit schip moet normaal duurder kosten per ton D.W. dan de schepen van de U.S.L., wegens de tweevoudige reden dat het kleiner is en dat het een motorschip is. De prijs van 2,200 frank per ton D.W., die werd betaald, is niet meer dan 50 t. h. hoger dan de prijs aangeduid voor de schepen van de U.S.L.; in sommige kringen werd deze prijs trouwens als vrij duur beschouwd.

Daaruit kan worden afgeleid dat de koop U.S.L. misschien niet nadeelig is geweest voor de Belgische koopers. Maar het zou onjuist zijn te beweren dat bedoelde vloot werd afgestaan beneden haar waarde.

III. — Bevrachting van schepen.

Bij koninklijk besluit van 27 October 1939 werd er een *gemengd comité van het zeevervoer* ingesteld, ten einde op gebied van het vervoer over zee, een nauw verband tot stand te brengen tusschen handel en nijverheid, tusschen de vervoerders en de openbare machten.

Het Comité heeft tot opdracht samenwerking te verzekeren tusschen de betrokken ministerieele departementen, de reeders en de bevrachters, alsmede tusschen de beroepsorganismen om de behoeften van het land aan tonnemaat, in zijn huidigen toestand, na te gaan en vast te stellen met het oog op de bevoorrading van de bedrijven, en ook alle nuttige maatregelen voor te stellen om het vervoer over zee te verzekeren.

Dit Comité heeft zich onverwijld aan het werk gezet en het heeft de raming van de ontoereikendheid van onze zeevloot bevestigd naar rato van 350,000 ton.

In den schoot van het Comité werd voorgesteld een organisme — handelsmaatschappij — in het leven te roepen voor de bevrachting en het beheer van de vreemde schepen die zouden dienen bevracht.

Daar de Regeering zich rekenschap ervan geeft dat er maatregelen zouden dienen getroffen bijaldien de vreemde schepen zouden nalaten in onze havens te komen laden, en bijaldien de tonnemaat al te schaarsch mocht worden, heeft zij pas besloten dat er een maatschappij voor zeevervoer (N.A.T.R.A.M. A.) zou worden gesticht en dat zij in de samenstelling van het kapitaal zou tusschenkomen, tot een bedrag van de drie vierden. Het is deze maatschappij die zich zou bezig houden met de bevrachting van de schepen.

* * *

Maatregelen ter vrijwaring van de toekomst.

De huidige oorlog, ofschoon wij daarbij niet zijn betrokken, doet evenals de oorlog 1914-1918, waaraan wij hebben deelgenomen, andermaal klaarblijkelijk uitschijnen welk belang een koopvaardijvloot voor ons nationaal bestaan biedt.

De moeilijkheden ons berokkend door de ontoereikendheid van onze vloot, bewijzen ons dat een nationale marine vooral op de tijdstippen van politieke ontreddeering de voorwaarde is voor de economische bedrijvigheid van het land en dat zij op een gegeven oogenblik de sleutel van onzen weerstand in den storm kan worden.

De Hooge Raad van het zeewezen, had reeds onmiddellijk na den oorlog 1914-1918 de aandacht van de Regeering getrokken op het vraagstuk van de koopvaardijvloot en hij had nauwkeurige wenschen voorgelegd en bepaalde voorstellen gedaan inzonderheid de inrichting van het zeevaartkrediet ten einde de uitbreiding van onze handelsvloot te bevorderen.

Op 18 Januari 1938 besloot de Hooge Raad van het zeewezen in voltallige vergadering het vraagstuk in zijn geheel andermaal te onderzoeken en met dat doel vertrouwdde hij aan een commissie de zorg toe over te gaan tot een grondige studie van het vraagstuk.

Deze Commissie diende een eerste verslag in ter vergadering van 21 Juni 1939; dit verslag werd trouwens later ruim aangevuld.

De Commissie stelt in hoofdzaak voor :

1^oDe vrijstelling voor de reederijen van iedere terugbetaling aan de Schatkist van de toelagen aan de scheepvaart verleend tijdens de jaren 1934 tot 1937, met het oog op het indiensthouden tijdens deze jaren van grondige crisis der bevrachting, van een belangrijk gedeelte van onze vloot en ten einde zelfs haar volledige onttakeling te voorkomen.

Deze kredieten werden op de begrotingen aangerekend als volgt :

1934	.	.	.	.	.	.	fr.	22,181,000
1935	.	.	.	.	.	.		20,333,000
1936	.	.	.	.	.	.		24,165,000
1937	.	.	.	.	.	.		9,516,000
Zegge in totaal	.	.	.	.	.	.	fr.	76,195,000

Tot staving van dit verzoek om vrijstelling van terugbetaling wordt er ondermeer aangevoerd dat de Schatkist uit deze verrichting een compensatie heeft getrokken omdat het indiensthouden van de zeevaartdiensten 2,000 zee-lieden aan de werkloosheid heeft onttrokken; vandaar voor de Schatkist zelf een bezuiniging aan werkloozensteun van 10 miljoen per jaar, of 40 miljoen gedurende de vier betrokken dienstjaren. Dit cijfer moet worden vermenigvuldigd met 3.5 indien men daarbij voegt dezelfde bezuiniging van werkloozensteun tengevolge van het feit dat de havenarbeiders aan het werk zijn gebleven dank zij het behoud van de zeevaartdiensten dat mogelijk werd gemaakt door deze toelage. Tenslotte doet men eveneens opmerken dat deze toelagen hebben vermeden dat onze reederijen hun plaats in het verkeer van onze havens volledig zouden inruimen voor de buitenlandsche mededingende lijnen die aldus volkomen daarvan meester zouden kunnen geworden zijn, tot groote schade voor veelvuldige nationale belangen.

In ons verslag over de Begroting van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1939 hadden wij reeds dezelfde bewijsgronden aangevoerd en nadruk gelegd op de onzekerheid waarin de reederij is blijven verkeerden in verband met den aard van deze toelagen althans voor de jaren 1936 en 1937. Deze passus uit ons verslag had kritiek uitgelokt vanwege sommige bladen. Deze kritiek heeft onze zienswijze niet gewijzigd. Toelagen van dien aard zijn het eenige middel voor de Regeering om de nationale koopvaardijvloot te beschermen. Zij werden trouwens toegestaan in talrijke vreemde landen. De nijverheid vindt in de tolrechten een zekere bescherming. De regeeringen hebben den landbouw in de laatste jaren beschermd door het verleenen van premies voor de graan-gewassen. De steenkoolnijverheid heeft door den Staat te haren voordeele de ontvangsten zien uitkeeren welke voortkomen van het vergunningsrecht op de ingevoerde steenkool.

Dan zien wij niet in waarom ,ter uitzondering van hetgeen werd gedaan ten bate van den landbouw of de steenkoolnijverheid, de zeevaartreederijen de eenigste zouden moeten zijn om den noodigen steun terug te betalen, die hun werd verleend in bijzonder moeilijke dagen. Bovendien moeten wij vaststellen dat, in geen enkel land van de wereld, de regeeringen de terugbetaling hebben gevorderd van de toelagen van dien aard, die werden verleend met het oog op het in bedrijf houden van hun handelsvloot.

2^o De Commissie van den Hoogen Raad van het Zeewezen vraagt nog dat de grondslagen zouden worden gelegd van een plan voor toekomstige hulpverleening aan de reederij door de oprichting van een *Fonds van de zeevaart*.

Dit fonds zou ieder jaar worden gestijfd door een tusschenkomst van de Schatkist en zulks gedurende een voldoende verlengd tijdperk ten einde doel-

treffend te kunnen tusschenbeide komen ten bate van de reederij, zoodra het nationaal belang er de noodwendigheid zou van bevestigen. Deze hulp zou toelaten ofwel een crisis te doorworstelen, ofwel meester te blijven over de mededinging der vreemde lijnen die zelf fel gesteund worden, en zij zou voorkomen dat onze eigene bedrijven in onze havens worden uitgeschakeld. Een dusdanig fonds zou voldoende soepelheid bieden om op het gepaste oogenblik vrij spoedig in te grijpen en om doeltreffend tusschenbeide te komen d.w.z. derwijze, dat de aldus gedane inspanning niet ijdel blijve wegens haar ontoereikendheid in omvang of in den tijd.

De Commissie van Verkeerswezen van den Senaat betuigt haar levendige instemming met dergelijke formule, omdat zij daarin den grondslag ziet voor een toekomstplan van hernieuwing van onze koopvaardij. Had dit plan tijdens de laatste vijftien jaren bestaan, dan zou de Belgische koopvaardijvloot niet op het lage peil zijn gevallen dat thans onze onrust wettigt.

De les van het verleden moet vruchten dragen. Hoe dikwijls heeft men niet nadruk gelegd op de noodzakelijkheid voor ons land om uit te voeren om te kunnen leven ! Hoe heeft men dan kunnen vergeten dat het beste middel, om dezen uitvoer te bevorderen, erin bestond onze vlag over de zeeën te doen wapperen?

HOOFDSTUK II.

De N. M. B. S.

In de verslagen van de vorige jaren over de Begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen hebben wij telkens den toestand onderzocht van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de oorzaken ontleed van de moeilijkheden die op de exploitatie-uitslagen drukken, de middelen nagegaan die dezen toestand konden verbeteren, en hebben wij steeds aangedrongen op spoedige maatregelen.

Moesten wij ons slechts houden aan de luttel aandacht die de opeenvolgende regeeringen tot op heden besteed hebben aan de opmerkingen van de Commissie van Verkeerswezen, dan zouden wij geneigd zijn om niet meer op hetzelfde onderwerp terug te komen. Maar aangezien wij de meening zijn toegedaan dat onbeslistheid geen oplossing brengt, en dat het steeds wederkeerend financieel tekort van de Maatschappij ten slotte zijn weerslag moet hebben op 's Rijks financiën; en daar wij oordeelen dat het voortdurend tekort het krediet schaadt van de Maatschappij, die moet kunnen leeningen aangaan; vermits wij wenschen dat dit Staatspatrimonium dat de Belgische spoorwegen vormen, zijn volle waarde behoude en dat de exploitatie van de Maatschappij in het belang van het land gelijken tred houde met den vooruitgang, — aarzelen wij niet dit jaar opnieuw te wijzen op het belang van het vraagstuk en op de noodzakelijkheid van een oplossing.

De financieele toestand van de N. M. B. S. bij het sluiten van het dienstjaar 1939.

Het debetsaldo van de verlies- en winstrekening voor het dienstjaar 1939 bedraagt 138.9 miljoen, als volgt onder te verdeelen : mali van exploitatie, 19 miljoen; financieele lasten, 49 miljoen; depreciatie van de portefeuille, 70.9 miljoen.

Ziehier de financieele uitslagen van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen gedurende haar 13-jarig bestaan :

In miljoen franks.

Jaar	Reservefonds				Uitslag van het boekjaar		
	Dotatie	Inter- resten	Vooraf- nemingen	Samen- gevoegd saldo	Overgedragen tekort	Totaal tekort	Te veel
1926-27	95.2			95.2			+593.6
1928	76.7	4.4		176.3			+461.6
1929	88.6	11.5		276.5			+544.6
1930	88.2	17.6		382.2			+226.9
1931	0	22.3		404.5			+ 2.6
1932	0	24.0	—287.1	141.4	0	—287.1	
1933	0	2.5	—115.8	28.1	0	—115.8	
1934	0	0.2	— 28.3	0	—127.9	—156.2	
1935	0	0		0	— 89.4	— 98.4	
1936	0	0		0	—151.3	—151.3	
1937	0	0		0	— 28.0	— 28.0	
1938	0	0		0	—283.5	—283.5	
1939	0	0		0	—138.9	—138.5	
	348.7	82.5					
	431.2		—431.2	0	—819.—	—1250.2	1730.3

Deze uitslagen toonen aan dat de verliezen samen 820 miljoen bedragen. Rekening houdend met de 430 miljoen van het reservefonds die, bovendien, opgeslorpt werden, dan komt men tot een totaal tekort van 1,250 miljoen op acht jaar tijds.

Deze uitslagen wijzen tevens op den ernst van den toestand, waar zij die de verantwoordelijkheid van het vervoerwezen in dit land dragen, tot plicht hebben zich om te bekommeren.

En ten slotte bewijzen zij dat de belangstelling die de Senaatcommissie van Verkeerswezen telken jare aan dit vraagstuk wijdt, ten volle gewettigd is.

* * *

De uitslagen van het dienstjaar 1939 zijn minder ongunstig dan deze van vorig dienstjaar dat 283.5 miljoen tekort boekte. Zij zijn te danken aan bezuinigings- en beperkingsmaatregelen, en namelijk aan de afschaffing van onvoldoend gebruikte reizigerstreinen en aan de vermindering van de exploitatie op de verkeerslijnen met verlies. Aldus werd in 1939 voor 60 tot 65 miljoen bezuinigd. Bovendien was gedurende dit jaar het goederenverkeer met 9 t. h. gestegen tegenover het vorige jaar. De tonnen-kilometer bedroegen 5,710 tegen 5,250 miljoen, voor een opbrengst aan goederen van 1,750 miljoen tegen 1,652 miljoen vorig jaar. De tarievenverhoging van Januari 1939 heeft dus de verhoopte uitslagen gegeven.

Ten slotte, werd in 1939 minder uitgegeven aan personeel dan in 1938. In 1938 werden 11 maanden uitbetaald aan 110 t. h. van het barema en 1 maand aan 105 t. h.; in 1939 : 6 maanden aan 105 t. h. en 6 maanden aan 110 t. h. Uit dien hoofde werd nagenoeg 30 miljoen minder uitgegeven.

De ontvangsten van het reizigersverkeer daarentegen daalden met 10.5 t. h. op vorig jaar. De reizigers -kilometer bedroegen 5,330 miljoen tegen 5,965 miljoen met een ontvangst-reizigers van 774 miljoen tegen 830 vorig jaar, hetzij dus een vermindering met 56 miljoen en dit spijs de tariefverhoging van 20 Januari 1939. Wij zouden bijna zeggen : wegens de tariefverhoging, want wij hebben den indruk dat hier de uiterste grens bereikt werd, misschien zelfs overschreden. Verliezen wij evenwel niet uit het oog dat de internationale gebeurtenissen noodzakelijk het reizigersverkeer beïnvloed hebben tijdens de laatste vier maanden van het jaar. In September was het met 30 t. h. gevallen; voor de laatste vier maanden van 1939 wijst het een vermindering aan van 22 t. h.

* * *

Vooruitzichten voor 1940.

Aanvang September 11. was de kromme van de ontvangsten zoo dat men een gemiddeld tekort kon vreezen van 30 miljoen per maand, hetzij ongeveer 400 miljoen voor het jaar 1940. Gelukkig echter heeft einde 1939 het goederenverkeer zich hersteld en geeft het thans tamelijke voldoening. Zoodat de ramingen voor 1940 niet meer zoo pessimistisch zijn.

Anderdeels werden verschillende maatregelen getroffen om het mali te verminderen : 1^o In de eerste plaats, een tariefverhoging voor een bedrag geschat op 55 miljoen, een opoffering die gevraagd wordt aan de treingebruikers; 2^o opofferingen die eveneens gevraagd werden aan het personeel van de Maatschappij; dank zij verschillende onmiddellijke maatregelen worden de pensioenslasten van de Maatschappij verlicht met 16.6 miljoen; andere maatregelen, voor 15.6 miljoen in totaal, werden door de personeelsafvaardiging bij de Paritaire Commissie afhankelijk gesteld van een inspanning vanwege den Staat om de begroting der Maatschappij in evenwicht te brengen; 3^o In

overleg met den Minister van Verkeerswezen werd het hernieuwingsfonds met 10 millioen verminderd, en aldus van 400 op 390 millioen teruggebracht.

In deze voorwaarden wordt het mali voor 1940, rekening houdend met toevallige tegenslagen, geraamd op 100 millioen.

*
* *

Het tijdperk der begrotingstekorten moet voorgoed gesloten worden.

Het is hoog tijd een einde te maken aan een toestand die fataal de Maatschappij naar haar ondergang moet leiden door het verbruik harer stof, die een werktuig in gevaar brengt dat in den loop dezer honderd laatste jaren, in zeer ruime mate heeft bijgedragen tot den voorspoed van het land, en die ten slotte zwaar op de financiën van den Staat zal gaan wegen.

Sedert vele jaren heeft de Nationale Maatschappij een politiek gevoerd van verlaging van den kostprijs door een lang werk van inrichting van de voortbrengst over heel de uitgestrektheid van het net en in alle diensten. Zij schat dat haar inspanningen een jaarlijksche vermindering van 400 millioen der exploitatieuitgaven medegebracht hebben. Maar op dit gebied bestaat er een grens, en het publiek, verstoken van sommige faciliteiten, heeft reeds levendig gereageerd.

Maar de Maatschappij mag niet genoopt worden tot een vermindering harer werkzaamheid; zij moet kunnen voortgaan op den weg van vooruitgang en van de moderniseering van haar net, wil ze dit niet onvermijdelijk zien vervallen.

Zij moet dus voort de vestigingsuitgaven kunnen doen. Deze moesten herleid worden tot het strict onontbeerlijke minimum. Gemiddeld bedragen de uitgaven van de laatste zeven jaren niet meer dan 100 millioen per jaar, wat ontegensprekelijk ontoereikend is voor een zoo belangrijke onderneming als de Nationale Maatschappij. Doch deze immobilisatiën moeten gedekt worden door leening en het ligt voor de hand dat het bestendig tekort van de Maatschappij haar niet kan toelaten leeningen aan te gaan tegen aanneembare voorwaarden. De uitgaven voor hernieuwing moeten ook kunnen geschieden volgens het rythme van de sleet van weg en materieel.

Gewis werden de wegen steeds hernieuwd derwijze dat zij onder oogpunt van veiligheid niets te wenschen laten; nochtans kunnen de beperkingen die de Maatschappij zichzelf tijdens de laatste jaren heeft moeten opleggen, niet altijd blijven aanhouden. Maar het is onbetwistbaar dat de vernieuwing van het rollend materieel is moeten vertraagd worden. De huidige gemiddelde gebruikstijd is 27.5 jaar voor de locomotieven, 24.6 voor de rijtuigen en 28.9 voor de wagens, dan wanneer hij onderscheidenlijk zou moeten bedragen 16.6, 22.5 en 20 jaar. Zoo de gemiddelde ouderdom van de rijtuigen den normalen benadert, dan komt dit door de belangrijke vernieuwing dezer laatste jaren met de geldelijke hulp van den Staat. De gemiddelde leeftijd evenwel van de locomotieven en wagens is te hoog; ook is het niet mogelijk langer de uitgaven voor hun vernieuwing uit te stellen. Maar daarom is het noodig dat de Nationale Maatschappij haar vernieuwingsfonds opnieuw oprichte, hetwelk

in groote mate gebruikt is geworden om — in akkoord trouwens met Regeering en Parlement — vestigingsuitgaven te dekken, in afwachting dat het oogenblik gunstig worde om leeningen aan te gaan. En, wij herhalen het, met een voortdurend deficitaire begrooting kan zij er niet aan denken leeningen uit te geven tegen redelijke voorwaarden.

* *

Het voorbeeld van Duitschland.

Het voorbeeld van Duitschland is daar om te bewijzen welke de gevolgen zijn van de afschaffing der immobilisaties die noodig zijn voor de aflossing en de vervanging van het materieel.

Onze collegas, die in de zaak belang stellen, vinden daarover een studie van Serrigny in de *Revue des Deux Mondes* van 15 October 1939 en een andere in het nummer van 15 November van het tijdschrift *Le Rail*.

Wij lezen daarin dat uit de technische verslagen van de Reichsbahn blijkt dat het aantal Deutsche locomotieven, dat, in 1929, 24,089 bedroeg, in 1938 gevallen is op 20.711. Het is nog verminderd, sedert het begin van het jaar 1939, met 5 tot 600 eenheden. Het wagenpark heeft in dezelfde tijd 60,000 eenheden verloren. Men oordeelt dat het in 1938 een nieuwe vermindering met 20,000 wagens heeft ondergaan en dat de afval in 1939 nog veel aanzienlijker is geweest. De graad van slijtage van het net wordt gemeten naar het feit dat 14 t. h. van de locomotieven voortdurend geïmmobiliseerd zijn wegens averij en dat het aantal ontsporingen is gestegen met 21 t. h. in 1937, met 33 t. h. in 1938 en met 45 t. h. in de eerste maanden van 1939. Ziedaar de waarheid verborgen achter de uitwendige bedrijvigheid van het naziregime op gebied van vervoerbedrijf. Men zal den ernst van dergelijken toestand meten naar het feit dat Duitschland in oorlog is en dat de zware nijverheid van dit land meer dan ooit wordt in beslag genomen door oorlogsfabricages.

Het valt derhalve niet te verwonderen dat reeds einde Augustus al het vervoer met volledige en onvolledige ladingen per spoor wordt afhankelijk gesteld van een vergunning — ter uitzondering van de militaire transporten en de levensmiddelentransporten —; dat rond half September nieuwe beperkingen werden opgelegd voor deze maatregelen en dat de inwoners van Berlijn zoo hard te lijden hadden onder het gebrek aan brandstof tijdens de wintermaanden.

Het voorbeeld van Duitschland is kenschetsend genoeg opdat de les, die daaruit voortvloeit, ons onze gedragslijn op gebied van spoorwegpolitiek voorschrijve.

* *

Gelukkig is de toestand in België volkomen verschillend. De spoorweg, ondanks de immobilisatie van duizenden wagens voor het leger en het heengaan van ettelijke duizenden bedienden, waaronder een aanzienlijk aantal ingenieurs-reserveofficieren, biedt het hoofd aan al de noodwendigheden van het verkeer. Hij heeft hiervan het bewijs geleverd, tijdens de laatste maanden van 1939, door te voorzien in al de behoeften van het leger en door met zijn eigen wagens tevens het seizoenverkeer van de suikerbeeten en het internationaal vervoer

te verzekeren, dat van levensbelang is voor onze nationale economie en voor de uitvoering der politieke akkoorden waarop de bevoorrading aan grondstoffen van onze basisbedrijven berust. Meer nog, toen tijdens de twee maanden vorst, sneeuw en ijzel, die practisch het vervoer te water en langs de baan hadden stopgezet, de spoorweg alleen of bijna alleen heel het gewicht heeft gedragen van het vervoer, noodig voor de bevoorrading en het economisch leven, heeft hij bewezen dat hij alleen bij machte is te allen tijde te voorzien in de levensbehoefte van het land en van het leger.

* * *

De oplossing.

Vermits de gebeurtenissen zoo afdoende hebben bewezen dat de spoorweg niet alleen nog nuttig en noodig maar zelfs onontbeerlijk is voor onze bevolking en voor het leger; vermits de politiek van bezuiniging alles heeft opgeleverd wat zij maar kon en het niet mogelijk is verder dezen weg op te gaan, vermits de afschaffing der mobilisaties noodig voor de aflossing en de vervanging van het materieel een politiek zou zijn, die er in bestaat de substantie van de Maatschappij te verbruiken en die dezelve zou leiden naar een onvermijdelijk verval; vermits thans de Nationale Maatschappij zonder middelen en buiten adem is, is het tijd dat de openbare besturen en het land zich bekommeren om den toestand van het net, is het tijd dat de Staat haar zijn geldelijke tusschenkomst verleene.

A. — Financiële tusschenkomst.

Laten wij onmiddellijk verklaren dat naar onze meening deze tusschenkomst allen aard van verkapte toelage uitsluit, die bestemd is om het evenwicht van den financieelen toestand te herstellen. Een regime van toelagen zou in de Maatschappij elken geest van initiatief en wedijver dooden en zou ertoe strekken een regime van gemakzucht in de plaats te stellen van het regime dat is gesteund op het begrip der verantwoordelijkheden. De exploitatie van de Maatschappij moet gesteund zijn op een politiek van de kostende prijzen en derhalve moeten de parasitaire lasten, die op haar niet rusten en die haar kostenden prijs beïnvloeden, niet op haren rug worden geschoven.

Het is dus onder vorm van overneming door den Staat van de lasten, die op de diensten der Maatschappij drukken en die niets gemeens hebben met deze der exploitatie van het net, dat wij een financiële tusschenkomst van den Staat beoogen. Het is de eenige gezonde basis.

De geachte Minister van Verkeerswezen heeft, tijdens de belangrijke redevoering die hij heeft uitgesproken in de Kamer op 20 Februari jl., verklaard dat, steunende op gronden van billijkheid en van gezond financieel beheer, hij ertoe gekomen was een jaarlijksche financiële tusschenkomst te overwegen.

Reeds al te lang is het vraagstuk gesteld. Tot nogtoe stuitte het steeds op de besluiteloosheid der regeeringen. Ondanks al de moeilijkheden van het oogenblik, die de oplossing lastiger maken, heeft de Minister ditmaal besloten het vraagstuk op te lossen. De Commissie van Verkeerswezen wenscht den geachten Minister levendig geluk om dit besluit.

Deze tusschenkomst zou 60 millioen bedragen, onderverdeeld als volgt : 20 millioen voor de kosteloze verstrekkingen en 40 millioen voor de verleende verminderingen.

Bij de bespreking der Begrooting van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1939, had de geachte heer Marck, in de Kamervergadering van 15 Juni 1939, kennis gegeven van de eischen der Nationale Maatschappij die de volgende vergoedingen vroeg :

190 miljoen voor de pensioenen;
40 miljoen voor de verstrekkingen ten behoeve van P. T. T.
50 miljoen voor de verleende verminderingen;
60 miljoen voor de lijnen die met tekort sluiten;
zegge een totaal van 340 miljoen.

In den loop van 1939, besloot de Beheerraad van de Nationale Maatschappij alles in het werk te stellen om de begrooting van 1940 in evenwicht te brengen, inzonderheid door middel van een financieele hulp van den Staat. Nochtans, zich rekenschap gevende van de onmogelijkheid voor den Staat in de huidige omstandigheden zulk een zwaar offer te brengen, en wenshende nochtans het minimum te verkrijgen dat noodig is om het voor 1940 voorzienē tekort te dekken, herleidde de Beheerraad, zonder evenwel af te zien van het beginsel van een vergoeding van 190 miljoen voor de pensioenen, zijn eischen tot het minimum dat onontbeerlijk is om de ontoereikendheid harer inkomsten aan te vullen. Deze eischen bedroegen

a) een vergoeding van 46 miljoen voor de pensioenen van het Staatspersoneel dat nooit heeft behoord tot de Nationale Maatschappij;

b) een vergoeding van 40 miljoen om de kosteloze dienstverstrekkingen te dekken, die werden geleverd aan P. T. T.;

c) een vergoeding van 50 miljoen, als compensatie voor de verminderingen toegestaan, op verzoek van den Staat, aan sommige categorieën reizigers (invaliden, militairen, enz.);

zegge een totaal van 136 miljoen.

Men kan vaststellen dat de Minister van Verkeerswezen het verzoek om financieele tusschenkomst van den Staat in de betaling der pensioenen heeft afgewezen en dat hij van ambtswege het bedrag heeft verlaagd van de sommen gevraagd door de Maatschappij voor de verstrekkingen aan Posterijen, Telegrafie en Telefonie en voor de verminderingen toegestaan op verzoek van den Staat, aan sommige categorieën reizigers. Hij heeft evenwel niet doen kennen op welke basis hij deze verminderingen verwezenlijkte.

De Minister heeft eveneens verklaard dat een zekere tusschenkomst van den Staat gewettigd was wegens redenen van billijkheid en gezond financieel beheer. Dit is het standpunt dat steeds werd voorgestaan door uw Commissie van Verkeerswezen. Het is abnormaal door de Nationale Maatschappij de vervoerkosten van Posterijen te doen dragen, alswanneer deze een vergoeding ontvangen om hun dienst te volbrengen, en het is weinig billijk dat de spoorweg den last moet dragen van de vrijgevigheden van den Staat, ingegeven door kiesdraverij. Het is eveneens ongezonder dat de kostende prijs van de Maatschappij bezwaard worde door uitgaven, die dezelve geenszins betreffen, terwijl de kostende prijs van Posterijen, Telegrafie en Telefonie wordt beïnvloed door vrijstelling van lasten die tot dezen dienst behooren.

Maar de Minister heeft er ten slotte aan toegevoegd dat de eischen van de Nationale Maatschappij niet op stevige juridische grondslagen bleken te berusten.

Wij nemen dit standpunt aan voor de dienstverstrekkingen kosteloos geleverd ten behoeve van Posterijen, Telegrafie en Telefonie; deze worden immers aan de Maatschappij opgelegd door het lastkohier van 1866.

Maar wij verschillen van meening, waar het gaat om tariefverlagingen toegestaan aan verschillende categorieën reizigers op verzoek van den Staat, en om de pensioenen.

Op gebied van tariefverminderingen, steunt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen haren eisch op de bepalingen van artikel 10 der overeenkomst van 31 Januari 1927, gesloten tusschen haar, de Regeering en het Fonds tot delging der Staatsschuld, maar, voegde de geachte Minister erbij, « deze overeenkomst kan niet worden ingeroepen, vermits zij nooit door het Parlement werd bekrachtigd ». Zonder hier te willen bespreken de vraag te weten of deze overeenkomst, die de statuten aanvult, al dan niet moest worden goedgekeurd door het Parlement, stellen wij het feit vast dat het bestaan van deze overeenkomst niet onbekend was, dat zij verschenen is als bijlage van het verslag der algemeene vergadering van het dienstjaar 1928, en dat verschillende bepalingen dezer overeenkomst worden toegepast en onder meer, artikel 10 dat ons bezig houdt. Immers de Nationale Maatschappij wordt vergoed voor sommige verminderingen (kinderrijke gezinnen en strijders) maar zij wordt niet vergoed voor andere (invaliden, militairen, betaalde verlofdagen).

Wij doen vervolgens opmerken dat, vermits de verplichting de overeenkomst te doen goedkeuren door het Parlement rustte op de Regeering, deze werkelijk ongelijk zou hebben zich te beroepen op het feit harer eigene nalatigheid om daaruit een argument te trekken tegen haren medecontractant.

Wij hebben in onze verslagen over de begrotingen van Verkeerswezen der vorige dienstjaren, de meening uitgedrukt dat het verzoek der Maatschappij om te worden vergoed voor de pensioenen uitbetaald voor de diensten verstrekt onder het Staatsregime, berustte op een juridischen grondslag. Wij hebben bijzonder nadruk gelegd op dit punt in de redevoering die wij hebben uitgesproken in den Senaat op 9 Februari 1937, in onze hoedanigheid van verslaggever. En de geachte heer Rolin, wiens gezag niemand er zal aan denken in twijfel te trekken op juridisch gebied, heeft er zich op toegelegd in den Senaat op 28 Juni 1939, den juridischen grondslag van den eisch der Nationale Maatschappij inzake pensioenen te bewijzen. Nooit heeft een Minister getracht aan het Parlement juridische bewijsgronden voor te leggen om de thesis van de Maatschappij te weerleggen. Het lijkt ons derhalve onvoldoende zich te vergenoegen met te verklaren dat « op juridisch plan de eischen der Maatschappij niet stevig blijken te zijn ».

Meer nog, in den loop der Senaatsvergadering van 10 Februari 1937 (*Parlementaire Handelingen*, Senaat, gewone zitting 1936-1937, blz. 728) betreurde de verslaggever onzer Commissie van Verkeerswezen dat de toenmalige Minister van Verkeerswezen geen antwoord had gegeven op zijn redeneering aangaande den juridischen grondslag van den eisch der Maatschappij op gebied van pensioenen.

De geachte Minister antwoordde : « Ik heb de juridische betwisting, waarop gij komt te zinspelen, niet willen beslechten, omdat het vraagstuk niet alleen den Minister van Verkeerswezen aangaat, maar ook den Minister van Financiën en zelfs de geheele Regeering ». Toen vroeg de verslaggever aan den Minister dat hij het opgeworpen vraagstuk zou voorleggen aan een commissie van rechtskundigen, om te weten hoe het artikel 9 der statuten en het artikel 4 van

de wet moesten worden geïnterpreteerd, en hij drong levendig aan opdat dit vraagstuk zou worden beslecht. De Minister antwoordde : « Volledig akkoord ». Dezelfde Minister, zijn belofte gestand, stelde tweeledig met de Maatschappij de commissie van rechtskundigen aan, die het geschil moest beslechten. Zij bestond uit de heeren Maurice Hermans en René Marcq, gewezen stafhouders van de Orde der Advocaten bij het Hof van Verbreking, den heer Maurice Crick, advocaat bij het Hof van Beroep te Brussel, den heer Jean-Maurice Marx, inspecteur generaal en juridisch adviseur bij het Ministerie van Financiën, en den heer Nolet de Brauwere van Steeland, doctor in de rechten, directeur van het personeel bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Hun besluiten waren formeel. « De pensioenen der Staatsbedienden niet overgenomen door de Maatschappij, en in de mate waarin de pensioenen der bedienden, die de Maatschappij heeft overgenomen van den Staat, overeenstemmen met de jaren die deze bedienden hebben doorgebracht in den dienst van den Staat, zijn een last *voortspruitende uit de exploitatie* dagteekend van vóór de oprichting der Maatschappij en *moeten ten laste van den Staat vallen* krachtens artikel 4, alinea 2, der wet van 23 Juli 1926. »

Dit geschil werd dus werkelijk geregeld door deze scheidsrechterlijke commissie, en het is derhalve te betreuren dat de Staat geen *fair-play* speelt, en zich terugtrekt met de verklaring «dat het Departement de juridische gronden, waarop de Maatschappij steunt om tusschenkomst te vragen, volstrekt betwist ».

Wij kunnen ons den pijnlijken indruk niet ontveinzen dien wij hebben gekregen toen de Staat, na het vonnis ten gunste van de gewezen militaire postbedienden, of na dit gewezen ten gunste van de Société de Welkenraedt, of na een scheidsrechterlijke beslissing als deze, tegen de getroffen beslissingen zich verzet. De Staat, evenals de particulieren, moet eerlijk zijn; met zijn goede trouw in twijfel te laten trekken verbeurt hij zijn krediet en zijn gezag.

B. — Electrificatie.

De electrificatie van een deel van het net der Nationale Maatschappij werd door een zoogezegde Metro-Commissie onderzocht, die samengesteld is uit Parlementsleden, industrieelen en ambtenaren.

Deze commissie heeft geacht dat de electrificatie gewettigd was voor 450 Km. sporen; op dat oogenblik heeft zij de uitgave geraamd op 1,200 miljoen. Doch gelet op de onmogelijkheid dit programma ineens te verwezenlijken, en gelet op de noodzakelijkheid rekening te houden met het tempo voor de vernieuwing van het bestaande materiaal, besloot de commissie, in haar vergadering van 14 November 1938, aan de Regeering een verzoek om tusschenkomst ten bedrage van 500 miljoen frank te richten, voor de nieuwe immobilisaties, overeenstemmend met de electrificatie van 175 kilometer lijnen (Kleine Ster) (Brussel-Charleroi moest de eerste faze van dit plan vormen). Aangezien op dat oogenblik de raming der totale uitgaven 700 miljoen bedroeg, moest de Nationale Maatschappij dus te haren laste 200 miljoen frank nemen, overeenstemmend met het aandeel van haar vernieuwingsfonds in den aankoop van nieuw materiaal en de uitvoering van zekere werken.

Wegens een schikking getroffen tusschen den Staat en de Electriciteitsmaatschappijen, waarbij deze aan een belasting worden onderworpen, werd overeengekomen dat de Nationale Maatschappij zou overgaan tot de electrificatie van de Kleine Ster, binnen een redelijken termijn, dat het aandeel van den Staat

zich zou beperken tot de kosten van afschaffing der overwegen, zegge ongeveer 125 miljoen, en dat het overige van de uitgaven, thans geschat op 700 miljoen, ten laste zou vallen van de Maatschappij, waarbij deze laatste door middel van een leening zich de noodige 500 miljoen voor de nieuwe immobilisaties zou moeten aanschaffen.

Doch de lasten van de zoogezegde « intercalaire » interesten van deze leening, zullen door den Staat worden gedekt, die aan de Maatschappij de 2×50 miljoen zal storten die hij van de Electriciteitsmaatschappijen moet ontvangen.

Dit lijkt ons een gelukkige combinatie en wij wenschen de huidige Regeering en den geachten heer Marck, daarom geluk.

Van haren kant heeft de Nationale Maatschappij de gesloten overeenkomst benut, om met de electriciteitsproducenten een overeenkomst af te sluiten voor levering van stroom bestemd voor den trekdienst, volgens een dalend tarief, naar mate van de vordering der electrificatiewerken van de Kleine Ster. Dit nieuw tarief zou vanaf dit jaar een aanzienlijke bezuiniging mogelijk maken op de exploitatiekosten der lijn Brussel-Antwerpen.

C. — Samenschakeling van het vervoer.

In zijn belangrijke rede van 20 Februari 1940, in de Kamer der Volksvertegenwoordigers, heeft de geachte Minister van Verkeerswezen zijn bedoeling kenbaar gemaakt onverwijld de Commissie voor samenschakeling van het Vervoer, door den geachten heer Marck opgericht, doch die nog niet vergaderd had, aan het werk te zetten. Wij wenschen den geachten Minister hierom geluk.

Het doel van de samenschakeling van het vervoer is, naar luid van een verslag van den Conseil Economique de France, dat de geachte heer Delfosse in herinnering bracht, « het maximum diensten aan het publiek te verstrekken tegen de geringste kosten voor de gemeenschap, met aan elke wijze van vervoer het verkeer te verzekeren waaraan het best is aangepast. »

En de geachte Minister verklaarde : « ons land kent een aanzienlijke inflatie van vervoermiddelen; zoo men dit niet verhelpt, gaan al de vervoerondernemingen de eene achter de andere ten gronde, zonder eenig voordeel voor de gemeenschap ».

Het vraagstuk van het vervoer in België heeft destemeer behoefte aan een vaste oplossing dat men moet overwegen, zooals in de Nederlandsche Kamer de heer Albarda, Minister van Waterstaat, verklaarde, dat de demobilisatie van het leger de opruiming van de militaire autoparken voor gevolg zal hebben; vanwaar een overvloed van materiaal tegen spotprijs op de markt geworpen, zoodat het beroep van vervoerder nog gewaagder zal blijken, voor degenen die wars zijn van elk avontuur.

Samenschakeling van het vervoer is natuurlijk niet het werk van een dag, doch een grondige studie van het vraagstuk zal de oplossing bespoedigen.

* * *

Bevoegdheid van den Minister van Verkeerswezen ten aanzien van de N. M. B. S.

In zijn rede van 20 Februari 1940 in de Kamer, verklaarde de Minister van Verkeerswezen dat de vorm te geven aan het aandeel van den Staat ten bate van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, alsook aan de tegen-

verstrekkingen van deze maatschappij te eischen, thans zeer aandachtig wordt onderzocht.

Bovendien schreef de geachte verslaggever in de Kamer, de heer Van Glabbeke, in zijn verslag, dat zoo het vraagstuk van de saneering van den meer en meer moeilijken toestand van de Nationale Maatschappij wordt gesteld, dit ook het geval is met het vraagstuk van de uitbreiding van de bevoegdheid van den Minister van Verkeerswezen.

Wij nemen deze verklaring te baat, om dit vraagstuk van naderbij te beschouwen.

De bevoegdheid van den Minister wordt bepaald bij de wet van 23 Juli 1926, houdende oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Deze wet bepaalt dat de Minister die de Staatsspoorwegen in zijn bevoegdheid had, met raadgevende stem, wanneer hij het oorbaar acht, de vergaderingen van den Raad van Beheer bijwoont, *in welk geval hij de vergadering voorzigt*. En artikel 22 van de statuten van de Maatschappij bepaalt dat, bij staking van stemmen, de stem van den Voorzitter van den Raad beslissend is.

Artikel 21 van de statuten geeft aan den Minister het recht de bijeenroeping van den Raad van Beheer te vergen en artikel 34 dit de algemeene vergadering der aandeelhouders voor te zitten.

Artikel 16 der wet van 23 Juli 1926 bepaalt dat de Regeering steeds het recht heeft verlaging der tarieven te eischen of verhooging daarvan te verbieden, terwijl artikel 18 aan de goedkeuring van den Minister alle vervreemdingen, aankopen, ruilingen van goederen of onroerende rechten voorlegt, zoo de waarde daarvan een millioen frank overschrijdt, alsook de contracten van aanbesteding gesloten voor een termijn van meer dan tien jaar, of waarvan het bedrag 1 millioen frank bereikt en de verkoopen uit de hand waarvan het bedrag 500,000 frank bereikt.

Hetzelfde artikel bepaalt bovendien dat geen uitbreiding van het net mag worden ondernomen noch eenige leening door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen worden gesloten, zoo dit niet bij een wet wordt toegelaten.

Derhalve, zoo de wetgever gewild heeft dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen eene *zelfstandige industriële onderneming* zou zijn, toch heeft hij de zaken derwijze geregeld dat de Minister een overwegenden invloed heeft in den schoot van den Raad van Beheer en meester blijft van zijn beslissingen, wat op den economischen toestand van het land een ernstigen invloed kan hebben.

Want het komt ons voor dat de Minister, die het recht heeft bijeenroeping van den Raad van Beheer te vergen, de vergadering daarvan voor te zitten met beslissende stem bij staking van stemmen, de Minister die de algemeene vergaderingen der aandeelhouders voorzigt en daar meester is van de beslissingen, vermits de Staat de meerderheid der aandeelen bezit, de Minister die het recht heeft verlaging van tarieven te eischen en verhooging daarvan te verbieden, die zijn goedkeuring geeft of weigert voor al de contracten en koopen van eenig belang, de Minister die den Koning de benoeming voorlegt van 18 beheerders op de 21, toch wel, zoo hij niet onbeholpen is, zijn zienswijze kan doen zegevieren in al de vraagstukken in verband met de algemeene belangen van de natie.

Doch de wetgever heeft natuurlijk niet gewild dat het gezag van den Minister de actie zou kunnen verminderen of zelfs verlammen van den Raad van Beheer, die toch de geheele verantwoordelijkheid voor het beheer van de Maatschappij moet dragen.

De Minister heeft voor plicht te waken over de vrijwaring van de politieke economische en sociale belangen der gemeenschap, in den Raad van Beheer; hij moet dus voor een gezond industrieel beleid van de hem toevertrouwde belangen zorg dragen.

Bij de lezing van de parlementaire bescheiden van 1926, valt het ons op dat de wetgever vooral bekommerd was om de werkelijke onafhankelijkheid van den Raad van Beheer. De geachte verslaggever der Senaatscommissie, de heer François, drukte zich als volgt in zijn verslag uit : « Uw Commissie wenscht dat de Raad van Beheer van de nieuwe maatschappij, dank zij de haar gewaarborgde zelfstandigheid, in het algemeen voordeel van allen, reizigers en personeel van den spoorweg, een exploitatië verzekere die strookt met de meest moderne bedrijfsmethoden ».

Kortom, de wetgever heeft de bedrijfsleiding van de belangen der Maatschappij willen onttrekken aan bekommelingen van politieke aard, vaak ingegeven door achterbaksche kiesbelangen, en het onvast gezag van den Minister willen vervangen door een beheer dat waarborgen van bestendigheid geeft.

Het vraagstuk der uitbreiding van de bevoegdheid van den Minister rees telkens na elke wrijving tusschen den Minister en den Raad van Beheer der Maatschappij. Doch deze wrijvingen waren nooit te wijten aan vraagstukken in verband met het algemeen belang, maar steeds aan vraagstukken van persoonlijken aard.

De organieke wet van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te wijzigen in den zin van een uitbreiding van de bevoegdheid van den Minister, komt o. i. derhalve practisch neer op het openstellen van de deur voor politieke invloeden en electorale bekommelingen; aldus geeft men den Minister medezeggenschap in de technische vraagstukken van exploitatie van het net, die de wet aan zijn gezag heeft willen onttrekken; aldus wordt in het beheer van de Maatschappij de overantwoordelijkheid van den Minister in de plaats gesteld van de noodzakelijke verantwoordelijkheid van den Raad van Beheer.

Uit de ervaring dezer laatste jaren is gebleken hoe noodzakelijk het voor de Maatschappij is een politiek van verlaging van den kostprijs te volgen; de Maatschappij heeft lofwaardige pogingen gedaan om daarin te slagen, en zij kon op dit gebied meer dan een ernstig succes boeken. Voor hen, die de gemaakte vorderingen hebben gevolgd, is het duidelijk dat nooit de Staat dergelijk resultaat had kunnen bereiken, omdat tusschenkomsten van politieke aard al te vaak de voorgenomen beslissingen zouden hebben kunnen dwarsboomen. Onder voorwendsel van uitbreiding van de bevoegdheid van den Minister, zou men dus de poging tot financieele saneering door de Maatschappij gedaan niet moeten tegenwerken, want zij is onmisbaar zoo men wil beletten dat haar tekort bestendig zou worden en ten slotte een weerslag zou hebben op de financiën van den Staat.

Bij dit vraagstuk mag men ten slotte niet uit het oog verliezen dat verbintenissen werden aangegaan tegenover de houders van preferendaandeelen, die een aanzienlijk deel van het kapitaal der Maatschappij hebben onderschreven.

De wet van 23 Juli 1926 waarborgde hun een exploitatie volgens de meest moderne bedrijfsmethoden, buiten elke politieke overweging. Sedertdien, hebben zij hun dividend tot 4 t. h. zien herleiden, tengevolge van een heelkundige bewerking, zij hebben hun superdividend verloren en zagen, wegens de devaluatie, de waarde van hun titel met 28 t. h. verminderen. Deze aandeelhouders zouden dus het recht hebben zulks als afzetterij te bestempelen, zoo zij moesten vaststellen dat de verbintenissen niet worden nagekomen en dat, onder voorwendsel de bevoegdheid van den Minister te verstevigen, men de deur openzette voor nieuwe uitgaven en haar sloot voor elke bezuiniging. Want, op stuk van zaken, is het daarop dat deze uitbreiding van de bevoegdheid van den Minister zou neerkomen.

Op grond van deze overwegingen hechten wij eraan te verklaren dat zij hoogst ongepast zou zijn en bovendien ten zeerste onrechtvaardig ten aanzien van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

HOOFDSTUK III.

De N. M. B.

De uitslagen in 1939 door de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen geboekt beteekenen een vooruitgang, terwijl sedert verschillende jaren de stijging van den exploitatie-coëfficiënt een achteruitgang deed uitschijnen.

De vastgestelde verbetering verdient des te meer onderstreept te worden daar zij verworven werd ondanks de gebeurtenissen die het economisch leven grondig hebben gestoord.

Terwijl het grootste deel der ontvangsten voor den grooten spoorweg door het goederenverkeer wordt geleverd, brengt dit voor de Buurtspoorwegen slechts 15.4 t. h. op van de globale inkomsten en kon het voordeel van een omvangrijker goederenvervoer in het land slechts een geringeren en zeer zwakken weerslag hebben op de totale uitslagen van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.

Feitelijk is hetgeen heden tot uiting komt, ondanks de ongunstige economische voorwaarden, het gevolg van de bestendige pogingen die bijzonder tijdens de jongste jaren gedaan werden om een meer en meer berooiden toestand te verhelpen.

Het publiek heeft niet gearzeld zijn voldoening te betuigen over de vervanging van het vroeger electrisch materieel door groote bogiewagens van modern type, en het maakt gebruik van het comfort en de snelheid der automotrices daar waar nog voor korten tijd stoombuurttreinen liepen. Wat het evenwel niet heeft kunnen vaststellen is de aanzienlijke wijziging van de uitrusting, van de inrichtingen en van de exploitatiemethoden, die moest verkregen worden om de uitwendig zichtbare hernieuwing te verkrijgen. Zonder die evolutie van het geheele complex zouden de huidige uitslagen niet verkregen zijn geworden. Daarbij zijn de strengste zuinigheid en een bestendige waakzaamheid des te meer noodig in het Beheer der Buurtspoorwegen, daar het algemeen belang.

Ziehier enkele gegevens die hun juiste stand kenmerken :

Het is het reizigersverkeer dat in hoofdzaak het tweede spoornet van algemeen belang doet leven. Inderdaad, 82.4 t. h. der totale ontvangsten komen van dit verkeer en slechts 15.4 t. h. van het goederenvervoer.

Anderdeels worden meer dan 70 t. h. der globale ontvangsten opgebracht door de 1,463 kilometer van het electrisch net, terwijl de 3,354 kilometer met automotrices en met stoom uitgebate vakken, zegge bijna 70 t. h. van het totale net, minder dan 30 t. h. der globale ontvangsten opleveren.

Deze wanverhouding is te wijten aan het feit dat bijna 2,500 kilometer buurtspoorlijnen alleen aangelegd werden om het algemeen belang te dienen in minder bevoorrechte gewesten die gansche provinciën bestrijken. Om deze reden heeft de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen zich beijverd om, zooals het haar plicht was, deze lijnen met geringe of zonder winstgeving in bedrijf te houden. Ten koste van welke opofferingen kon zij daar tot nu toe in slagen ? De voorschotten aan de verliesgevende lijnen die 70 miljoen bereiken, overschrijden merkelyk het bedrag der reserve- en ramingsfondsen samen. Het is dus dringend een einde te maken aan dien noodlottigen toestand waarvan de oorzaken genoeg gekend zijn.

Gewis zijn de financieele en economische crisissen de lasten dezer lijnen met gering verkeer ten zeerste komen verzwaren en zoo, ondanks hun modernisatie het tekort in vele gevallen bleef voortduren, dan is de mededinging daaraan stellig niet vreemd; het past zulks niet uit het oog te verliezen.

Zoowel als dient hulde gebracht aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen voor de meest loffelijke pogingen die zij heeft aangewend om te beantwoorden aan een toestand die voortdurend ingewikkelder werd na den oorlog, past het zich af te vragen of de redding uitsluitend mag verwacht worden van de inspanningen van de Nationale Maatschappij zelf.

Een verzameling verslagen met omstandige opgave van den juiste toestand der buurtlijnen van elke provincie is onlangs verschenen. De gevolgtrekkingen die er uit voortvloeien geven ons de maat van hetgeen de Nationale Maatschappij nog bij machte is te verwezenlijken.

Buiten de voordeelen die de opsporing der bezuinigingen, de verbetering der uitbatingsmethoden en de verbetering van haar rollend materieel haar kunnen verzekeren, en die zij voortdurend bestudeert, raadt de Nationale Maatschappij de volgende oplossingen aan :

1^o Steeds nauwere samschakeling met het wegverkeer, ten einde het economisch niet te billijken dubbel gebruik af te schaffen. Aanneming in elk geval van het vervoermiddel dat het best strookt met de werkelijke behoeften der bevolking, in verband met het algemeen belang van het land.

2^o Electrificatie van sommige baanvakken die de opbrengst van gewestelijke netten zouden kunnen verbeteren.

3^o En dit is het voornaamste punt : afschaffing van ongeveer 485 kilometer spoorlijnen die meestal zouden vervangen worden door autobusdiensten en, desgevallend, door motorvervoerwagens.

Dit reeds aanzienlijk gedeelte eens uitgevoerd zijnde, kan een merkelyke vooruitgang niet achterwege blijven, tenzij onvoorzienbare gebeurtenissen de meest gegronde berekeningen in de war zouden sturen.

Zulks zou echter niet beletten dat er nog bijna 2,000 kilometer lijnen met zwak verkeer en die thans tekort boeken blijven bestaan, en wier lot moet

geregeld worden. En zulks hangt niet meer uitsluitend van de Nationale Maatschappij zelf af, doch voornamelijk van haar aandeelhouders. Elk uitstel bij de te nemen beslissingen verzwaart de lasten die het land moet dragen. Men moet dan ook hopen dat het vraagstuk, dat sedert talrijke jaren aanhangig is, eindelijk beslist wordt aangevat.

De financieele gezondmaking, zoo krachtdadig begonnen door de Nationale Maatschappij, na haar modernisatie, dient met kracht voortgezet te worden door de aandeelhoudende openbare besturen, in het rechtstreeksch belang van 's Lands financiën. Zij alleen zijn bevoegd om te beslissen of het past de bestaande vakken te handhaven die onmisbaar worden bevonden voor de bevolking welke zij niet zouden willen beroofd zien van dat middel der nationale economische uitrusting, niet alleen wegens de vroeger bewezen diensten, doch vooral in verband met hetgeen die lijnen vertegenwoordigen voor de toekomst van de betrokken gewesten.

Dit behoud kan slechts verzekerd worden door een tusschenkomst van de openbare besturen in afwachting dat de wedersamenstelling van het reservefonds den normalen gang van de financieele economie der Nationale Maatschappij hersteld hebbe.

De aandacht van de Regeering werd sedert verschillende jaren gewijd aan dit vraagpunt van algemeen en van gewestelijk belang. Heel onlangs werd de Nationale Maatschappij der buurtspoorwegen gemachtigd een leening uit te schrijven, gewaarborgd door den Staat, voor het aanleggen van een bedrijfsfonds.

Kortom, de vereischte taak ligt er in dringend te beslissen over het lot van de 485 kilometer spoorlijnen waarvoor de Nationale Maatschappij voorstellen heeft gedaan aan de openbare besturen.

Het past nadien in denzelfden geest van gezonde economie en samenordering, het vraagpunt aan te vatten van het lot der tweeduizend kilometer lijnen waarvan het gering verkeer het bestaan moeilijk maakt.

Het volstaat niet dat ons buurtnet erin geslaagd zij zich tot heden haast ongeschonden te handhaven en zich geheel gemoderniseerd te hebben. Het oogenblik is gekomen de vakken van dit net, die onmisbaar hoewel verliesgevend zijn, financieel leefbaar te maken.

Men moet hopen dat in den loop van dit jaar de beslistheid der openbare besturen, aandeelhouders, zich op practische wijze zal betuigen. De Belgische gemeenschap is er bij betrokken.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Uw Commissie van Verkeerswezen heeft eenparig onderhavig verslag goedgekeurd en zij stelt U eensgezind, op een stem na, voor de Begrooting van Verkeerswezen voor 1940 aan te nemen.

Deze begrooting werd door de Kamer der Volksvertegenwoordigers goedgestemd met 119 tegen 23 stemmen en 19 onthoudingen.

De Verslaggever,
H. DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

De Voorzitter,
FRANS TOCH.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION 1939-1940.

SÉANCE DU 19 MARS 1940.

Rapport de la Commission des Transports chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1940.

(Voir les n^{os} 4-XX, 65, 111, 139 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 14, 15, 20, 21 et 22 février 1940; le n° 5-XX du Sénat.)

Présents : MM. TOCH, président ; BUISSET, CASTERMAN, CLAUS, DEMETS (Adolf), DENS, FORTON, GALDEROUX, LALEMAND, MOLET, ROLAND et le Comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Il ne nous paraît pas nécessaire de nous livrer à une étude détaillée sur chacun des crédits inscrits au Budget du Ministère des Communications, d'abord parce que le budget qui nous est présenté a été élaboré avant la crise internationale et ne tient en conséquence pas compte des différents facteurs susceptibles de le modifier profondément, ensuite parce que l'honorable rapporteur de la Chambre, M. Van Glabbeke, s'est déjà livré à une étude très détaillée des différents postes budgétaires et a fourni à cette occasion tous les éclaircissements souhaitables.

Notons que, défalcation faite des crédits inscrits pour les postes, le Budget des Transports de 1940 atteint la somme de 213,783,860 francs, ce qui représente une majoration de 6,808,588 francs sur les crédits votés pour 1939.

En réalité, la majoration de dépenses est moins élevée. Les deux budgets ont été établis sur des bases différentes. Dans le budget de 1939, les dépenses de traitement figurent pour 94 p. c. + 5 p. c. Les 94 p. c. étant la somme réel-

(2)

lement touchée après déduction des 6 p. c. pour la Caisse des veuves et orphelins et les 5 p. c. représentant la tranche mobile payée en raison de l'index.

Dans le budget de 1940, les traitements figurent pour 100 p. c. + 5 p. c.

Si les dépenses de traitement de 1939 avaient été calculées sur les mêmes bases que celles de 1940, le poste dépenses de personnel (postes exclues) aurait été en 1939 de 70,324,200 au lieu de 66,104,800 francs.

Ceci ramène, en réalité, la majoration du Budget des Transports de 1940 à quelque 2 millions et demi par rapport à celui de 1939.

CHAPITRE I.

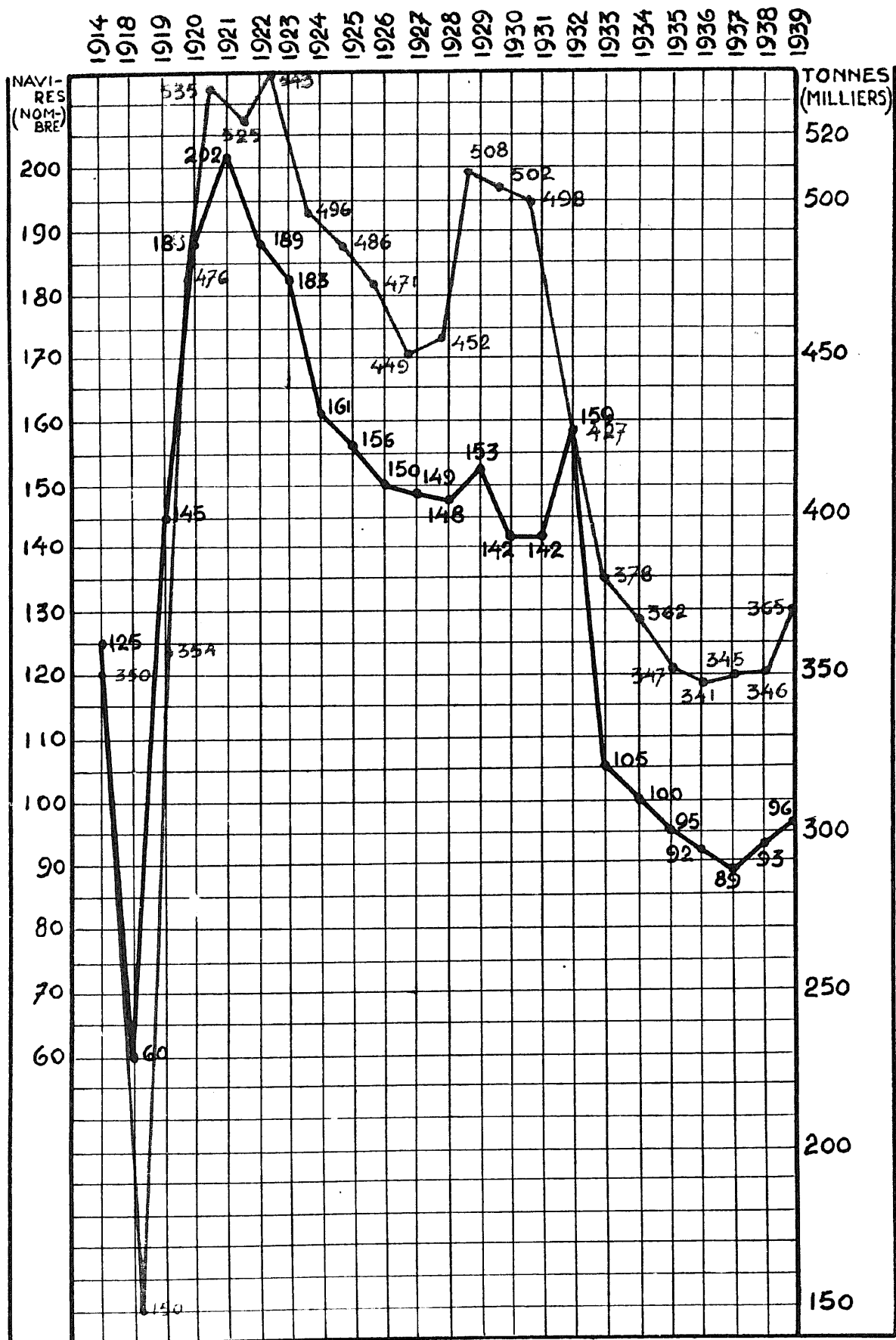
MARINE.

La flotte de commerce belge.

Notre marine marchande comptait au 1^{er} janvier 1914, 125 unités, réunissant environ 350,000 tonneaux de jauge brute; au lendemain de la guerre mondiale, elle s'est trouvée réduite à 60 unités seulement jaugeant 150,000 tonneaux. Elle a donc perdu pendant les hostilités de 1914-1918 plus de la moitié de sa substance (52 p. c. de ses unités, 58 p. c. de son tonnage).

Toutefois, elle se reconstitua assez rapidement dans les premières années de l'après-guerre, à la faveur de l'activité économique de l'époque, pour atteindre son ampleur maxima pendant les années 1921 à 1923. Mais à partir de cette année, malgré les améliorations de 1929 et de 1930, un fléchissement continu conduisit notre flotte de commerce à cette situation d'infériorité qui cause aujourd'hui de si vives inquiétudes.

Le *graphique* ci-après indique les variations du nombre de nos navires et de leur tonnage brut au cours des années qui ont suivi la grande guerre.



La ligne rouge indique le *tonnage*.

La ligne noire indique le *nombre de navires*.

Cette déchéance est d'autant plus sensible que le tonnage des navires à flot dans le monde passait de 45.5 millions de tonnes en 1927 à 65.25 millions de tonnes en 1937, soit une augmentation de 44 p. c.

En fin juillet 1939, la flotte marchande belge comportait 89 navires. Mais depuis le début des hostilités actuelles les pertes par fait de guerre ou fortune de mer sont venues réduire son importance.

Voici la liste de ces pertes qui représentent une diminution de 5.9 p. c. sur le tonnage brut du début des hostilités.

Nom du navire.	Tonnage		Armement.	Cause de la perte.
	Brut.	DW.		
<i>S.S. Adour</i>	1,104	1,750	Armement Deppe.	Fortune de mer.
<i>M/V. Alex Van Opstal .</i>	5,833	8,170	C ^{te} Maritime Belge.	Fait de guerre.
<i>S.S. Joséphine Charlotte .</i>	3,405	5,075	Idem.	Idem.
<i>S.S. Kabinda</i>	5,051	7,950	Idem.	Fortune de mer.
<i>S.S. Meuse</i>	681	1,035	Armement Hermans.	Probabl. idem.
<i>S.S. Quenast</i>	509	780	Idem.	Fortune de mer.
<i>S. S. Rosa</i>	1,103	1,850	Idem.	Fait de guerre.
<i>S.S. Suzon</i>	2,121	3,300	Armement Goossens.	Idem.
<i>S.S. Charles</i>	516	760	Armement Hermans.	Fortune de mer.
<i>S.S. Louis Sheid</i>	5,945	9,332	Armement Deppe.	Idem.
	26,268	40,002		

*
* *

Sa part dans le trafic de nos ports.

Après avoir exposé l'étendue du fléchissement de notre flotte en ces dix-sept dernières années, il est intéressant de rechercher quelle est, dans le trafic de nos ports, la part de la flotte de commerce belge. Hélas ! la part prise par notre pavillon national dans le trafic de nos ports est nettement insuffisante et elle est loin d'assurer l'indépendance économique de notre nation. Les statistiques suivantes le démontrent à toute évidence.

NAVIRES ENTRÉS AU PORT D'ANVERS

Années.	Nombre de navires.	Tonnage.	Navires belges.	Tonnage.	% sur tonnage.
1913	7,056	14,146,819	502	921,722	8.5
1919	4,820	5,267,491	632	764,886	14.6
1920	7,689	10,858,926	949	1,089,382	10.0
1921	8,076	12,980,874	535	775,590	5.7
1925	9,971	20,201,628	866	1,276,219	6.3
1930	11,602	23,465,452	729	1,410,465	6.0
1935	11,125	22,035,257	578	975,967	4.5
1937	12,386	25,121,476	586	1,155,445	4.6
1938	11,762	24,144,705	553	1,365,429	4.8
1939	9,524	19,387,970	540	1,173,291	6.0

Une situation semblable se présente pour le port de Gand, ainsi que l'indiquent les chiffres ci-dessous représentant le pourcentage des entrées des navires belges :

1933.		4.1
1934.		4.6
1935.		6.4
1936.		3.7
1937.		4.6
1938.		3.8

Ces chiffres méritent d'être médités. Ils montrent que le trafic de nos ports demeure quasi en totalité entre les mains des étrangers. Cette situation pose un problème vital pour le pays. Elle met en péril notre indépendance économique en laissant aux autres nations le soin d'assurer l'activité économique de la Belgique et, dans la tourmente actuelle, elle ne nous laisse pas les seuls maîtres de nos possibilités de résistance.

Il importe donc qu'on mette un terme à une situation qui perdure depuis tant d'années et que le Gouvernement se préoccupe d'établir pour les années à venir un plan sérieux de politique maritime.

La part des pavillons étrangers dans le mouvement maritime du port d'Anvers.

Puisque les pavillons étrangers assurent, pour une large part, le trafic de nos ports, il convient d'examiner dans quelle mesure chaque nation y contribuait avant l'état de guerre entre les Alliés et l'Allemagne et continue d'y contribuer depuis lors.

Le tableau ci-dessous nous indique pour les années 1936, 1937, 1938 et pour les trois premiers mois de guerre en 1939 le pourcentage de chaque nation dans le mouvement maritime du port d'Anvers.

	1936 %	1937 %	1938 %	1939 Sept. - Oct. - Nov. %
Allemagne	26.2	26.7	25.3	0
Angleterre	23.2	24.0	23.7	17.8
France	9.0	8.3	8.8	4.8
Norvège	7.2	6.5	7.6	11.9
Pays-Bas.	6.1	6.5	7.4	17.3
Suède	4.4	4.0	3.7	5.4
Danemark	—	3.05	3.6	5.4
Etats-Unis	—	3.14	3.1	6.3
Belgique	4.4	4.6	4.8	11.7

La dernière colonne révèle le trouble causé par les événements internationaux dans nos relations maritimes. Les nations belligérantes étaient les meilleures clientes du port d'Anvers. Parmi celles-ci l'Allemagne qui détenait la première place a disparu, et le mouvement des navires anglais et français a subi une très sensible regression. Ces faits ne peuvent manquer d'avoir une sérieuse répercussion dans la conduite de nos affaires et ils peuvent mettre la poursuite de nos activités nationales dans une situation critique et périlleuse.

* * *

L'influence de la présente guerre sur le trafic de nos ports.

Quelques chiffres nous permettront de mesurer l'influence de la présente guerre sur le trafic du port d'Anvers.

Ils nous montreront que la guerre actuelle a notablement diminué : A. le nombre des navires entrant dans nos ports, ainsi que B. l'importance du trafic des marchandises.

A. — Entrées.

Les huit premiers mois de l'année 1939 avaient présenté une augmentation de 6.1 p. c. par rapport à 1938.

1938. Janvier à août : entrées 7,731 navires. 15,872,842 tonnes mét. net.

1939. Janvier à août : entrées 8,203 navires. 16,859,524 tonnes mét. net.

Mais à partir de l'état de guerre, la chute est verticale :

1938. Sept., oct., nov. : entrées 3,024 navires. 6,174,977 tonnes mét. net

1939. Sept., oct., nov. : entrées 981 navires. 1,877,024 tonnes mét. net

Régression . 67.6 p. c. 69.6 p. c.

Il y a lieu de noter qu'en temps normal les *lignes régulières* sont à la base du trafic du port d'Anvers : pour l'année 1938, par exemple, sur un tonnage de jauge total de 24,144,705 tonnes mét. nettes à l'entrée, 17,670,000 tonnes ou 73.18 p. c. revenaient aux lignes régulières et 5,545,000 tonnes seulement ou 22.96 p. c. aux « tramps ». Par suite de la diminution du trafic et de la détention des navires aux bases de contrôle des belligérants, cette proportion a été profondément modifiée; on peut admettre que les lignes régulières et les « tramps » participent aujourd'hui à part égale au trafic.

B. — Trafic des marchandises.

Ici encore nous ferons la comparaison : 1^o entre les huit premiers mois de 1939 (avant la déclaration de guerre) et les huit premiers mois de 1938; et 2^o entre septembre, octobre et novembre 1938, et septembre, octobre et novembre 1939.

I. — PÉRIODE DU 1^{er} JANVIER AU 31 AOUT DES ANNÉES 1938 ET 1939.*Entrées par mer :*

	Importations.	Transit.	Total.
1938.	5,240,034	2,667,902	7,907,936
1939.	5,261,528	2,554,747	7,816,275
Comparaison	+ 21,494 ou 0.4 %	— 225,506 ou 4.2 %	— 91,661

Sorties par mer :

	Exportations.	Transit.	Total.
1938.	3,656,474	3,703,011	7,359,489
1939.	4,915,153	3,477,505	8,392,658
Comparaison	+ 1,258,679 ou 34.4 %	— 225,506 ou 6.1 %	+ 1,033,169

Ce tableau indique que, dans les deux sens, le trafic national a augmenté de 14.3 p. c., ce qui marque une reprise de l'industrie nationale pendant les mois précédant la guerre. Par contre, au cours de cette période, le transit avait diminué de 5.3 p. c.

II. — MOIS DE SEPTEMBRE, OCTOBRE ET NOVEMBRE DES ANNÉES 1938 ET 1939.

Entrées par mer (tonnes) :

	Importations.	Transit.	Total.
1938 Septembre . .	651,814	359,827	1,011,641
Octobre . . .	662,187	264,047	926,234
Novembre . . .	705,549	294,355	999,904
1939 Septembre . .	277,758	149,915	427,673
Octobre . . .	425,735	64,847	490,582
Novembre . . .	559,656	96,817	656,473
Comparaisons :			
Septembre . .	— 374,056 (57.3 %)	— 209,912 (58.3 %)	— 583,968
Octobre . . .	— 236,452 (35.7 %)	— 199,200 (75 %)	— 435,652
Novembre . . .	— 145,893 (20.6 %)	— 197,538 (67.1 %)	— 343,431

Sorties par mer (tonnes) :

	Exportations.	Transit.	Total.
1938 Septembre . .	538,661	454,486	993,147
Octobre . . .	628,646	413,708	1,042,354
Novembre . . .	673,906	492,254	1,166,160
1939 Septembre . .	444,397	306,184	750,581
Octobre . . .	371,817	95,146	466,963
Novembre . . .	403,910	96,353	500,263
Comparaisons :			
Septembre . .	— 94,264 (17.5 %)	— 148,302 (32.6 %)	— 242,566
Octobre . . .	— 256,829 (40.9 %)	— 318,562 (70 %)	— 575,391
Novembre . . .	— 269,996 (40 %)	— 395,901 (80.4 %)	— 665,897

Il appert de la lecture de ce tableau que dans les deux sens :

le trafic national a diminué :	en septembre de	39.3 p. c. ;
	en octobre de	38.2 p. c. ;
	en novembre de	30.1 p. c. ;
le transit a diminué :	en septembre de	43.9 p. c. ;
	en octobre de	76.3 p. c. ;
	en novembre de	75.3 p. c.

La marine et le ravitaillement du pays.

En raison de l'insuffisance de notre flotte marchande belge et de l'influence défavorable que ne pouvait manquer d'avoir la présente guerre sur le trafic de nos ports, l'Administration de la Marine ainsi que le Service de Mobilisation de la Nation, ont étudié dès le début des hostilités la question du tonnage maritime requis pour assurer, dans les circonstances présentes, le ravitaillement de la Nation en produits et matières à provenir d'outremer.

Les préoccupations de ces organismes ont porté sur les importations des produits de notre Colonie; sur les importations de produits d'alimentation ainsi que de matières premières (minerais, coton, laines, etc.) non en provenance du Congo et sur les importations de carburants.

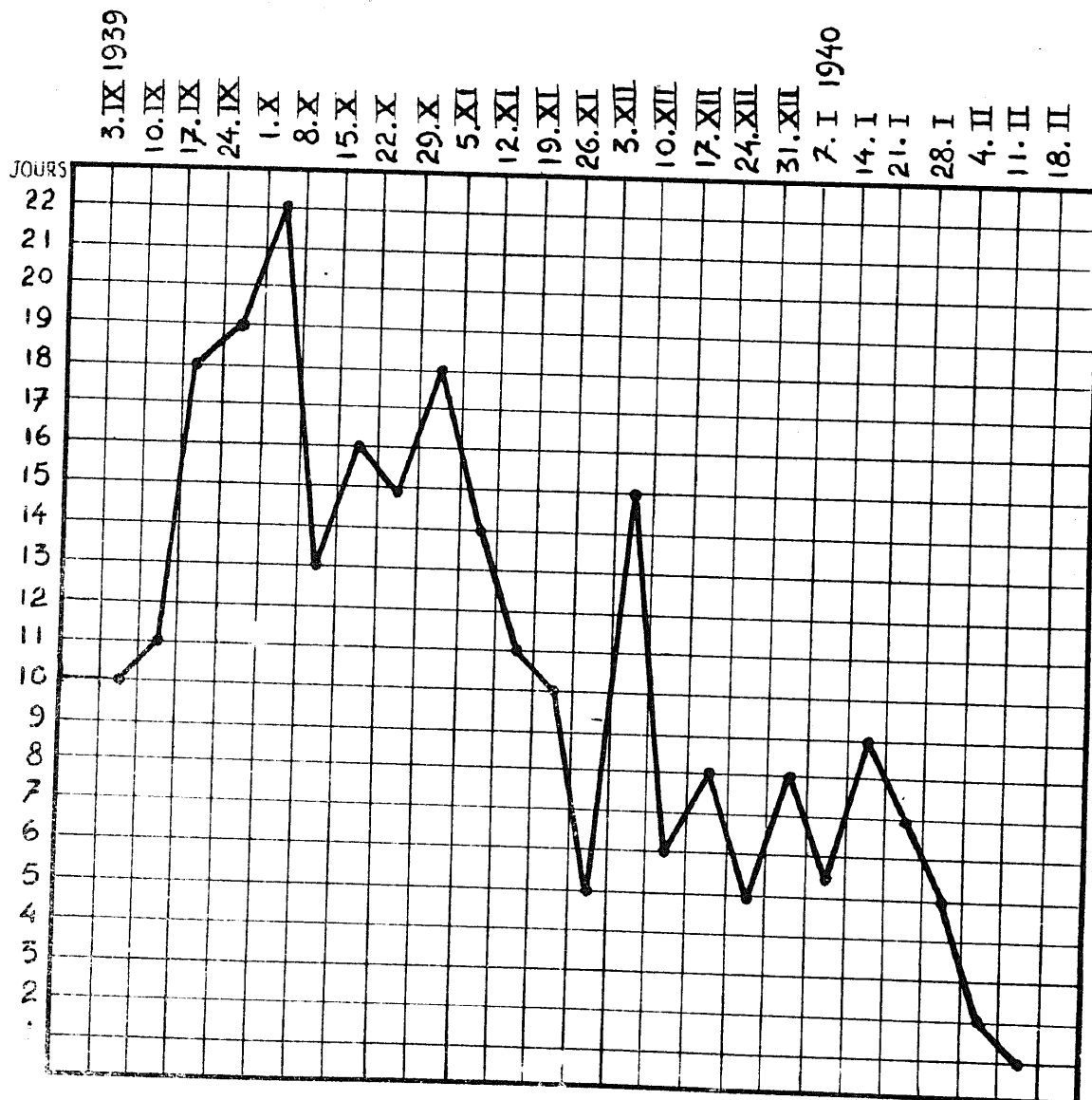
Pour ce qui concerne les transports entre la Colonie et la Métropole, la flotte de la Compagnie Maritime Belge, affectée à la ligne du Congo, réunit un tonnage suffisant pour parer aux besoins. Evidemment, les retards subis par nos navires dans les stations de contrôle des belligérants diminuent leur rendement et c'est ainsi que, pour notre ligne du Congo, le nombre de voyages que peut exécuter par année un navire est ramené de huit à six voyages.

Afin de parer au déficit causé par une rotation plus lente de ses paquebots mixtes et de ses bâtiments de charge, et d'assurer dans la même mesure qu'auparavant le trafic entre la Belgique et sa colonie, la Compagnie maritime Belge (Lloyd Royal) a augmenté sur la ligne le nombre de navires et le tonnage.

Alors qu'en juillet 1939, le service Anvers-Congo était assuré par 4 paquebots mixtes d'un tonnage deadweight total de 28,600 tonnes (56 jours de rotation) et par 7 cargos d'un tonnage deadweight de 56,596 tonnes (63 jours de rotation), il est actuellement assuré par 3 paquebots mixtes d'un tonnage deadweight total de 21,315 tonnes (63 jours de rotation) et par 9 cargos d'un tonnage deadweight total de 73,791 tonnes (77 jours de rotation). Ce qui assure au trafic de notre colonie sensiblement le même tonnage.

Mais, pour l'ensemble des transports nous amenant les produits d'outremer, l'insuffisance de notre tonnage national s'établit à environ 2 millions de tonnes par an, représentant environ 350,000 tonnes de navires. Le rendement de nos navires est notablement diminué par les retards qu'ils subissent dans les stations de contrôle des belligérants et pour les relations avec l'Amérique du Nord, au lieu de faire six voyages par an chaque navire ne peut plus en faire que cinq.

En annexe II à l'intéressant rapport présenté par l'honorable M. Carton de Tournai, sur le Budget des Affaires étrangères, nous trouvons la liste des navires belges arraisonnés à partir du 4 septembre 1939 jusqu'au 13 février 1940 par les autorités anglaises et françaises. Elle nous a permis d'établir le graphique ci-dessous qui montre, pour chaque semaine, la moyenne des jours pendant lesquels nos navires avaient été retenus. Ce graphique nous montre que si la situation n'est pas tout-à-fait satisfaisante, elle s'est cependant améliorée au cours de ces dernières semaines.



Mesures à prendre.

Il est évident que le maintien des lignes étrangères doit faire l'objet de toutes les préoccupations du Gouvernement puisque ces lignes étaient, en ces dernières années à la base du trafic de nos ports. Mais comme les lignes allemandes ont disparu, comme l'activité des lignes françaises et anglaises a été fortement réduite, et que celles de la Norvège et de la Hollande ont subi une régression sensible, il en résulte que la Marine se trouve dans l'absolue nécessité de développer son tonnage national si elle veut assurer le ravitaillement du pays en vivres et en matières premières et l'exportation de ses produits manufacturés. Pour ce faire, trois solutions se présentent :

- 1^o la construction de navires;
- 2^o l'acquisition d'unités de seconde main;
- 3^o l'affrètement de navires.

I. — Construction de navires.

La loi du 1^{er} février 1939 organisant avec le concours de nos institutions parastatales, le crédit maritime en vue de favoriser la construction navale, a provoqué la construction de quelques unités nouvelles.

Voici la liste de ces navires.

	Nombre de navires.	Tonnage DW. par unité.	Tonnage total.	
Cockerill	3	8,000	24,000	C ^{ie} Maritime Belge.
Boël et Fils . . .	2	2,800	5,600	Plouvier Maritime.
	1	1,500	1,500	C ^{ie} Belge de Manut.
			31,100	

Il est à remarquer que la C.M.B. a commandé chez Cockerill, sans l'intervention des institutions parastatales, un 4^e navire également de 8,000 T.D.W.

Ces navires sont livrables et peuvent être mis en exploitation dans un délai de dix à quinze mois.

Il est à souhaiter que tous les efforts soient faits pour faire donner à la loi du 1^{er} février 1939 de larges résultats. Nos chantiers trouveront ainsi un accroissement d'activité, nos ouvriers, des possibilités d'obtenir du travail, et notre pays une amélioration de son outillage.

La capacité de nos chantiers navals est la suivante : Le Chantier Cockerill et l'Antwerp Engineering sont seuls aptes à construire de grandes unités transatlantiques; leur capacité de production est estimée à environ 50,000 tonnes D.W. par an. Le chantier Cockerill dispose de 7 coulisses pour grands navires et l'Antwerp Engineering de 2 cales sèches. Ils pourraient construire, simultanément 8 navires de 8,400 tonnes ou 10 navires de 6,000 tonnes.

Le chantier Boël (Tamise) peut produire par an 12,000 T.D.W. et construire des unités de 3 à 4,000 tonnes D.W.

Les autres chantiers, Sabarn à Bruges, Beliard Crighton à Ostende et celui de Rupelmonde, peuvent produire environ 5,000 tonnes par an en navires de petits tonnages (caboteurs).

II. — Acquisition d'unités de seconde main.

Si la construction de navires s'avère indispensable, il faut cependant reconnaître qu'elle ne peut nous donner immédiatement tout l'accroissement de tonnage nécessaire. Afin donc de pourvoir à notre manque de tonnage, il a été fait application de la loi susdite du 1^{er} février 1939 pour permettre, par l'octroi de crédits, l'acquisition de huit navires de seconde main réunissant 10,030 T.D.W. et se répartissant comme suit :

Nom du navire.	Tonnage		Armement.
	Brut.	D.W.	
<i>S.S. Anne-Marie (ex Themis)</i>	251	330	J. and C. Snauwaert.
<i>S.S. Bizon (ex Ellen)</i>	783	1,250	S. A. Sonaco.
<i>M.S. « Eminent »</i>	480	675	S. A. Armaco.
<i>S.S. Frédéric (ex Takis)</i>	1,698	2,350	S. A. de Pont-Brûlé.
<i>S.S. Jacqueline</i>	298	380	J. and C. Snauwaert.
<i>S.S. Jeannette</i>	355	460	Idem.
<i>S.S. N... (ex Ninfea)</i>	622	710	J.P. Folchi (« Les Tannins Alpha »)
<i>M.S. Rubens (ex Munmotor)</i>	2,450	3,875	Armement Vervliet.
		10,030 T.D.W.	

D'autres navires ont été également acquis depuis le 1^{er} septembre 1939, sans intervention des organismes parastataux pour être exploités sous pavillon belge. Ce sont :

Nom du navire.	Tonnage		Armement.
	Brut.	D.W.	
<i>S.S. Brabo (ex Laimdota)</i>	3,528	5,970	Armement Anversoïis.
<i>S.S. Gandia (ex Königstein)</i>	9,352	13,586	C ^{ie} Maritime Belge.
<i>S.S. Julia (ex Teddy)</i>	549	750	Armement Belgica.
<i>Mafuta (ex Ronald)</i>	6,322	10,000	C ^{ie} Maritime Belge.
<i>Ville d'Anvers</i>	7,430	—	S. A. Sté Marit. Anversoise
<i>Ville de Hasselt</i>	8,862	—	Idem.
<i>Ville de Bruges (ex Présid. Harding)</i>	13,869	—	Idem.
<i>Ville de Gand</i>	7,590	—	Idem.
<i>Ville de Liège</i>	7,430	—	Idem.
<i>Ville de Mons</i>	7,430	—	Idem.
<i>Ville de Namur</i>	7,430	—	Idem.
<i>Ville d'Arlon</i>	7,555	—	Idem.
<i>N° 58 (navire en construction en Suède)</i>	—	9,200	C ^{ie} Maritime Belge.

Ce sont ces huit derniers navires, d'un tonnage total de 85,000 T.D.W., qui ont été vendus récemment par la United States Line à la Société Anversoise de Navigation.

Cette opération a soulevé certaines critiques en Allemagne.

Les journaux allemands ont qualifié de surprenante cette transaction, et ils ont accusé le Gouvernement belge de s'être prêté à une affaire dont la nature et le dessin seraient de servir les intérêts des ennemis de l'Allemagne. Ils ajoutaient que le Gouvernement norvégien avait agi plus sagement en refusant son assentiment au transfert de ces navires sous son pavillon.

Ces critiques manquent de fondement.

Il est exact que le transfert sous pavillon norvégien de la flotte en question a été envisagé, il y a trois mois environ, et que le Gouvernement norvégien s'y est opposé.

Mais il n'est pas du tout certain que ce refus ait trouvé son origine dans les circonstances spéciales dans lesquelles la presse allemande prétend entourer l'affaire ou même — comme l'ont prétendu des journaux américains — dans une pression exercée par le Gouvernement allemand.

La presse norvégienne a déclaré que ces assertions étaient dénuées de tout fondement et que la raison du refus gouvernemental se trouvait dans la législation norvégienne qui interdit le transfert sous pavillon national de navires trop âgés. La limite d'âge — 20 ans — fixée par la loi était approchée par la flotte en question, qui au surplus avait été construite hâtivement en série, immédiatement après la guerre 1914-1918. Il s'explique ainsi que le Gouvernement norvégien n'ait pas trouvé intéressant de donner de nouvelles extensions à sa flotte nationale par l'acquisition de tonnage déjà désuet et prétendument de moindre qualité.

Le Gouvernement belge est loin de se trouver dans une situation analogue; notre pénurie de tonnage est trop évidente. Il eut été incompréhensible de refuser cette flotte cohérente et en bon état de navires américains, dont l'acquisition était envisagée sans appel à l'aide gouvernementale, alors que l'Etat, par souci de remplacement du seul tonnage sinistré, se voit dans la nécessité de garantir la bonne fin d'opération de crédit en vue de l'acquisition des quelques navires disparates et très âgés qui se trouvent généralement sur le marché international.

Au surplus, le Gouvernement consulté au sujet de l'opération projetée, a eu le souci d'améliorer les conditions initialement proposées, de manière que l'économie nationale y trouvât les avantages les plus larges. La moitié du tonnage nouveau acquis à la flotte belge sera immédiatement affecté aux transports de marchandises de et vers nos ports nationaux, dans la mesure où le Gouvernement belge en exprimera le désir et que du fret sera disponible. La nouvelle ligne n'entrera pas en concurrence avec les armements belges exploitant déjà des services avec les Etats-Unis. Enfin, pour les navires qui ne seraient pas immédiatement affectés à un trafic exclusivement national, l'engagement a été pris qu'ils ne transporteraient pas de la contrebande de guerre et ne navigeraient pas dans les convois alliés. Il n'est question ici que d'avantages immédiats, à l'exclusion de ceux, plus indirects, d'utilisation de main-d'œuvre à bord des navires et dans nos ports.

Il a été dit — et pas seulement dans la presse allemande — que l'opération ne constituait qu'un camouflage et qu'il s'agissait d'une cession fictive; le

prix de 123,000,000 de francs belges indiqué comme prix de vente en serait la preuve.

Sur la base de ce chiffre — qui est officiel — la tonne D. W. reviendrait à environ 1,500 francs. Il est difficile, sinon impossible, de fixer actuellement une valeur marchande incontestable pour un navire quelconque. Le prix payé est en fonction, autant du rendement immédiat que l'acquéreur espère tirer du navire, que des possibilités de rendement que le navire présente encore pour le cédant. Sous ce dernier rapport, les vendeurs américains se trouvaient certainement handicapés par le « Neutrality Act » et par la défense d'engager leurs navires dans les trafics des zones de guerre.

Fin janvier, début février, un autre ensemble de navires américains a été cédé à l'étranger pour une somme de 2,500,000 dollars approximativement. Il s'agissait de six unités représentant 54,000 T. D. W., unités d'âge identique et de dimensions approchantes de celles des navires de la U. S. L. acquis par le groupe belge. Or, on le voit, la cession de ces navires s'est faite sur la base de 1,400 francs la T. D. W.

Il y a d'ailleurs d'autres points de comparaison. Un armateur belge a acquis tout récemment un navire américain à moteur, de 20 ans d'âge et d'une capacité de transport de 4,000 T. D. W. Ce navire doit normalement revenir plus cher à la T. D. W., que les navires de U. S. L. pour la double raison qu'il est plus petit et qu'il est à moteur. Le prix de 2,200 francs la T. D. W. qu'il a été payé ne dépasse pas de 50 p. c. celui signalé pour les navires de la U. S. L.; dans certains milieux il a d'ailleurs été considéré comme étant assez cher.

L'on peut conclure de ce qui précède que le marché U. S. L. n'a peut-être pas été désavantageux pour les acheteurs belges. Mais il serait inexact de prétendre que la flotte en question a été cédée en-dessous de sa valeur.

III. — Affrètement de navires.

Un arrêté royal du 27 octobre 1939 a créé un *Comité mixte des Transports maritimes* dans l'intention d'établir, dans le domaine des transports maritimes, une liaison étroite entre le commerce et l'industrie, les transporteurs et les pouvoirs publics.

Ce Comité a pour mission d'assurer une collaboration entre les Départements ministériels intéressés, les armateurs et les affréteurs, ainsi que les organismes professionnels, en vue de rechercher et de fixer les besoins en tonnage du pays, dans sa position présente; pour le ravitaillement et l'approvisionnement de ses industries et de proposer toutes mesures utiles pour assurer les transports par mer.

Ce Comité a entrepris sa tâche sans désespérer et a confirmé à 350,000 tonnes de navires l'évaluation de l'insuffisance de notre marine.

La proposition a été faite au sein du Comité de créer un organisme — Société Commerciale — pour l'affrètement et la gérance des navires étrangers qu'il conviendrait d'affréter.

Le Gouvernement se rendant compte que des mesures devraient être prises dans le cas où les navires étrangers s'abstiendraient de venir charger dans nos ports et où le tonnage deviendrait trop rare vient de décider la fondation d'une société de transports maritimes (N.A.T.R.A.M.A.) pour laquelle il participerait à la constitution des trois quarts du capital. C'est cette société qui s'occuperait d'affréter des navires.

Mesures pour assurer l'avenir.

La guerre actuelle, bien que nous n'y soyions pas engagés, comme la guerre de 1914-1918 à laquelle nous avons participé, affirme, à nouveau à l'évidence, toute l'importance que revêt pour notre existence nationale une marine marchande.

Les difficultés que nous suscite l'insuffisance de notre flotte, nous démontrent qu'une marine nationale conditionne — tout particulièrement dans les périodes de désarroi politique — l'activité économique du pays et qu'elle peut, à un moment donné, être la clef de notre résistance dans la tourmente.

Le Conseil supérieur de la marine, dès le lendemain de la guerre de 1914-1918 avait attiré l'attention du Gouvernement sur le problème de la marine marchande, il avait présenté des vœux précis et formulé des propositions concrètes et notamment l'organisation du crédit maritime afin de favoriser l'accroissement de notre flotte de commerce.

Le 18 janvier 1939, le Conseil supérieur de la marine décida, en assemblée plénière, de réexaminer à nouveau l'ensemble du problème et dans ce but il confia à une Commission le soin d'en faire une étude approfondie.

Cette Commission présenta un premier rapport en assemblée du 21 juin 1939, rapport qui fut d'ailleurs largement complété dans la suite.

La Commission propose, en ordre principal :

1° L'exonération, pour les armements, de tout remboursement au Trésor, des subsides à la navigation, consenties pendant les années 1934 à 1937, en vue de maintenir en service, pendant ces années de crise profonde du fret, une importante partie de notre flotte, et d'éviter même son désarmement total.

Ces crédits ont été imputés comme suit aux budgets :

1934	.	.	.	.	.	.	fr.	22,181,000
1935	.	.	.	.	.	.	.	20,333,000
1936	.	.	.	.	.	.	.	24,165,000
1937	.	.	.	.	.	.	.	9,516,000

Soit au total fr. 76,195,000

A l'appui de cette demande d'exonération de remboursement il est argué, entre autre, que le Trésor a tiré de cette opération un avantage compensatoire, car le maintien des services maritimes a soustrait au chômage 2,000 marins; d'où pour le Trésor même une économie en secours-chômage de 10 millions par an ou 40 millions pendant les quatre exercices en cause. Ce chiffre doit être multiplié par 3.5 si l'on y ajoute la même économie de chômage réalisée par le fait que les ouvriers des ports sont demeurés actifs grâce au maintien des services maritimes rendu possible par ces subsides. Enfin, il est également à remarquer que ces subsides ont évité que nos armements n'abandonnent entièrement leur place dans le trafic de nos ports aux lignes concurrentes étrangères qui ainsi auraient pu en devenir complètement maîtresses au grand détriment d'intérêts nationaux multiples.

Dans notre rapport sur le Budget des Communications pour l'exercice 1939, nous avons déjà développé les mêmes arguments et insisté sur l'incertitude « dans laquelle est demeuré l'armement au sujet du caractère de ces subsides,

tout au moins pour les années 1936 et 1937 ». Ce passage de notre rapport avait suscité des critiques de la part de certains journaux. Elles n'ont pas modifié notre manière de voir. Des subsides de ce genre sont le seul moyen pour le Gouvernement de protéger la marine marchande nationale. Ils ont d'ailleurs été accordés dans de nombreux pays étrangers. L'industrie trouve dans les droits de douane une certaine protection. Les gouvernements ont protégé l'agriculture en ces dernières années par l'octroi de primes aux céréales. L'industrie charbonnière a vu ristourner par l'Etat à son profit les recettes provenant du droit de licence sur les charbons importés.

Alors nous ne voyons pas pourquoi, par exception à ce qui a été fait en faveur de l'agriculture ou de l'industrie charbonnière, les armements maritimes devraient être les seuls à devoir rembourser le soutien nécessaire qui leur a été accordé dans des jours particulièrement difficiles. De plus, nous devons constater qu'en aucun pays du monde les Gouvernements n'ont exigé le remboursement des subsides de cette nature qui avaient été accordés dans le but de maintenir en activité leur flotte commerciale.

2^o La Commission du Conseil supérieur de la Marine demande encore que soient jetées les bases d'un plan d'aide future à l'armement par la constitution d'un *fonds de la marine*.

Ce fonds serait alimenté chaque année par une intervention du Trésor et ce, pendant une période suffisamment prolongée, afin de pouvoir intervenir efficacement en faveur de l'armement dès que l'intérêt national en affirmerait la nécessité. Cette assistance permettrait soit de traverser une crise, soit de triompher de la concurrence des lignes étrangères fortement subsidiées elles-mêmes, et éviterait que nos entreprises soient évincées dans nos propres ports. Un tel fonds présenterait une souplesse suffisante pour agir assez rapidement au moment requis et pour intervenir dans une mesure efficace, c'est-à-dire de telle manière que l'effort ainsi consenti ne demeure pas vain en raison de son insuffisance en ampleur ou dans le temps.

La Commission des Transports du Sénat marque sa vive sympathie pour une telle formule, car elle y voit la base d'un plan d'avenir et de rénovation de notre flotte marchande. Si ce plan avait existé en ces quinze dernières années, la flotte marchande belge ne serait pas tombée au niveau inférieur qui justifie, en ce moment, nos inquiétudes.

La leçon du passé doit porter ses fruits. Que de fois n'a-t-on pas souligné la nécessité dans laquelle se trouvait notre pays d'exporter pour pouvoir vivre! Comment alors a-t-on pu oublier que le meilleur moyen de favoriser cette exportation était de faire flotter notre pavillon au delà des mers ?

CHAPITRE II.

La S. N. C. B.

Dans les rapports des années précédentes sur le budget du Ministère des Transports, nous avons chaque fois examiné la situation de la Société nationale des Chemins de fer belges, analysé les causes des difficultés qui influencent défavorablement ses résultats d'exploitation, recherché les moyens susceptibles d'apporter une amélioration à cette situation et insisté sur l'urgente nécessité d'y porter remède.

Si nous considérons uniquement le peu d'attention que les Gouvernements ont jusqu'à ce jour prêté aux observations de la Commission des Transports, nous serions tentés de ne plus revenir sur le sujet. Mais comme nous pensons que l'indécision n'est pas une solution, et que le déficit financier chronique de la Société finira par avoir sa répercussion sur les finances de l'Etat, comme nous estimons que la persistance du déficit nuit au crédit de la Société qui doit pouvoir emprunter et comme nous voulons que ce patrimoine de l'Etat que sont les Chemins de fer belges conserve toute sa valeur et que l'exploitation de la Société soit maintenue dans l'intérêt du pays à la hauteur du progrès, nous n'hésitons pas à souligner cette année encore l'importance du problème et la nécessité de le résoudre.

*
* *
*

Quelle est la situation financière de la S. N. C. B. à la clôture de l'exercice 1939.

Le solde débiteur du compte des Profits et Pertes de l'exercice 1939 est de 138 millions 9. Il se décompose ainsi : mali d'exploitation 19 millions, charges financières 49 millions; dépréciation du portefeuille : 70 millions 9.

Les résultats financiers de la Société nationale des Chemins de fer belges pendant ses 13 années d'existence, sont les suivants :

En millions de francs.

Année	Fonds de réserve				Résultats de l'exercice		
	Dotation	Intérêts	Prélèvements	Solde cumulé	Déficit reporté	Déficit total	Excédent
1926-27	95.2			95.2			+593.6
1928	76.7	4.4		176.3			+461.6
1929	88.6	11.5		276.5			+454.6
1930	88.2	17.6		382.2			+226.9
1931	0	22.3		404.5			+ 2.6
1932	0	24.0	—287.1	141.4	0	—287.1	
1933	0	2.5	—115.8	28.1	0	—115.8	
1934	0	0.2	— 28.3	0	—127.9	—156.2	
1935	0	0		0	— 89.4	— 89.4	
1936	0	0		0	—151.3	—151.3	
1937	0	0		0	— 28.0	— 28.0	
1938	0	0		0	—283.5	—283.5	
1939	0	0		0	—138.9	—138.5	
	348.7	82.5					
	431.2		—431.2	0	—819.—	—1250.2	1730.3

Ces résultats nous montrent que le total des pertes s'élève à 820 millions. Si l'on tient compte des 430 millions du fonds de réserve qui ont, en outre, été absorbés, on arrive à un déficit total, en huit ans, de 1,250 millions.

Ces résultats nous montrent également une situation sérieuse dont ceux qui ont la responsabilité des transports dans notre pays ont le devoir de se préoccuper.

Ces résultats enfin justifient tout l'intérêt que porte chaque année à ce problème votre Commission des Transports.

*
* *

Les résultats de l'exercice 1939 sont moins défavorables que ceux de l'exercice précédent pour lequel le déficit avait été de 283.5 millions. Ils ont été obtenus par des mesures d'économies et de restrictions et notamment par la suppression de trains de voyageurs insuffisamment utilisés et par la simplification de l'exploitation sur les lignes à trafic déficitaire. Les économies ainsi réalisées au cours de l'année 1939 représentent en chiffres ronds 60 à 65 millions. De plus, le trafic des marchandises a été, au cours de cet exercice en augmentation de 9 p. c. sur celui de l'année précédente. Les tonnes-kilomètres se sont élevées à 5,710 millions contre 5,250 millions, donnant une recette des marchandises de 1,750 millions contre 1,652 millions l'année précédente. L'augmentation des tarifs de janvier 1939 a donc donné les résultats escomptés.

Enfin les dépenses de personnel ont été en 1939 inférieures à celles de 1938. En 1938, 11 mois ont été payés à 110 p. c. des barèmes et 1 mois à 105 p. c., tandis qu'en 1939, 6 mois ont été payés à 105 p. c. et 6 à 110 p. c. La réduction de dépenses de ce chef a été de l'ordre de 30 millions.

Par contre, les recettes du trafic des voyageurs ont été en diminution de 10.5 p. c., sur celles de l'année précédente. Les voyageurs-kilomètres se sont élevés à 5,330 millions contre 5,965 millions, donnant une recette-voyageurs de 774 millions contre 830 millions l'année précédente, soit donc une diminution de 56 millions et cela malgré l'augmentation de tarif du 20 janvier 1939. Nous serions tentés de dire à cause de l'augmentation de tarifs, car nous avons l'impression qu'en cette matière l'extrême limite a été atteinte et peut-être même dépassée. Nous devons cependant ne pas perdre de vue que les événements internationaux ont nécessairement influencé le trafic voyageurs pendant les quatre derniers mois de l'année. Celui-ci en septembre était tombé de 30 p. c.; il est en diminution de 22 p. c. pour les quatre derniers mois de l'année 1939.

*
* *

Prévisions pour 1940.

Au début de septembre dernier, l'allure des recettes était telle que l'on pouvait craindre un déficit moyen de plus de 30 millions par mois, soit d'environ 400 millions pour l'année 1940. Mais heureusement vers la fin de l'année 1939, le trafic des marchandises s'est rétabli, et il est aujourd'hui assez satisfaisant. En sorte que les prévisions pour 1940 ne sont plus aussi pessimistes.

D'autre part, différentes mesures susceptibles de réduire le mali ont été prises. Ce sont : 1^o des augmentations de tarifs pour un montant évalué à 55 millions. C'est un sacrifice demandé aux usagers du chemin de fer; 2^o des sacrifices

ont été également demandés au personnel de la Société. Différentes mesures ont été immédiatement prises qui allégeront les charges de pensions de la Société de 16.6 millions. D'autres, pour un total de 15.6 millions, ont été subordonnées par la délégation du personnel à la Commission paritaire à un effort qui serait fait par l'Etat pour équilibrer le budget de la Société; 3^o la dotation du fonds de renouvellement a subi, avec l'accord du Ministre des Communications, une réduction de 10 millions; elle est ainsi ramenée de 400 à 390 millions.

Dans ces conditions, le mali prévu pour 1940, compte tenu des aléas, est de 100 millions.

* * *

La période des déficits budgétaires doit être définitivement close.

Il est grand temps que soit mis un terme à une situation qui doit fatalement conduire la Société à sa perte par la consommation de sa substance, qui met en péril un outil qui, au cours de ces cent dernières années, a très largement contribué à la prospérité du pays, et qui finira par peser lourdement sur les finances de l'Etat.

Depuis de nombreuses années, la Société Nationale a suivi une politique de diminution du prix de revient par un long travail d'organisation de la production sur toute l'étendue du réseau et dans tous les services. Elle estime que son effort s'est traduit par une réduction des dépenses d'exploitation de 400 millions par an. Mais, en cette matière, il y a une limite, et déjà le public, privé de certaines commodités et facilités, a réagi vivement.

Mais la Société ne peut pas être acculée à une réduction de son activité et elle doit pouvoir continuer à marcher dans la voie du progrès et de la modernisation de son réseau, sous peine d'aboutir inéluctablement à l'avilissement de celui-ci.

Il faut donc qu'elle puisse continuer à exécuter des dépenses de premier établissement. Celles-ci ont dû être réduites au minimum indispensable. La moyenne des dépenses des sept dernières années ne dépasse guère 100 millions par an, ce qui est manifestement insuffisant pour une entreprise de l'importance de la Société Nationale. Mais ces immobilisations doivent être couvertes par l'emprunt et il est évident que le déficit permanent de la Société ne peut lui permettre d'emprunter à des conditions acceptables. Il faut également que les dépenses de renouvellement puissent être faites suivant le rythme d'usure de la voie et du matériel.

Certes, les renouvellements de la voie ont toujours été assurés de façon que rien ne laisse à désirer quant à la sécurité; cependant, les restrictions que la Société a dû s'imposer au cours de ces dernières années, ne peuvent se prolonger longtemps. Mais il est incontestable que le renouvellement du matériel roulant a dû être retardé. L'âge moyen actuel est de 27.5 ans pour les locomotives, de 24.6 pour les voitures et de 28.9 pour les wagons, alors qu'il devrait être respectivement de 16.6, de 22.5 et de 20 ans. Si l'âge moyen des voitures se rapproche de ce qu'il devrait être, c'est grâce au renouvellement important exécuté en ces dernières années avec l'aide financière de l'Etat. Pourtant l'âge moyen des locomotives et des wagons est trop élevé, aussi il n'est pas possible de retarder plus longtemps les dépenses de leur renouvellement. Mais pour cela il faut que la Société Nationale reconstitue son fonds de renouvellement qui a été utilisé, en grande partie, à couvrir des dépenses d'établissement

— avec l'accord d'ailleurs du Gouvernement et du Parlement — en attendant le moment propice pour émettre des emprunts. Et, répétons-le, elle ne peut songer à émettre des emprunts à des conditions raisonnables avec un budget en déséquilibre constant.

* * *

L'exemple de l'Allemagne.

L'exemple de l'Allemagne est là pour démontrer les conséquences de la suppression des immobilisations nécessaires à l'amortissement et au remplacement du matériel.

Nos collègues que cette question intéresse trouveront sur ce sujet une étude de Serrigny dans la *Revue des Deux Mondes*, du 15 octobre 1939, et une autre dans le numéro du 15 novembre de la revue *Le Rail*.

Nous y lisons, qu'il résulte des rapports techniques de la Reichsbahn que le nombre des locomotives allemandes qui s'élevait en 1929 à 24,089, est tombé en 1938 à 20,711. Il a encore diminué depuis le début de l'année 1939 de 5 à 600 unités. Le parc de wagons, dans le même temps, a perdu 60,000 unités. On estime qu'il a subi une nouvelle diminution de 20,000 wagons en 1938, et que le déchet a été beaucoup plus considérable encore en 1939. Le degré d'usure du réseau se mesure au fait que 14 p. c. des locomotives sont constamment immobilisées pour avaries et que le nombre de déraillements a augmenté de 21 p. c. en 1937, à 33 p. c. en 1938 et à 45 p. c. dans les premiers mois de 1939. Voilà la vérité que cache la façade de l'activité du régime nazi dans le domaine de l'industrie des transports. On mesurera toute la gravité de pareille situation en songeant au fait que l'Allemagne est en guerre et que l'industrie lourde de ce pays est plus que jamais absorbée par des fabrications de guerre.

Il n'est pas étonnant alors que dès la fin août tous les transports par charges complètes et incomplètes par voie ferrée aient été soumis à autorisation, — exception faite pour les transports militaires et les transports de vivres —; que, vers la mi-septembre, des restrictions nouvelles furent apportées à ces mesures et que les Berlinoises eurent à souffrir si cruellement en ces mois d'hiver du manque de chauffage.

L'exemple de l'Allemagne est suffisamment caractéristique pour que la leçon qui s'en dégage nous dicte notre conduite en matière de politique ferroviaire.

* * *

Heureusement, la situation en Belgique est tout-à-fait différente. Le chemin de fer, malgré l'immobilisation de milliers de wagons pour l'armée et le départ de plusieurs milliers d'agents dont un nombre important d'ingénieurs officiers de réserve, fait face à tous les besoins du trafic. Il en a donné la preuve en ces derniers mois de 1939, en satisfaisant à tous les besoins de l'armée et en assurant avec ses propres wagons à la fois le trafic saisonnier des betteraves et les transports internationaux vitaux pour notre économie nationale, et pour l'exécution des accords politiques sur lesquels repose l'approvisionnement en matières premières de nos industries de base. Et, plus encore, lorsque pendant les deux mois de gel, de neige et de verglas, qui avaient pratiquement arrêté

les transports par eau et par route, le chemin de fer seul, ou presque seul, a supporté tout le poids des transports nécessaires au ravitaillement et à la vie économique, il a prouvé que seul il peut satisfaire par tous les temps aux besoins vitaux de la Nation et de l'Armée.

* * *

La solution.

Puisque les événements ont démontré d'une façon péremptoire que la voie ferrée est non seulement encore utile et nécessaire, mais indispensable à nos populations et à l'armée; puisque la politique d'économies a donné tout ce qu'elle a pu donner et qu'il n'y a plus moyen d'aller plus avant dans cette voie; puisque la suppression des mobilisations nécessaires à l'amortissement et au remplacement du matériel serait une politique qui consisterait à consommer la substance de la Société et la conduirait à une irrémédiable déchéance; puisque aujourd'hui la Société Nationale est à bout de ressources, à bout de souffle, il est temps que les pouvoirs publics et le pays se préoccupent de la situation du réseau, il est temps que l'Etat lui accorde son intervention pécuniaire.

A. — Intervention financière.

Mais précisons immédiatement que dans notre pensée cette intervention exclut totalement tout aspect de subside déguisé destiné à rétablir l'équilibre de la situation financière. Un régime de subsides 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'exploitation de la Société doit être basée sur une politique de prix de revient et, en conséquence, les charges parasitaires qui ne lui incombent pas et qui faussent son prix de revient, ne doivent pas être mises à sa charge.

C'est donc sous la forme de la reprise par l'Etat des charges qui incombent à ses services et qui n'ont rien de commun avec celles de l'exploitation du réseau que nous envisageons une intervention financière de l'Etat. C'est la seule base qui soit saine.

L'honorable Ministre des Communications, au cours de l'important discours qu'il a prononcé à la Chambre le 20 février dernier, a déclaré que, se basant sur des raisons d'équité et de saine gestion financière, il en était arrivé à envisager une intervention financière annuelle.

Depuis trop longtemps le problème est posé. Il n'avait rencontré jusqu'à présent que l'indécision des Gouvernements. Malgré toutes les difficultés de l'heure présente, qui en rendent le règlement plus ardu, le Ministre a décidé cette fois d'apporter une solution au problème. La Commission des Transports félicite vivement l'honorable Ministre pour cette décision.

Cette intervention serait de l'ordre de 60 millions de francs se décomposant comme suit : 20 millions pour les prestations gratuites et 40 millions pour les réductions consenties.

Lors de la discussion du budget des Communications de l'exercice 1939, l'honorable M. Marck, dans la séance de la Chambre des Représentants du

15 juin 1939, avait donné connaissance des revendications de la Société Nationale qui demandait une indemnité de :

- 190 millions pour les pensions;
 - 40 millions pour les prestations fournies aux P.T.T.;
 - 50 millions pour les réductions consenties;
 - 60 millions pour les lignes déficitaires;
- soit un total de 340 millions.

Au cours de 1939, le Conseil d'administration de la Société Nationale décida de mettre tout en œuvre pour équilibrer le budget de 1940, et notamment au moyen d'une aide financière de l'Etat. Cependant, se rendant compte de l'impossibilité pour l'Etat de consentir un sacrifice aussi lourd dans les circonstances actuelles et désireux d'obtenir au moins le minimum nécessaire pour couvrir le déficit prévu pour 1940, le Conseil d'administration, sans cependant renoncer au principe d'une indemnisation de 190 millions pour les pensions, réduisit ses revendications au strict minimum indispensable pour couvrir l'insuffisance de ses recettes. Ces revendications comportaient :

- a) une indemnité de 46 millions pour les pensions des agents de l'Etat qui n'ont jamais appartenu à la Société Nationale;
 - b) une indemnité de 40 millions pour couvrir les prestations fournies gratuitement aux Postes, Télégraphes et Téléphones;
 - c) une indemnité de 50 millions en compensation des réductions consenties à la demande de l'Etat à certaines catégories de voyageurs (invalides, militaires, etc.);
- soit au total 136 millions.

On peut le constater, le Ministre des Communications, a écarté la demande d'intervention financière de l'Etat dans le payement des pensions et il a réduit d'office le montant des sommes réclamées par la Société pour les prestations fournies aux Postes, Télégraphes et Téléphones et pour les réductions consenties à la demande de l'Etat à certaines catégories de voyageurs. Il n'a cependant pas fait connaître sur quelle base il opérait ces réductions.

Le Ministre a déclaré également qu'une certaine intervention de l'Etat se justifiait pour des raisons d'équité et de saine gestion financière. C'est le point de vue qui a toujours été défendu par votre Commission des transports. Il est anormal de faire supporter par la Société Nationale les frais de transport de la Poste, alors que celle-ci reçoit une rémunération pour accomplir son service, et il est peu équitable que le chemin de fer doive supporter la charge des largesses de l'Etat inspirées de préoccupations électorales. Il est également malsain que le prix de revient de la Société soit grevé de dépenses qui ne le concernent en aucune façon, alors que celui des Postes, Télégraphes et Téléphones est faussé par l'exemption de charges qui lui incombent.

Mais le Ministre a ajouté enfin, que les revendications de la Société nationale ne semblaient pas solides sur le plan juridique.

Nous acceptons ce point de vue pour les prestations effectuées gratuitement pour les Postes, Télégraphes et Téléphones; elles sont en effet imposées à la Société par le cahier des charges de 1866.

Mais nous différons d'avis lorsqu'il s'agit des réductions tarifaires consenties à diverses catégories de voyageurs à la demande de l'Etat, et lorsqu'il s'agit des pensions.

En matière de réductions tarifaires, la Société nationale des Chemins de fer belges fonde sa demande sur les dispositions de l'article 10 de la convention du 31 janvier 1927, passée entre elle, le Gouvernement et le Fonds d'amortissement de la Dette publique « mais, ajoutait l'honorable Ministre, cette convention ne peut être invoquée, puisqu'elle n'a jamais été ratifiée par le Parlement ». Sans vouloir discuter ici le point de savoir si cette convention qui complète les statuts devait ou non être approuvée par le Parlement, nous constaterons le fait que l'existence de cette convention n'était pas ignorée, qu'elle a paru en annexe au rapport à l'Assemblée générale de l'exercice 1928, et que diverses dispositions de cette convention sont appliquées et notamment l'article 10 qui nous occupe. En effet, la Société nationale est indemnisée pour certaines réductions (familles nombreuses et combattants) mais elle ne l'est pas pour d'autres (invalides, militaires, congés payés).

Nous objecterons, ensuite, que puisque le devoir de faire approuver la convention par le Parlement incombait au Gouvernement, celui-ci aurait vraiment tort d'invoquer le fait de sa propre négligence pour en tirer un argument contre son cocontractant.

Nous avons, dans nos rapports sur les budgets des Transports des exercices précédents, exprimé l'avis que la demande de la Société d'être indemnisée pour les pensions payées pour les services prestés sous le régime Etat, avait une base juridique. Nous avons insisté particulièrement sur ce point dans le discours que nous avons prononcé au Sénat, le 9 février 1937, en notre qualité de rapporteur. Et l'honorable M. Rolin, dont personne ne songera à contester l'autorité en matière juridique, s'est attaché à démontrer devant le Sénat, le 28 juin 1939, la base juridique de la revendication de la Société Nationale en matière de pension. Jamais, aucun ministre n'a essayé d'apporter au Parlement des arguments d'ordre juridique pour réfuter la thèse de la Société. Il nous paraît alors insuffisant de se contenter de déclarer : « sur le plan juridique, les revendications de la Société ne semblent pas solides ».

Mais il y a plus; au cours de la séance du Sénat du 10 février 1937 (*Annales parlementaires*, Sénat, session ordinaire 1936-1937, page 728), le rapporteur de notre Commission des Transports, constatant que le Ministre des Transports de l'époque n'avait donné aucune réponse à son argumentation sur la base juridique de la revendication de la Société en matière de pension, lui en exprima ses regrets.

L'honorable Ministre lui répondit : « Je n'ai pas voulu trancher la controverse juridique à laquelle vous venez de faire allusion, parce que le problème n'intéresse pas seulement le Ministre des Transports, mais aussi le Ministre des Finances et même le Gouvernement tout entier ». Le rapporteur demanda alors au Ministre de soumettre la question soulevée à une commission de juristes, pour savoir comment il fallait interpréter l'article 9 des statuts et l'article 4 de la loi, et il insista vivement pour que cette question soit tranchée. Le Ministre répondit par ces mots : « Tout-à-fait d'accord ». Mettant alors sa promesse à exécution, le même Ministre constitua bilatéralement avec la Société la commission de juristes qui devait trancher le différend. Elle fut composée de MM^{res} Maurice Hermans et René Marcq, anciens bâtonniers de l'Ordre des Avocats à la Cour de Cassation, de M^{re} Maurice Crick, avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles, de M. Jean-Maurice Marx, inspecteur général et conseiller juridique au Ministère des Finances et de M. Nolet de Brauwere van Steeland, docteur en droit, directeur du personnel de la Société Nationale

des Chemins de fer belges. Leurs conclusions furent formelles. « Les pensions des agents de l'Etat non repris par la Société et, dans la mesure où les pensions des agents que la Société a repris de l'Etat correspondent aux années que ces agents ont passées au service de l'Etat, ces dernières pensions constituent une charge *résultant de l'exploitation* antérieure à la constitution de la Société et *doivent incomber à l'Etat* en vertu de l'article 4, alinéa 2, de la loi du 23 juillet 1926 ».

La question litigieuse a donc véritablement été réglée par cette commission arbitrale et l'on peut, dès lors, regretter de voir l'Etat se montrer si mauvais joueur, et se dérober en déclarant « que le Département conteste absolument le fondement juridique sur lequel la Société appuie sa demande d'intervention ».

Nous ne pouvons cacher la pénible impression que nous ressentons lorsque l'Etat, après le jugement en faveur des anciens postiers militaires, ou après celui rendu en faveur de la Société de Welkenraedt, ou après une décision arbitrale comme celle qui nous intéresse aujourd'hui, s'insurge contre les décisions intervenues. L'Etat, tout comme les particuliers, doit être honnête; en laissant mettre en doute sa bonne foi, il perd de son crédit et de son autorité.

B. — Electrification.

L'électrification d'une partie du réseau de la Société Nationale a été étudiée par une commission dite du Métropolitain, et composée de parlementaires, d'industriels et de fonctionnaires.

Cette commission a estimé que l'électrification était justifiée pour 450 kilomètres de voies; et elle a évalué à ce moment la dépense à 1,200 millions. Mais devant l'impossibilité de réaliser ce programme en une étape et la nécessité de tenir compte de la cadence de renouvellement du matériel existant, la commission, en sa séance du 14 novembre 1938, décidait de présenter au Gouvernement une demande d'intervention de 500 millions de francs pour les immobilisations nouvelles, correspondant à l'électrification de 175 kilomètres de lignes (Petite Etoile). (Bruxelles—Charleroi devait constituer la première phase de ce plan.) Comme à ce moment l'estimation des dépenses totales s'élevait à 700 millions, la Société Nationale devait donc prendre à sa charge 200 millions de francs correspondant à l'intervention de son fonds de renouvellement dans l'acquisition du nouveau matériel et dans l'exécution de certains travaux.

Cependant, à la suite d'un arrangement entre l'Etat et les sociétés d'électricité frappant celles-ci d'une taxe, il fut convenu que la Société Nationale réaliserait l'électrification de la Petite Etoile dans un délai raisonnable, que l'intervention de l'Etat se limiterait au coût des travaux de suppression des passages à niveau, soit environ 125 millions, et que le reste des dépenses, évalué actuellement à 700 millions, serait à charge de la Société, celle-ci devant se procurer par un emprunt les 500 millions nécessaires pour les immobilisations nouvelles.

Mais les charges des intérêts, dits « intercalaires », de cet emprunt seront couvertes par l'Etat, qui versera à la Société les 2×50 millions qu'il doit recevoir des sociétés d'électricité.

Cette combinaison nous paraît heureuse, et nous félicitons le Gouvernement actuel et l'honorable M. Marck de l'avoir établie.

De son côté, la Société Nationale a profité de l'arrangement intervenu pour conclure avec les producteurs d'énergie électrique un contrat pour la fourniture du courant destiné à la traction suivant un tarif dégressif, au fur et à mesure de l'avancement des travaux d'électrification de la Petite Etoile. Ce nouveau tarif permet de réaliser, dès cette année, une économie sérieuse dans les frais d'exploitation de la ligne Bruxelles—Anvers.

C. — Coordination des Transports.

Au cours de son important discours du 20 février 1940 devant la Chambre des Représentants, l'honorable Ministre des Communications a annoncé son intention de mettre au travail sans retard la commission de coordination des transports créée par l'honorable M. Marck, mais qui n'avait pas encore été réunie. Nous félicitons vivement l'honorable Ministre de cette décision.

Le but de la coordination des transports est, comme le dit un rapport du Conseil économique de France, rappelé par l'honorable M. Delfosse, « de rendre le maximum de services au public aux moindres frais pour la collectivité, en assurant à chaque mode de transport le trafic pour lequel il est le plus apte ».

Et l'honorable Ministre déclarait : « Notre pays connaît une inflation considérable des moyens de transport; si l'on n'y porte remède, tous les transporteurs se ruineront les uns après les autres, sans bénéfice pour la collectivité ».

Il importe d'autant plus d'apporter une solution stable à la question des transports en Belgique qu'il faut considérer, ainsi que le déclarait à la Chambre néerlandaise M. Albarda, Ministre du Waterstaat, que la démobilisation des armées provoquera la liquidation des parcs automobiles militaires; d'où il résultera une surabondance de matériel jeté sur le marché à vil prix et, qu'en conséquence, le métier de transporteur s'avèrera encore un peu plus ruineux pour ceux qui ne veulent pas courir la simple aventure.

Evidemment, la coordination des transports n'est pas l'œuvre d'un jour, mais une étude approfondie du problème en facilitera la solution.

*
* *

Pouvoirs du Ministre des Communications vis à vis de la S. N. C. B.

Dans son discours à la Chambre, du 20 février 1940, le Ministre des Communications déclara que la forme à donner à l'intervention financière de l'Etat en faveur de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, ainsi que les contre-parties à lui demander à cette occasion sont examinées très attentivement en ce moment.

D'autre part, l'honorable rapporteur de la Chambre, M. Van Glabbeke, écrit dans son rapport que si la question se pose d'assainir la situation financière de plus en plus difficile de la Société Nationale, il en est de même du problème de l'augmentation des pouvoirs du Ministre des Communications qui devrait également être résolu.

Nous saisissons l'occasion de ces déclarations pour examiner d'un peu plus près cette question.

Les pouvoirs du Ministre sont fixés par la loi du 23 juillet 1926, créant la Société Nationale des Chemins de fer Belges. Cette loi stipule que le Ministre ayant les chemins de fer de l'Etat dans ses attributions assiste, avec voix délibérative, lorsqu'il le juge convenable, aux réunions du Conseil d'administration et *dans ce cas il préside la réunion*. Et l'article 22 des statuts de la Société précise que, en cas de partage des voix, la voix de celui qui préside le Conseil est prépondérante.

L'article 21 des statuts donne au Ministre le droit d'exiger la convocation du Conseil d'administration et l'article 34, celui de présider l'assemblée générale des actionnaires.

L'article 16 de la loi du 23 juillet 1926 précise que le Gouvernement aura toujours le droit d'exiger l'abaissement des tarifs ou d'en interdire le relèvement, tandis que l'article 18 soumet à l'approbation du Ministre toutes les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers si la valeur dépasse un million de francs, ainsi que les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans, ou dont l'import atteint un million de francs et les marchés de gré à gré dont l'import atteint 500,000 francs.

D'autre part, le même article stipule qu'aucune extension du réseau ne pourra être entreprise et qu'aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société Nationale des Chemins de fer Belges, si elle n'y est autorisée par une loi.

Ainsi donc, si le législateur a voulu que la Société Nationale des Chemins de fer belges soit une *entreprise industrielle autonome*, il a cependant réglé les choses de telle façon que le Ministre ait une influence prépondérante au sein du Conseil d'administration et reste le maître des décisions, pouvant avoir une influence sérieuse sur la situation économique du pays.

Car il nous paraît que le Ministre qui a le droit d'exiger la convocation du Conseil d'administration, d'en présider la réunion avec voix prépondérante en cas de partage des voix, le Ministre qui préside l'Assemblée générale des actionnaires et qui y est le maître des décisions, puisque l'Etat possède la majorité des actions, le Ministre qui a le droit d'exiger l'abaissement des tarifs et d'en interdire le relèvement, qui donne ou refuse son approbation pour tous les contrats et les marchés importants, le Ministre qui soumet à la signature royale la nomination de 18 administrateurs sur les 21, peut vraiment, s'il n'est pas manchot, faire prévaloir son point de vue dans toutes les questions relatives aux intérêts généraux de la nation.

Mais, évidemment, le législateur n'a pas voulu que l'autorité du Ministre puisse amoindrir ou même paralyser l'action du Conseil d'administration qui doit supporter l'entière responsabilité de la gestion de la Société.

Au Ministre, il appartient de veiller à la sauvegarde des intérêts politiques, économiques et sociaux de la communauté; au Conseil d'administration, il incombe d'assurer une saine gestion industrielle des intérêts qui lui sont confiés.

Nous remarquons d'ailleurs, à la lecture des documents parlementaires de 1926, que le législateur s'est préoccupé tout particulièrement de garantir l'indépendance réelle du Conseil d'administration. L'honorable rapporteur de la Commission du Sénat, M. François, s'exprimait ainsi dans son rapport : « Votre Commission souhaite que le Conseil d'administration de la Société

nouvelle, grâce à l'indépendance qui lui est garantie, assure pour le plus grand profit de tous, usagers et personnel du chemin de fer, une exploitation conforme aux méthodes industrielles les plus modernes ».

En un mot le législateur a voulu soustraire la gestion industrielle des intérêts de la Société aux préoccupations d'ordre politique souvent inspirées d'arrière-pensées électorales et substituer à l'autorité instable du Ministre, une administration donnant la garantie de la continuité.

La question de l'extension des pouvoirs du Ministre a été soulevée chaque fois après quelque friction entre le Ministre d'une part, et le Conseil d'administration de la Société d'autre part. Mais ces frictions n'ont jamais été causées par des questions intéressant l'intérêt général, mais toujours par des questions d'ordre personnel.

En conséquence nous croyons que modifier la loi organique de la Société nationale des Chemins de fer belges dans le sens d'une extension des pouvoirs du Ministre, c'est en réalité permettre aux influences politiques et aux préoccupations électorales de se faufiler par la porte entr'ouverte; c'est laisser intervenir le Ministre dans des questions techniques d'exploitation du réseau, que la loi a voulu soustraire à son autorité; c'est substituer dans la gestion de la Société l'irresponsabilité du Ministre à la responsabilité nécessaire du Conseil d'administration.

L'expérience de ces dernières années nous a montré la nécessité pour la Société de suivre une politique de diminution du prix de revient; la Société a fait des efforts louables pour y parvenir et elle a véritablement obtenu des succès sérieux en cette matière. Il est évident, pour ceux qui ont suivi les progrès réalisés, que jamais l'Etat n'aurait pu atteindre un tel résultat parce que des interventions d'ordre politique seraient venues trop souvent se mettre en travers de décisions projetées. Il ne faudrait pas alors que sous prétexte d'extension des pouvoirs du Ministre on vienne contrecarrer l'effort d'assainissement financier exécuté par la Société et qui est indispensable si l'on veut éviter que le déficit de celle-ci ne demeure à l'état permanent et n'ait finalement sa répercussion sur les finances de l'Etat.

Enfin, dans cette question, l'on ne peut pas perdre de vue que des engagements ont été pris vis-à-vis des porteurs des actions privilégiées qui ont souscrit une large part du capital de la Société. La loi du 23 juillet 1926 leur garantissait une exploitation conforme aux méthodes industrielles les plus modernes, à l'abri de toute préoccupation politique. Depuis lors ils ont vu leur dividende réduit à 4 p. c. à la suite d'une opération chirurgicale, ils ont perdu leur superdividende et ils ont subi un abattement de 28 p. c. de la valeur du titre par suite de la dévaluation. Ces actionnaires auraient le droit de crier à l'escroquerie s'ils constataient aujourd'hui que les engagements ne sont pas tenus et que, sous prétexte de renforcement des pouvoirs du Ministre, on ouvrirait la porte en réalité à de nouvelles dépenses et qu'on la fermait aux économies. Car en dernière analyse, c'est par là que se traduira cette extension des pouvoirs du Ministre.

Ces considérations nous font déclarer qu'elle serait hautement inopportune, et d'ailleurs profondément injuste à l'égard de la Société nationale des Chemins de fer belges.

CHAPITRE III.

La S. N. C. V.

Les résultats enregistrés en 1939 par la Société nationale des Chemins de fer vicinaux marquent un progrès, alors que, depuis plusieurs années, l'augmentation du coefficient d'exploitation accusait un recul.

L'amélioration constatée mérite d'autant plus d'être soulignée qu'elle a été acquise en dépit des événements qui ont troublé profondément la vie économique.

Tandis que la majeure partie des recettes est fournie au grand chemin de fer par le trafic marchandises, celui-ci ne procure aux « Vicinaux » que 15.4 p. c. de leurs recettes totales et l'avantage d'une recrudescence du trafic marchandises dans le pays n'a donc pu avoir qu'une répercussion moindre et très faible sur les résultats globaux de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

En réalité, ce qui apparaît aujourd'hui, malgré la position économique défavorable, est le résultat des efforts constants qui ont été faits, particulièrement au cours de ces dernières années, pour redresser une situation devenue de plus en plus obérée.

Le public n'a pas manqué de témoigner sa satisfaction de voir les grandes voitures à boggies d'un type moderne remplacer l'ancien matériel électrique et il bénéficie du confort et de la vitesse des automotrices là où, il y a peu de temps encore, circulaient des trains vicinaux à vapeur. Mais ce qu'il n'a pu constater, c'est la transformation considérable de l'outillage, des installations et des méthodes d'exploitation qu'il a fallu réaliser pour arriver à la rénovation qui s'aperçoit du dehors. Sans cette évolution de l'organisation entière, les résultats n'eussent pas été ce qu'ils sont. De plus, l'économie la plus stricte et une vigilance constante sont d'autant plus nécessaires dans l'Administration des « Vicinaux », que la mission qui leur a été imposée est essentiellement désintéressée au service de l'intérêt général.

Voici quelques données qui caractérisent leur position exacte :

Ce qui fait vivre le réseau ferré secondaire d'intérêt général, c'est, en ordre principal, le trafic voyageurs. En effet, 82.4 p. c. des recettes totales proviennent de ce trafic et 15.4 p. c. seulement du trafic marchandises.

D'autre part, plus de 70 p. c. de l'ensemble des recettes sont procurés par les 1,463 kilomètres du réseau électrique, tandis que les 3,354 kilomètres de lignes exploitées par automotrices et à vapeur, soit près de 70 p. c. du réseau total, ne fournissent que moins de 30 p. c. des recettes totales.

Cette disproportion est due au fait que près de 2,500 kilomètres des lignes vicinales n'ont été établis que pour servir l'intérêt général dans des régions défavorisées englobant des provinces entières. C'est pour cette raison que, comme elle en avait le devoir, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux s'est efforcée de maintenir en activité ces lignes à rendement médiocre ou nul. Au prix de quels sacrifices y a-t-elle réussi jusqu'à présent ? Les avances aux lignes en perte qui se montent à 76 millions de francs, dépassent notablement le montant des fonds de réserve et de prévision réunis. Il est donc urgent de mettre un terme à ce funeste état de choses dont les causes sont assez connues.

A coup sûr, les crises financière et économique sont venues singulièrement alourdir les charges de ces lignes à faible trafic et si, malgré leur modernisation, le déficit s'est maintenu en de nombreux cas, la concurrence n'y fut certes pas étrangère; il importe de ne pas le perdre de vue.

Aussi bien qu'il faille rendre à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux ce témoignage qu'elle a déployé les plus louables efforts pour faire face à une situation rendue sans cesse plus complexe depuis l'après-guerre, il y a lieu de se demander si on peut attendre le salut uniquement des efforts de la Société nationale elle-même.

Une collection de rapports détaillant la situation exacte des lignes vicinales de chaque province a été publiée récemment. Les conclusions qui s'en dégagent nous donnent la mesure de ce que la Société nationale est encore capable de réaliser.

Outre les avantages que peuvent lui assurer la recherche des économies, le perfectionnement de ses méthodes d'exploitation et l'amélioration de son matériel roulant, objets constants de ses études, la Société nationale préconise les solutions suivantes :

1^o Coordination de plus en plus étroite avec la route, de manière à supprimer les doubles emplois économiquement injustifiables. Adoption dans chaque cas du moyen de transport correspondant le mieux aux nécessités réelles des populations, en concordance avec l'intérêt général du pays.

2^o Electrification de certaines sections de lignes susceptibles d'améliorer le rendement des réseaux régionaux.

3^o Et ceci est le point le plus important : suppression d'environ 485 kilomètres de lignes ferrées auxquelles seraient substitués, le plus souvent, des services d'autobus et, s'il y a lieu, d'autocamions.

Une fois réalisée cette étape, déjà considérable, un progrès sensible ne peut manquer de se produire, à moins que des événements imprévisibles ne viennent fausser les calculs les mieux fondés.

Mais il n'en reste pas moins qu'il subsistera encore près de 2,000 kilomètres de lignes à faible trafic actuellement déficitaires dont le sort devra être réglé. Et ceci ne dépend plus uniquement de la Société Nationale elle-même, mais principalement de ses actionnaires. Tout délai apporté dans les décisions à prendre aggrave les charges que le pays doit supporter. Aussi faut-il souhaiter que le problème, tenu en suspens depuis nombre d'années, soit enfin abordé de front.

L'assainissement financier, si résolument entamé par la Société Nationale après sa modernisation, demande à être poursuivi avec vigueur par les pouvoirs publics actionnaires dans l'intérêt direct des finances publiques. Seuls, ils ont qualité pour décider s'il convient de maintenir les lignes existantes jugées indispensables aux populations qu'ils ne voudraient pas voir privées de cette part de l'outillage économique national non seulement en raison des services rendus dans le passé, mais surtout en fonction de ce que ces lignes représentent pour l'avenir des régions en cause.

Ce maintien ne peut être assuré que par une intervention des pouvoirs publics en attendant que la reconstitution du fonds de réserve ait rétabli le jeu normal de l'économie financière de la Société Nationale.

L'attention du Gouvernement s'est portée depuis plusieurs années sur ce problème d'intérêt général et régional. Tout récemment, l'autorisation a été accordée à la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux d'émettre un emprunt, garanti par l'Etat, pour la constitution d'un fonds de roulement.

En résumé, la tâche qui s'impose consiste à décider d'urgence du sort des 485 kilomètres de lignes ferrées au sujet desquelles des propositions ont été soumises par la Société Nationale aux pouvoirs publics.

Il importe d'entamer ensuite, dans le même esprit de saine économie et de coordination, la question du sort à réserver aux deux mille kilomètres de lignes que leur trafic ne peut que difficilement faire vivre.

Il ne suffit pas que notre réseau vicinal ait réussi à se maintenir jusqu'à présent à peu près intact et qu'il se soit totalement modernisé. Le moment est venu de rendre financièrement viables les parties de ce réseau qui sont indispensables, bien que déficitaires.

Il faut souhaiter qu'au cours de cette année, l'esprit de décision des pouvoirs publics actionnaires s'affirmera d'une manière pratique. La communauté belge y est intéressée.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission des Transports a, à l'unanimité de ses membres, approuvé le présent rapport et elle vous propose à l'unanimité, moins une voix, d'adopter le budget des Communications pour l'exercice 1940.

Ce budget a été voté à la Chambre des Représentants par 119 voix contre 23 et 19 abstentions.

Le Rapporteur,
H. DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

Le Président,
FRANS TOCH.