

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1935-1936	N° 151		Zittingsjaar 1935-1936
N° 4-XVI: BUDGET	SEANCE du 11 mars 1936	VERGADERING van 11 Maart 1936	BEGROTING N° 4-XVI

BUDGET

du Ministère des Transports
pour l'exercice 1936.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES CHEMINS
DE FER, POSTES, TELEGRAPHES ET NAVIGATION (1)
PAR M. **RENIER**.

MADAME, MESSIEURS,

A — I. — INTRODUCTION.

Le Budget du Ministère des Transport pour l'exercice 1936, soumis à l'examen de votre Commission, a été voté par le Sénat, en sa séance du 20 février, par 104 voix pour, 1 voix contre et 5 abstentions.

L'urgence que présentent la discussion et les votes du Budget et surtout la modification intervenue au tout dernier moment dans l'ordre de l'examen de ceux-ci par la Chambre font que votre rapporteur n'a pu, comme il l'aurait désiré, traiter certains objets rentrant dans le cadre de ce budget.

Tenant compte de la diversité et de la nature des objets soulevés et des questions posées à la Commission, votre rapporteur a cru utile, pour la clarté de son rapport et des discussions qui peuvent en résulter, de les sérier et de les traiter séparément sous leurs différents aspects : politique, technique, commercial et social.

Les questions qui ont nécessité des réponses du département y sont incorporées dans le même ordre.

Ces aspects sont traités sous les chapitres :

(1) La Commission était composée de MM. Hallet, président; Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Geuens, Mayeur, Van Hecke, Youloir — Bouilly, Fromont, Gelders, Gof.

Le présent rapport n° 151 a été distribué le 11 mars 1936. (Art. 4 de la résolution de la Chambre relative à l'examen des Budgets.)

BEGROOTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1936.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE SPOORWEGEN,
POSTERIJEN, TELEGRAFEN EN SCHEEPVAART (1)
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER **RENIER**.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

A — I. — INLEIDING.

De Begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1936, aan het onderzoek van uwe Commissie onderworpen, werd door den Senaat goedgekeurd, in zijne vergadering van 20 Februari, met 104 stemmen voor, 1 tegen en 5 onthoudingen.

De dringendheid van die bespreking en de goedkeuring van de Begrooting, inzonderheid de op het laatste oogenblik tusschengekomen wijzigingen in de volgorde van het onderzoek derzelve door de Kamer, zijn de oorzaak dat uw verslaggever niet, zooals hij had gewenscht, zekere punten kon behandelen, welke tot het verhand van die begrooting behooren.

Rekening houdende met de verscheidenheid en den aard van de opgeworpen punten en van de aan de Commissie gestelde vragen, achtte uw verslaggever het nuttig, om wille van de klaarheid van zijn verslag en der daaruit voortspruitende besprekingen, dezelve onder te verdeelen en afzonderlijk onder hun verschillende uitzichten te behandelen : Politiek, Techniek, Handel, Sociaal belang.

De vragen waarop antwoorden van het departement dienden gegeven, werden in dezelfde orde ingelascht.

Die gezichtspunten worden behandeld onder de hoofdstukken :

(1) De Commissie bestond uit de heeren Hallet, voorzitter; Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Geuens, Mayeur, Van Hecke, Youloir — Bouilly, Fromont, Gelders.

Dit verslag n° 151 werd rondgedeeid op 11 Maart 1936. (Art. 4 van het besluit van de Kamer betreffende de behandeling van de Begrootingen.)

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1935-1936	N° 151		Zittingjaar 1935-1936
N° 4-XVI: BUDGET	SÉANCE du 11 mars 1936	VERGADERING van 11 Maart 1936	BEGROOTING N° 4-XVI

BUDGET

du Ministère des Transports
pour l'exercice 1936.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES CHEMINS
DE FER, POSTES, TELEGRAPHES ET NAVIGATION (1)
PAR M. RENIER.

MADAME, MESSIEURS,

A — I. — INTRODUCTION.

Le Budget du Ministère des Transports pour l'exercice 1936, soumis à l'examen de votre Commission, a été voté par le Sénat, en sa séance du 20 février, par 104 voix pour, 1 voix contre et 5 abstentions.

L'urgence que présentent la discussion et les votes du Budget et surtout la modification intervenue au tout dernier moment dans l'ordre de l'examen de ceux-ci par la Chambre font que votre rapporteur n'a pu, comme il l'aurait souhaité, traiter certains objets rentrant dans le cadre de ce budget.

Tenant compte de la diversité et de la nature des objets soulevés et des questions posées à la Commission, votre rapporteur a cru utile, pour la clarté de son rapport et des discussions qui peuvent en résulter, de les sérier et de les traiter séparément sous leurs différents aspects : politique, technique, commercial et social.

Les questions qui ont nécessité des réponses du département y sont incorporées dans le même ordre.

Ces aspects sont traités sous les chapitres :

(1) La Commission était composée de MM. Hallet, président; Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Geéens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet, Pierco. — Leuridan.

BEGROOTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1936.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE SPOORWEGEN,
POSTERIJEN, TELEGRAFEN EN SCHEEPVAART (1)
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER RENIER.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

A — I. — INLEIDING.

De Begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1936, aan het onderzoek van uwe Commissie onderworpen, werd door den Senaat goedgekeurd, in zijne vergadering van 20 Februari, met 104 stemmen voor, 1 tegen en 5 onthoudingen.

De dringendheid van die bespreking en de goedkeuring van de Begrooting, inzonderheid de op het laatste oogenblik tusschengekomen wijzigingen in de volgorde van het onderzoek derzelve door de Kamer, zijn de oorzaak dat uw verslaggever niet, zooals hij had gewenscht, zekere punten kon behandelen, welke tot het verband van die begrooting behooren.

Rekening houdende met de verscheidenheid en den aard van de opgeworpen punten en van de aan de Commissie gestelde vragen, achtte uw verslaggever het nuttig, om wille van de klaarheid van zijn verslag en der daaruit voortspuitende besprekingen, dezelve onder te verdeelen en afzonderlijk onder hun verschillende uitzichten te behandelen : Politiek, Techniek, Handel, Sociaal belang.

De vragen waarop antwoorden van het departement dienden gegeven, werden in dezelfde orde ingelascht.

Die gezichtspunten worden behandeld onder de hoofdstukken :

(1) De Commissie bestond uit de heeren Hallet, voorzitter; Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Geéens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet, Pierco. — Leuridan.

I. — *Politique* : désir exprimé par la Commission de connaître la nature des travaux, les points discutés, les suggestions émises par la Commission spéciale chargée d'une première étude du projet de création d'un métropolitain électrique de Belgique.

II. — *Technique* : vue sous ses différentes formes industrielles, financières et d'exploitation, portant :

a) Sur la marche de l'exploitation de la ligne électrique Bruxelles-Anvers, de ses résultats, de la construction et de l'état de son matériel;

b) Sur l'étude et la convention que la Société Nationale des chemins de fer jugera de passer avec l'Etat pour financer l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe;

c) Sur l'exposé comparatif des différents systèmes de traction par moteur à vapeur, à l'électricité, à huile lourde ou à essence; les avantages et les inconvénients qui résultent de l'utilisation de ces différents systèmes par rapport aux lignes à desservir, à la clientèle à satisfaire et à l'intérêt de nos industries;

d) Sur l'exploitation des lignes secondaires de la Société Nationale des chemins de fer;

e) Sur le problème de passages à niveau et de la sécurité.

III. — *Commercial* : vu sous l'angle :

a) Des résultats d'exploitation généraux et du déficit accusé par la Société Nationale des chemins de fer;

b) Des tarifs et de leur augmentation;

c) Du tourisme.

IV. — *Social* : la situation du personnel.

Enfin, les questions diverses.

A — II. — COMMISSION DU METROPOLITAIN.

I. — Commission du Métropolitain électrique.

Lorsque la Commission m'a fait l'honneur de me désigner en qualité de rapporteur du Budget des Transports, pour l'exercice écoulé, mon attention a été attirée par un projet dû à l'initiative de M. le Sénateur Waucquez, projet tendant à la création d'un métropolitain électrique, susceptible de relier et d'intensifier les moyens de communications entre la capitale et les principaux centres industriels et commerciaux du pays.

J'ai cru devoir, à ce moment, attirer l'attention du Ministre des Transports sur l'intérêt qu'il y aurait, tant pour rassainir l'exploitation de nos chemins de fer que de procéder à l'exécution de travaux rentables, susceptibles de résorber le chômage, de soumettre à une commission spéciale l'étude de ce projet.

Le Ministre des Transports a marqué son accord.

C'est avec son consentement que votre rapporteur introduisit dans le rapport sur le budget de 1935 que :

I. — *Politiek* : wensch door de Commissie uitgebracht om den aard te kennen van de werken, de besproken punten, de ingevingen geuit door de Bijzondere Commissie belast met een eerste onderzoek van het ontwerp tot oprichting van den Electriscen Metro van België.

II. — *Techniek* : beschouwd onder haar onderscheidene financieele en exploitatievormen, betreffende :

a) den gang der exploitatie van de elektrische lijn Brussel-Antwerpen; zijn resultaten betreffende den bouw en den staat van haar materieel;

b) de studie en de overeenkomst welke de Nationale Maatschappij der Spoorwegen zal oordeelen aan te gaan met den Staat, ten einde de electrificatie van de lijnen Luxemburg en Ourthe te financieren;

c) de vergelijkende uiteenzetting van de onderscheidene stelsels van sleeping door stoommotor, door electriciteit, door mazout of benzine; de voordeelen en de bezwaren welke het gevolg zijn van de aanwending van die verschillende stelsels, ten opzichte van de te bedienen lijnen, de te voldoende cliënteel en de belangen van onze industrieën;

d) de inbedrijfneming van de bijlijnen der Nationale Maatschappij van Spoorwegen;

e) het problema der overwegen en der veiligheid.

III. — *Handel* : onder opzicht van :

a) de uitslagen van algemeene inbedrijfnemingen en van het mali dat door de Nationale Maatschappij der Spoorwegen wordt erkend;

b) de tarieven en hun verhooging;

c) het toerisme.

IV. — *Sociaal belang* : de toestand van het personeel.

Eindelijk, de onderscheidene vragen.

A — II. — COMMISSIE VOOR DEN ELECTRISCEN METRO.

I. — Commissie voor den Electriscen Metro.

Toen de Commissie mij de eer aandeed mij als verslaggever van de begroting van Verkeerswezen (1934-35) aan te duiden, werd mijn aandacht gevestigd op een ontwerp uitgaande van het initiatief van den heer Senator Waucquez, er toe strekkende een electriscen metro tot stand te brengen, van aard om de verkeersmiddelen tusschen de hoofdstad en de voorname nijverheids- en handelscentra van het land te vergrooten en met elkaar te verbinden.

Op dat oogenblik, dacht ik de aandacht van den Minister van Verkeerswezen te moeten vestigen op de noodzakelijkheid die er in zou bestaan — zoowel om de exploitatie van onze spoorwegen opnieuw op te beuren, als om over te gaan tot de uitvoering van rendeende werken van aard om de werkloosheid op te slorpen — van de studie van gezegd ontwerp aan een Bijzondere Commissie te onderwerpen.

De Minister van Verkeerswezen was daarmede akkoord.

Met zijn instemming, had uw verslaggever dan ook, in het verslag over de begroting van 1935, vooruitgezet dat :

« Votre Commission a suggéré au Gouvernement la constitution d'une commission spéciale, composée de membres à désigner par les Commissions permanentes des Transports du Sénat et de la Chambre, Commission qui serait chargée de procéder à un premier examen du projet de création du métropolitain électrique de Belgique, d'entendre des techniciens et de transmettre ses conclusions au Ministre des Transports ».

Après le vote du budget des Transports par la Chambre, d'accord avec le Président de notre Commission, M. Max Hallet, la majorité des membres a été consultée à cet effet.

MM. Van Heck, Adam, Marquet, Petit et Renier ont été désignés pour faire partie de la Commission.

MM. Waucquez, de la Barre d'Erquelines, Cateau, De Bruyn et Casterman ont été désignés par la Commission des Transports du Sénat.

La Commission spéciale a désigné M. Marquet en qualité de président et M. Adam comme secrétaire. MM. Waucquez et Renier ont été nommés rapporteurs.

M. le Ministre des Transports a désigné M. Castiau, secrétaire général, et M. Malbranch, attaché du Cabinet, pour suivre les travaux de la Commission.

Au cours des vacances parlementaires, la Commission spéciale a tenu dix réunions.

Au moment où la Commission parlementaire spéciale a commencé ses travaux, elle a estimé devoir faire connaître son point de vue quant à la façon dont elle comptait poursuivre cette étude et les buts généraux qu'elle croyait devoir s'assigner.

Voici, en résumé, les principes sur lesquels elle s'est mise unanimement d'accord :

Exposé des principes.

« La Commission estime que le métropolitain serait l'entreprise jumelle de la jonction Nord-Midi; que l'une impliquerait logiquement l'autre, toutes deux se complétant et s'interpénétrant.

» Ces entreprises jumelles procureraient le grand avantage d'établir des communications régulières et rapides entre les différentes régions du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest du pays en inversement.

» Outre cet avantage, la Commission visera d'autres objectifs importants tels que :

» 1^o Le redressement de la situation du réseau ferré national trop sérieusement menacée par les progrès constants des transports concurrents;

» 2^o La contribution à la politique de rénovation de notre économie par la modernisation du plus grand service public qui est et doit rester le principal outil économique du pays;

» 3^o La conservation, le retour et l'accroissement de sa clientèle « voyageurs », le train modernisé devant offrir, au moins à l'égal de ses concurrents, un confort meilleur; des facilités plus grandes, des départs plus fréquents, des voyages plus rapides.

« Uwe Commissie aan de Regeering heeft voorgesteld een Bijzondere Commissie te benoemen, samengesteld uit leden die zouden worden aangeduid door de Bestendige Commissies van den Senaat en van de Kamer, Commissie die zou overgaan tot een eerste onderzoek van dit ontwerp, technici zou hooren en haar besluiten ter beoordeeling zou onderwerpen aan den Minister van Verkeerswezen.

Na de goedkeuring van de begroting van Verkeerswezen door de Kamer, in overeenstemming met den voorzitter van onze Commissie, den heer Max Hallet, werd de meerderheid van de leden daarover geraadpleegd.

De heeren Van Hecke, Adam, Marquet, Petit en Renier werden aangeduid om van die Commissie deel uit te maken.

De heeren Waucquez, de la Barre d'Erquelines, Cateau, De Bruyn en Casterman werden door de Senatoriale Commissie van Verkeerswezen aangeduid.

De Bijzondere Commissie duidde den heer Marquet aan als voorzitter en den heer Adam als secretaris. De heeren Waucquez en Renier werden verslaggevers benoemd.

De heer Minister van Verkeerswezen benoemde den heer Castiau, secretaris generaal, en den heer Malbranch, Kabinetsgeattacheerde, om de werkzaamheden van de Commissie te volgen.

Tijdens het Parlementsreces, vergaderde de Commissie tienmaal.

Op het oogenblik dat de Bijzondere Parlementaire Commissie hare werkzaamheden aanving, achtte zij het noodig hare zienswijze te doen kennen over de wijze waarop zij die studie zou voortzetten en over de algemeene doelstelling van dezelve.

Zich hier, in 't kort samengevat, op welke principes zij zich eenparig akkoord verklaarde :

Principiele uiteenzetting.

« De Commissie is van oordeel dat de Metro een tweelingonderneming van de Noord-Zuidverbinding dient uit te maken; dat de eene, logischerwijs, de andere in zich besluit en dat beide zich aanvullen en volledigen.

» Die tweeling-ondernemingen zouden het groot voordeel opleveren van regelmatige en snelle verbindingen te verwezenlijken tusschen de onderscheidene streken van het Noorden tot het Zuiden, van het Oosten tot het Westen van het land, en omgekeerd.

» Behalve dit voordeel, zal de Commissie nog andere belangrijke doeleinden nastreven, zooals :

» 1^o de verbetering van den toestand van 's Rijks spoorwegnet, al te zeer bedreigd door de gestadige voortuitgangen der mededingende verkeersmiddelen;

» 2^o de medewerking aan de herstellpolitiek van onze economie, door de moderniseering van den aanzienlijksten openbaren dienst die het voornaamste economisch werktuig van het land uitmaakt en moet blijven uitmaken;

» 3^o het behoud, de terugwinning en den aangroei van zijn « reizigerscliënteel, dewijl de gemoderniseerde spoor-trein — ten minste in dezelfde mate als zijn mededingers — een beter comfort moet verzekeren — grooter gemakkelijheden, meer herhaalde gelegenheid van vertrek, sneller vervoer.

» La Commission, pour atteindre ces objectifs, estime que l'électrification semble devoir être un des meilleurs systèmes de force motrice à utiliser en prenant en considération que : la plus grande utilisation de l'électricité doit en réduire le coût; que la réduction du prix doit permettre des transports à meilleur marché; que l'industrie, l'artisanat, le commerce et la population doivent en profiter.

» Si, par rapport à la traction des trains par des locomotives à vapeurs, l'électrification réduit la consommation et par conséquent l'utilisation du charbon, elle permet cependant d'utiliser des qualités de combustibles qui, hier encore, ne trouvaient que peu ou pas d'écoulement sur le marché.

» Mais dans la lutte, comme force motrice de traction pour le chemin de fer, entre la machine à vapeur, le moteur électrique et le moteur à essence, une plus grande utilisation de ce dernier deviendrait autrement inquiétante pour l'industrie charbonnière. La crise que subit cette industrie ne doit échapper à personne.

» Or, l'essence, matière importée, supplante de plus en plus le charbon, richesse nationale.

» Inspirée par ces considérations, la Commission croit que, dans l'intérêt de notre économie nationale, pour le remplacement éventuel de la machine à vapeur, l'utilisation du moteur électrique doit avoir le pas sur le moteur à essence, à carburant étranger.

» Cet avis se modifierait le jour où le problème d'un carburant national serait résolu.

» Indépendamment des buts énoncés, les entreprises jumelles : « Jonction » et « Métropolitain », aideraient l'industrie et le commerce, non seulement en raison des répercussions heureuses que les transports par fer améliorés exerceraient sur le marché des affaires, mais aussi dans la technique et le développement de nos industries de transformation et de construction elles-mêmes.

» La Commission considère en effet, dans l'état actuel de la crise, qu'il ne suffit point de passer des commandes en vue de résorber momentanément le chômage.

» Une politique économique, qui dans ce domaine, ne s'inspirerait pas autant de l'avenir que du présent, serait une erreur.

» La Belgique, avant la guerre, était classée parmi les plus importants pays exportateurs de matériel de chemin de fer.

» Depuis l'armistice, mais surtout depuis la crise, notre pays a perdu cette position pour ce qui concerne les locomotives notamment.

» Après un examen de la situation, la Commission a constaté : pour les moteurs électriques, que c'est grâce à l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers que nos ateliers de constructions électriques ont pu mettre leurs études à profit et construire des moteurs de petite puissance, mais à haute tension (3,000 volts) dont l'utilisation permettra certainement, l'expérience aidant, à atteindre le plus haut degré de perfectionnement.

» Par contre, pour les moteurs à essence, tous les types

» Om die doelen te bereiken, acht de Commissie dat de electrificatie een der beste stelsels van te benuttigen bewegkracht schijnt uit te maken, gegeven zijnde dat het ruimer gebruik van de electriciteit den prijs er van moet verminderen, dat de prijsvermindering goedkooper vervoer moet toelaten, dat de nijverheid, de ambachten, de handel en de bevolking er moeten voordeel bij vinden.

» Bijaldien, in vergelijking met de sleeping der treins door stoomkracht, de electrificatie het verbruik vermindert en, dienvolgens, de benutting van steenkool, zij echter toelaat zekere kwaliteiten van brandstof te benuttigen, welke, tot nog toe, op de markt weinig of geen afzet vinden.

» Doch in den strijd, als beweegkracht van sleeping voor den spoorweg, tusschen de stoommachine, den elektrischen motor en den benzinemotor, wordt een grootere aanwending van dezen laatste veel meer onrustwekkend voor de steenkolenmijverheid. Aan niemand ontgaat, immers, de crisis welke deze nijverheid moet doorworstelen.

» Welnu, de benzine, een ingevoerde stof, neemt meer en meer de plaats in van de steenkool die een nationale rijkdom is.

» Op grond van die overwegingen, is de Commissie van gevoelen dat, in het belang van onze nationale economie, voor de eventuele vervanging van de stoommachine, de benutting van den elektrischen motor den voorrang moet hebben op den benzinemotor, met vreemd stookmiddel.

» Die zienswijze zou kunnen gewijzigd worden, den dag dat het problema van een nationaal stookmiddel zou opgelost zijn.

» Onverminderd bovenstaande doeleinden, zouden de tweeling-ondernemingen : « Noord-Zuidverbinding » en « Metro », de nijverheid en den handel helpen, niet alleen om wille van de heilzame weerslagen welke het verbeterd vervoer per spoor zou uitoefenen op den gang der zaken, maar ook in de techniek en de uitbreiding van onze transformatie- en bouwindustrieën zelf.

» De Commissie is, inderdaad, van gevoelen, in den huidige stand der crisis, dat het niet volstaat bestellingen te plaatsen om, oogenblikkelijk, de werkloosheid op te slopen.

» Een economische politiek welke, in dit gebied, zich niet evenzeer zou inlaten met de toekomst als met het heden, zou op een dwaling berusten.

» Vóór den oorlog, was België gerangschikt onder de voornaamste landen die spoorwegmaterieel uitvoerden.

» Sedert den wapenstilstand, doch vooral sedert de crisis, heeft ons land die positie verloren, voor wat b. v. de locomotieven aangaat.

» Na onderzoek van dien toestand, heeft de Commissie vastgesteld : voor de elektrische motoren, dat het dank zij de electrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen is, dat onze elektrische-constructiewerkhuizen hunne studiën hebben kunnen benuttigen en motoren van gering vermogen doch met hooge spanning (3,000 volt) bouwen, wier benutting — mits eenige ervaring — voorzeker zal toelaten den hoogsten graad van volmaaktheid te bereiken.

» Daarentegen, — voor de benzinemotoren —, zijn al de

d'automotrice actuellement en service ou à l'essai, sur le réseau de la Société Nationale des chemins de fer, sont de construction étrangère ou, pour une petite partie, construites en Belgique, avec des moteurs de marques étrangères.

» Pareille constatation dénote un retournement de situation par rapport à l'avant-guerre. D'exportateur de matériel de chemin de fer, notre pays, pour ce qui concerne les « moteurs » est devenu importateur.

» C'est une situation qu'il importerait de redresser.

» La Société Nationale a mis en service sur certaines de ses lignes des trains légers et rapides appelés vulgairement « trottinettes » et remorqués par des locomotives à vapeur.

» Cette initiative a été heureuse. Une partie de la clientèle perdue est revenue au rail.

» Ces trains manquent malheureusement du confort que réclament les voyageurs.

» L'automotrice à essence, moderne et confortable, rapide et à services fréquents, pourrait heureusement les remplacer.

» En attendant le « carburant national », nos industries devraient être en mesure de construire des moteurs capables de pouvoir rivaliser avec les constructions de marques étrangères, non seulement pour satisfaire à nos besoins intérieurs mais aussi pour s'imposer sur les marchés extérieurs.

» Pour atteindre ces résultats, nos industriels, nos techniciens devraient être conseillés, aidés et encouragés.

» Notre grand réseau ferré national devrait pouvoir leur servir de champ d'expérience.

» La Commission examinera dans l'ordre des suggestions qui pourraient lui être faites si, dans l'intérêt des industries intéressées et de la résorption du chômage, elle ne pourrait pas solliciter du Gouvernement des crédits d'encouragement.

» A cet effet, les représentants d'industries et les techniciens des différentes branches industrielles intéressées pourraient être appelés à se présenter devant la Commission pour donner leur avis ou leurs suggestions.

» Tel est l'ensemble des objectifs que la Commission va tâcher d'atteindre ».

Travaux de la Commission.

La Commission spéciale, s'inspirant des principes par elle arrêtés, au cours de ses différentes réunions, entendu successivement le Directeur Général et des administrateurs de la Société Nationale des chemins de fer, des ingénieurs, des constructeurs de matériel électrique, de l'industrie métallurgique et mécanique qui, tous, lui ont apporté un précieux concours. Le même hommage doit être rendu aux hauts fonctionnaires représentant le Ministre des Transports pour l'aide qu'ils ont apportée dans ses travaux.

La Commission spéciale s'est particulièrement occupée

modellen van thans in dienst of in proef genomen auto-treins, op het net van de Nationale Spoorwegmaatschappij, van vreemde constructie of, voor een gering gedeelte, in België gebouwd met motoren van vreemde merken.

» Dergelijke vaststelling toont een ommekeer van toestand in vergelijking met hetgeen vóór den oorlog bestond. Ons land dat, eerst, spoorwegmaterieel uitvoerde, voor hetgeen de « motoren » betrof, voert er thans in.

» Dit is de toestand die moet veranderen.

» De Nationale Maatschappij heeft, op zekere van hare lijnen, lichte en snelle treins — « trottinetten » genaamd — ingelegd, die door stoomlocomotieven worden gésleept.

» Dit was een heilzaam initiatief. Een gedeelte der verloren cliënteel is alzoo tot het spoor teruggekeerd.

» Die treins missen ongelukkiglijk het comfort dat de reizigers verlangen.

» De benzine-automotrice, die modern en comfortabel is, snel en met herhaaldelijk vertrek, zou ze op voordeelige wijze kunnen vervangen.

» In afwachting van het « nationaal stookmiddel », zouden onze industrieën in staat moeten zijn motoren te bouwen, die bekwaam zijn te kunnen wedijveren met de vreemde merken van constructie, niet alleen om te voldoen aan onze binnenlandsche noodwendigheden, maar ook om zich op de buitenlandsche markten te doen gelden.

» Om die resultaten te bereiken, zouden onze industrieëlen, onze technici moeten geraden, geholpen en aangemoedigd worden.

» Ons groot nationaal spoornet zou hun tot proefveld moeten kunnen dienen.

» De Commissie zal, in de orde van de ingevingen welke haar mochten gedaan worden, nagaan of, in 't belang van de betrokken industrieën en de opslorping der werkloosheid, zij van de Regeering geen aanmoedigingskredieten zou kunnen verzoeken.

» Te dien einde, zouden de vertegenwoordigers der industrieën en de technici der onderscheidene betrokken nijverheidstakken kunnen geroepen worden om voor de Commissie te verschijnen en hun adviezen en voorstellen te doen.

» Ziedaar het geheel der doeleinden welke de Commissie zich voorstelt te bereiken. »

Werkzaamheden der Commissie.

De Bijzondere Commissie, zich latende leiden door de door haar vastgestelde principes, heeft, in den loop van hare verschillende vergaderingen, achtereenvolgens gehoord: den Directeur generaal en Administrateurs van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, ingenieurs, constructeurs van electrisch materieel, de metaalhouwkundigen en de mechanische nijverheid, die, alle, haar een kostbare medewerking hebben aangebracht. Diezelfde hulde moet worden gebracht aan de hooge ambtenaren welke den Minister van Verkeerswezen vertegenwoordigden, om de medehulp welke zij aan hare werkzaamheden hebben verleend.

De Bijzondere Commissie heeft zich inzonderheid bezig

des voitures métalliques, des différents types construits en Belgique et à l'étranger, du matériel spécial conçu et construit pour la ligne électrique Bruxelles-Anvers; des résultats d'exploitation de cette ligne, des éléments produits par les administrateurs de la Société Nationale chargés de l'étude de l'électrification des lignes de Bruxelles-Luxembourg et de l'Ourthe, ces connaissances devant servir de base pour l'examen du projet de métropolitain.

Au point où en sont ses travaux, la Commission n'a pas encore pris de position sur le projet de métropolitain électrique.

La Commission spéciale s'est aussi intéressée aux automotrices à essence, à leur construction et au rendement des différents types utilisés sur le réseau de la Société Nationale.

Votre rapporteur aura l'occasion de donner plus de détails sur ces études, dans les chapitres qui suivent. Des questions précises posées à la Commission le placent dans l'obligation d'expliquer comment la Commission spéciale en vue d'évaluer les dépenses d'établissement et les frais d'exploitation à prévoir pour les électrifications futures, a dû se rendre compte des résultats d'exploitation technique et commerciale sur la ligne de Bruxelles-Anvers et constater, par la même occasion, les anomalies de conception et d'exécution qui grossissent les prix de l'électrification et ne permettent pas de retirer du nouveau système tous les avantages qu'une meilleure réalisation aurait pu procurer.

B — I. — LIGNE ELECTRIQUE BRUXELLES-ANVERS.

L'expérience de l'électrification de la ligne à voyageurs Bruxelles-Anvers dure maintenant depuis un an. Cependant que cette durée apparaît encore courte pour donner une opinion définitive sur ses résultats, il ne s'avère pas moins qu'ils sont satisfaisants.

On aurait pu croire que l'affluence de voyageurs enregistrée grâce à l'exposition en 1935 allait être suivie d'une chute assez brusque du trafic. Il n'en est rien.

En effet les calculs établis pour déterminer l'augmentation du nombre de voyageurs par rapport — au cours de chaque mois — d'une semaine correspondante de l'année antérieure, il en résulte que en février on a enregistré une augmentation de :

Bruxelles-Malines 17.2 p. e.	Malines-Anvers 11.15 p. e.
Anvers-Malines 11.8 p. e.	Malines-Bruxelles 19.1 p. e.

soit une moyenne de 16.2 p. e., tandis que sur les autres lignes du réseau l'augmentation du nombre de voyageurs due à la reprise, n'est que de 8 p. e.

Le rendement de la ligne s'établit comme suit :

Les dépenses d'établissement se sont évaluées à 95 millions 292,000 francs, dont il y a lieu de déduire 46,905,000

géhouden met de metaalrijtuigen, met de onderscheidene in België en in den vreemde gebouwde modellen, met het speciaal materieel ontworpen en gebouwd voor de elektrische lijn Brussel-Antwerpen; met de bedrijfsuitkomsten van die lijn, met de bestanddeelen aangebracht door de bestuurders der Nationale Maatschappij, belast met de studie der electrificatie van de lijnen Brussel-Luxemburg en de Ourthe, welke kennis en als grondslag moeten dienen voor het onderzoek van het ontwerp van den « Metro ».

Op dit oogenblik, heeft de Commissie nog geen stand kunnen nemen in zake het ontwerp van den « Electrischen Metro ».

Zij heeft zich ook bezig gehouden met de benzine-automotrices, met hun bouw en met de rendement der onderscheidene op het net der Nationale Maatschappij benutigde modellen.

Uw verslaggever zal de gelegenheid hebben nog meer bijzonderheden over die studies te geven, in de hoofdstukken die gaan volgen. Over de duidelijke aan de Commissie gestelde vragen, kon hij niet nalaten te verklaren hoe de Bijzondere Commissie, ten einde de uitgaven van oprichting en de voorziene bedrijfskosten te ramen, voor de toekomstige electrificaties, zich heeft moeten rekenschap geven van de technische en handelsresultaten van inbedrijfneming op de lijn Brussel-Antwerpen en, tevens, vaststellen de ongerijmdheden van opvatting en van uitvoering welke de prijzen van de electrificatie aandikken en niet toelaten uit het nieuw stelsel al de voordeelen te halen, welk een betere benutting had kunnen opleveren.

B — I. — ELECTRISCHE LIJN BRUSSEL-ANTWERPEN.

De proefneming met de electrificatie van de reizigerslijn Brussel-Antwerpen duurt thans een jaar. Hoewel die tijd nog kort schijnt om een afdoend oordeel te vellen over haar resultaten, schijnt nochtans alles er op te wijzen dat zij voldoen.

Men kan nuemen dat de toeloop van reizigers, dank zij de Tentoonstelling 1935, zou gevolgd geworden zijn door een plotselinge inzakking. Dit is niet waar geweest.

Inderdaad, de berekeningen gemaakt om de vermeerdering van het aantal reizigers te bepalen, in vergelijking, over elke maand, van eene week overeenkomende met eene andere van het vorige jaar, bleek daarmede dat men, in Februari, een vermeerdering heeft geboekt van :

Brussel-Mechelen 17.2 t. h.	Mechelen-Antwerpen 11.15 t. h.
Antwerpen-Mechelen 11.8 t. h.	Mechelen-Brussel 19.1 t. h.

of een gemiddelde van 16.2 t. h., terwijl op de overige lijnen van het net, de verhooging van het aantal reizigers te danken aan de herneming, slechts 8 t. h. bedraagt.

De opbrengst van de lijn doet zich voor als volgt :

De uitgaven van inrichting worden geraamd op 95 miljoen 292,000 frank, waarvan moet afgetrokken worden :

francs pour récupération de matériel à vapeur et de combustible et 10,000,000 pour augmentation du confort des voitures qui n'existait pas dans les rames à vapeur.

Le capital imputable à l'électrification ressort ainsi à 38,393,000 francs, chiffre légèrement inférieur aux prévisions.

Les travaux du génie civil exécutés à l'occasion de l'électrification mais pas obligatoirement pour cela ont coûté 46,764,000 francs.

Pour ne point se départir de l'objectivité nécessaire dans l'examen des résultats enregistrés, il faut reconnaître qu'après des calculs faits, les frais d'exploitation auraient été sensiblement égaux dans les deux systèmes, traction à vapeur et traction à l'électricité, si l'on ne tient pas compte des charges de capital ni de l'augmentation du trafic.

Pour que l'électrification soit rentable il faut que les recettes supplémentaires puissent couvrir les charges financières.

La recette par voyageur a été en 1932 — année prise comme base l'étude — de fr. 6.50. Eu égard à des baisses enregistrées depuis, au déclassement des voyageurs qui se constate; aux voyages plus fréquents des abonnés, on peut admettre sans exagérer une recette de fr. 3.70 par voyageur supplémentaire.

Des calculs de spécialistes il appert que, sur cette base, les charges financières impliquables à l'électrification, n'existant point en régime à vapeur, auraient été payées par un accroissement de trafic de 8.5 p. c. par rapport à 1932.

L'augmentation du nombre de voyageurs d'une moyenne de 16 p. c. relevée actuellement équivaut à plus de 9 p. c. comparativement à 1932.

L'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers se révèle donc, dès la première année d'exploitation, comme rentable et ce malgré les frais supplémentaires dus à des erreurs de conception et d'exécution.

Les voitures des rames Bruxelles-Anvers sont beaucoup trop lourdes et ont coûté trop cher.

Voici, par rapport aux deux systèmes de traction, le poids et le coût des voitures métalliques.

Voitures pour rame de trains à vapeur :

Voiture de 22 mètres, 3^e classe; tare 42 T.
Prix 482,000 francs. Places 112.
Voitures de 22 mètres, 2^e classe; tare 42 T.
Prix 631,000 francs. Places 76.

Voitures des rames trains électriques (1) :

Voiture remorquée 2^e et 3^e classe, tare 48 T.
Prix 837,000 francs. Places 94.

(1) Il y a cependant lieu d'ajouter que certains aménagements ont été apportés aux voitures remorquées électriques, tels que : portes à fermeture automatique et nouveau système d'aéragé.

46,905,000 frank voor wederverbruik van stoommaterieel en brandstof en 10,000,000 frank voor verhooging van het comfort der rijtuigen, hetwelk in de rijtuigstellen met stoom niet bestond.

Het kapitaal aan te rekenen op de electrificatie blijkt alzoo te zijn 38,393,000 frank, welk cijfer een weinig lager is dan voorzien is geworden.

De werken van burgerlijke bouwkunde uitgevoerd voor de electrificatie, doch daarvoor niet uitsluitend, hebben gekost 46,764,000 frank.

Ten einde niet af te wijken van de noodige objectiviteit, bij het onderzoek dezer vastgestelde uitslagen, dient te worden erkend dat, na gedane berekeningen, de exploitatiekosten nagenoeg dezelfde zouden geweest zijn met beide stelsels, stoomsleeping en electriciteit, zoo men geen rekening houdt met de lasten van kapitaal noch met de verhooging van het verkeer.

Wil de electrificatie rendeerend zijn, is noodig dat de bijkomende ontvangsten de financieele lasten kunnen dekken.

De ontvangst per reiziger bedroeg, in 1932 — welk jaar als grondslag voor de studie werd genomen, — fr. 6.50. Gelet op de sedertdien vastgestelde afneming van deklasseering der reizigers en op het meerder reizen vanwege de geabonneerden, — mag men aannemen, zonder overdrijving, dat er een ontvangst werd gemaakt van fr. 3.70 per bijkomenden reiziger.

Uit berekeningen door vakmannen opgemaakt, blijkt dat, op dien grondslag, de aan de electrificatie aanrekenbare financieele lasten die bij het stoomregime niet bestonden, zouden gedekt geworden zijn door een aangroei van verkeer van 8.5 t. h., in vergelijking met 1932.

De verhooging van het aantal reizigers met een gemiddelde van 16 t. h., zooals thans is bevonden, staat gelijk met meer dan 19 t. h., vergeleken met 1932.

De electrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen doet zich dus, van af het eerste bedrijfsjaar, voor als rendeerend, dit ondanks de bijkomende kosten wegens missingen van opvatting en van uitvoering.

De rijtuigen van de trein Brussel-Antwerpen zijn veel te zwaar en hebben te duur gekost.

Ziehier, in verband met de beide stelsels van sleeping, de gewichten en de kosten der metaalrijtuigen :

Rijtuigen voor stellen van stoomtreins :

Rijtuig van 22 meter, 3^e klasse : tara 42 ton.
Prijs 482,000. — Plaatsen 112.
Rijtuig van 22 meter, 2^e klasse : tara 43 ton.
Prijs 631,000. — Plaatsen 76.

Rijtuigen voor stellen van elektrische treins (1) :

Gesleept rijtuig 2^e en 3^e klasse : tara 48 ton.
Prijs 837,000. — Plaatsen 94.

(1) Daarbij moet echter gevoegd worden dat zekere inrichtingen werden aangebracht aan de electrisch gesleepte rijtuigen, zooals : automatische deuren en vensters en een nieuw stelsel van luchtversching.

Voiture remorquée de 2^e classe, tare 48 T.

Prix 881,000 francs. Places 76.

Le poids mort des voitures, décompte fait de l'équipement électrique, est de 500 kilogrammes par place offerte, tandis qu'il n'est que de 435 kilogrammes pour les automotrices Diesel électrique de Bruxelles-Gand.

Ce matériel lourd accroît indiscutablement la consommation d'énergie électrique.

Les rames de 4 voitures ne sont pas décomposables. Ainsi aux heures creuses, la charge des trains, et par conséquent la consommation d'énergie sont hors de proportion avec le nombre de voyageurs transportés.

L'entretien a été onéreux du fait de malfaçons. La suspension des voitures motrices est défectueuse. Les voyageurs, qui s'en plaignent, ressentent des trépidations désagréables. Des usures excessives se sont produites aux rails et aux bourrelets des roues. Il a fallu donner à la voie une légère surlargeur et le devers, dans les courbes a dû être augmenté.

Les avaries à la suspension ont été nombreuses. Les bras des moteurs se sont brisés d'abord. Après leur renforcement vinrent des bris de châssis de bogies; 128 traverses se sont brisées. Les consolidations exécutées ont eu pour effet que maintenant il y a de nombreux bris de colonnes de ressorts.

Telles sont les constatations que la Commission spéciale a faites au cours de ses études sur le matériel utilisé. De nouveaux bogies sont à l'étude.

A notre connaissance, aucune décision n'est encore intervenue, déterminant le partage des responsabilités entre la S. N. C. B., les constructeurs et leurs sous-traitants.

Quoi qu'il en soit, il n'en reste pas moins établi que la ligne Bruxelles-Anvers, cependant anormalement grevée, est rentable; qu'elle peut encore faire face à un énorme accroissement de trafic sans nouvelles dépenses, attendu que les rames existantes suffisent pour assurer 157 trains au lieu de 114, comme actuellement.

Les résultats, sans être définitifs, peuvent donc être considérés comme satisfaisants.

B — II. — PROJET D'ELECTRIFICATION. LIGNE DU LUXEMBOURG.

Projet d'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe.

L'étude complète de ce projet a été remise à tous les membres du Parlement. Mais vu l'examen qui aurait dû en résulter pour permettre de se faire une idée plus ou moins exacte des mesures financières qu'il entraînerait et des résultats à en escompter, votre rapporteur a cru devoir en produire un résumé objectif.

Le capital nécessaire à la réalisation de ce projet serait de l'ordre de 584 millions. Ce capital devrait être couvert à concurrence de 259 millions par une avance à plus au moins à court terme. 44 millions compenseraient les

Gesleept rijtuig 2^e klasse : tara 48 ton.

Prijs 881,000. — Plaatsen 76.

Het dood gewicht der rijtuigen, mits aftrek van de elektrische uitrusting, is 500 kilogram per beschikbare plaats, terwijl het slechts 435 kilogram bedraagt voor de Diesel-electrische automotrices Brussel-Gent.

Dit zwaar materieel verhoogt, ongetwijfeld, het verbruik van elektrische energie.

De stellen met 4 rijtuigen kunnen niet uiteengenomen worden, zoodat, op de minder drukke uren, de belasting der treinen en, bijgevolg, het energie-verbruik buiten verhouding is tot het aantal vervoerde reizigers.

Het onderhoud viel zeer duur wegens de gebreken. De ophanging der motrices is verkeerd.

De reizigers die er over klagen, gevoelen het onaangenaam gedaver. Buitensporige slijtage deed zich voor aan de rails en aan de kussens der raderen. Men heeft de bovenwielte van de sporen wat moeten verbreed en in de bochten heeft men het hoogteverschil moeten verhoogden.

Er deden zich talrijke defecten voor aan de ophanging. Eerst sloegen de armen der motoren stuk. Nadat men ze versterkt had, braken de bogiesonderstellen; 128 dwarsstukken werden verbrijzeld. Tengevolge van deze versterkingen, komen thans herhaaldelijk breuken van veersteunen voor. Dit zijn de vaststellingen welke de Bijzondere Commissie gedaan heeft in den loop van haar bestudeering van het gebruikt materieel. Nieuwe bogies liggen ter studie. Bij onze weet, werd nog geen beslissing genomen, waarbij uitgemaakt wordt hoe de verantwoordelijkheid moet verdeeld worden over de N. M. B. S., de constructeurs en hun onderaannemers.

Wat er ook van zij, het staat vast dat de lijn Brussel-Antwerpen, welke nochtans abnormaal belast is, winstgevend is, dat zij een nog veel grooter verkeer verwerken kan, zonder nieuw uitgaven, vermits de bestaande treinstellen volstaan om 157 treinen in te leggen in plaats van 114 zooals thans.

Ofschoon de uitslag nog niet definitief is, mag men hem toch als bevredigend beschouwen.

B — II. — ELECTRIFICATIEONTWERP LIJN LUXEMBURG.

Ontwerp van electricificatie van de lijnen van Luxemburg en de Ourthe.

De volledige studie van dit ontwerp werd aan al de leden van het Parlement overgemaakt. Maar met het oog op het onderzoek dat er uit had moeten voortvloeien om zich een min of meer juist denkbeeld te vormen van de financiële maatregelen welke noodig zouden blijken en van de uitslagen welke er van te verwachten waren, meende uw verslaggever er een objectieve samenvatting van te geven.

Het kapitaal noodig voor de uitvoering van dit ontwerp zou 584 miljoen bedragen. Dit kapitaal zou, ten bedrage van 259 miljoen, moeten gedekt worden door een voorschot op korten termijn. 44 miljoen zouden de terugver-

récupérations de matériel réalisables par suite de l'électrification. Ce montant serait remboursé par la Société Nationale dans le mois suivant la mise en service des lignes à électrifier, soit en 1938.

Le surplus, soit 215 millions, représenterait une anticipation de dépenses de renouvellement, locomotives et signalisation dont les diverses échéances seraient converties soit en un versement unique au 1^{er} juillet 1945, soit en 10 annuités de 27.9 millions qui en seraient l'équivalent sur la base d'un intérêt de 5 p. c.

Il resterait enfin une somme de 325 millions (259 + 325 = 584) qui représenterait le prix réel de l'électrification.

La trésorerie de la Société Nationale qui semble à l'aise pour régler les dépenses courantes ne serait cependant pas en situation de faire des décaissements extraordinaires de cette importance.

Le placement d'un emprunt n'est pas recommandable.

Une des conditions du redressement financier du pays et de l'assainissement du loyer de l'argent est que les services publics évitent toute émission pour le moment.

D'autre part, pour être productif au maximum, ce projet d'électrification devrait être réalisé dans un bref délai car, si les prix continuaient à hausser, les résultats que l'on en escompte seraient moins intéressants.

L'Etat, dans ces conditions, devrait donc apporter la totalité des fonds nécessaires.

Le coût total de 584 millions représente les équipements nécessaires pour un trafic normal de 750,000 wagons de marchandises par an.

La Société Nationale des Chemins de fer belges estime que ce volume de transport peut être escompté comme normal, en considérant avec prudence l'avenir de la sidérurgie et des mines de fer luxembourgeoises et lorraines.

Dans le trafic normal de 750,000 wagons ne sont pas compris les 80 à 120,000 wagons de minerai qui sont acheminés via Givet-Liège et qu'il y aurait peut-être intérêt à reporter sur les lignes électrifiées. Ce transfert ne serait pas moins avantageux, après 1941, quand la ligne de la Meuse, exploitée par la Compagnie du Nord-Belge, serait incorporée dans le réseau de la Société Nationale.

A l'heure actuelle, la reprise partielle des affaires a suffi pour faire remonter à environ 700,000 wagons par an le trafic que, sur la ligne du Luxembourg, la crise avait fait fléchir à moins de 600,000 wagons.

La situation d'avenir ainsi prévue, les économies d'exploitation serviraient à rémunérer et à amortir l'investissement de 325 millions, coût réel de l'électrification ainsi que l'avance de 259 millions.

Ces économies seraient fixées en raison du tonnage des trains de marchandises et ont été évaluées par la Commission chargée de l'étude de ce projet d'électrification à

krijgingen van materieel vergoeden welke na de electrificatie zouden te gelde gemaakt worden. Dit bedrag zou door de Nationale Maatschappij terugbetaald worden binnen de maand na de indienststelling van de te electrificeeren lijnen, hetzij in 1938.

Het overschot, hetzij 215 miljoen, zou een vooruitbetaling zijn van uitgaven voor vernieuwing, locomotieven en seinstelsel waarvan de vervallende bedragen zouden omgezet worden, hetzij in één storting op 1 Juli 1945, hetzij in 10 annuïteiten van 27.9 miljoen welke het equivalent zouden uitmaken tegen een interest van 5 t. h.

Er zou, ten slotte, een bedrag van 325 miljoen overblijven (259 × 325 × 584) wat de werkelijke kosten van de electrificatie zijn zou.

Ofschoon de kasmiddelen van de Nationale Maatschappij blijkbaar volstaan om de loopende uitgaven te regelen, zou deze echter niet in staat zijn om zulke belangrijke uitgaven te deelen.

Het plaatsen van een leening is niet aan te prijzen.

Een van de voorwaarden van de financiële heropbeuring van het land en van de gezondmaking van de geldrente, is dat de openbare diensten voor het oogenblik geen uitgaven doen.

Anderzijds, moet dit ontwerp van electrificatie om winstgevend te zijn, binnen korten tijd, kunnen doorgevoerd worden daar, indien de stijging der prijzen aanhoudt, de uitlagen welke men er van verwacht minder bevredigend zouden zijn.

In deze voorwaarden, zou de Staat al de noodige gelden moeten inbrengen.

De gezamenlijke kosten van 584 miljoen vertegenwoordigen de noodige toerusting voor een normaal verkeer van 750,000 goederenwagens per jaar.

De Nationale Spoorwegmaatschappij is van meening dat een vervoermassa als normaal mag beschouwd worden door voorzichtig rekening te houden met de ontwikkeling van de ijzernijverheid en de ijzermijnen in Luxemburg en Lotharingen.

In het normaal verkeer van 750,000 wagens, zijn de 80 à 120,000 wagens niet inbegrepen voor het vervoer van ijzererts, welke over Givet-Luik rijden en welke men naar de geëlectrificeerde lijnen zou kunnen overbrengen. Deze overbrenging zou niet minder voordelig zijn, na 1941, wanneer de Maaslijn welke door de Compagnie du Nord-Belge in bedrijf genomen wordt, in het net van de Nationale Maatschappij opgenomen wordt.

Voor het oogenblik, volstond de gedeeltelijke opleving van het bedrijfsleven om het jaarlijksch verkeer op de lijn naar Luxemburg, dat tengevolge van de crisis op 600,000 wagens gevallen was, tot ongeveer 700,000 wagens op te voeren.

In verband met deze vooruitzichten, zouden de besparingen op de exploitatie dienen voor den rentedienst en de aflossing van de belegging van 325 miljoen, wat de werkelijke prijs van de electrificatie is, alsmede van het voorschot van 259 miljoen.

Deze besparingen zouden vastgesteld worden in verhouding tot de tonnage der koopwarentreinen en werden door de Commissie belast met de studie van dit electrificatie-

7.1 millions pour un trafic de 600,000 wagons, à 19 millions pour un trafic de 750,000 wagons et à 32 millions pour un trafic de 900,000 wagons par an.

D'après le projet, la Société Nationale supporterait les risques et bénéficierait des avantages qui pourraient résulter de faits ou d'événements dont la Commission d'étude n'avait pas tenu compte ou qu'elle n'aurait pas prévu.

Les économies seraient attribuées pour 1/10^e à la Société Nationale comme prime de gestion et pour 9/10^e à l'Etat.

Quels seraient les résultats de la formule pour l'Etat ?

Pour les apprécier, il importe de faire ressortir au point de vue de l'équipement des lignes et de la construction du matériel, que sa réalisation donnerait du travail à plus de 30 industries différentes se répartissant approximativement comme suit :

29 p. c. à l'industrie du gros matériel;

27 p. c. à la sidérurgie, métallurgie, forges, fonderies et ateliers de constructions mécaniques;

15 p. c. à l'industrie du cuivre;

10 p. c. aux entreprises du génie civil;

6 p. c. aux entreprises de montage des lignes.

Le solde, soit 13 p. c., serait réparti à la petite industrie électrique et de matériel divers, les ateliers de petite mécanique, fabriques d'isolateurs, de verres, etc.

On estime à 16,000 le nombre d'ouvriers qui, à titres divers, seraient occupés à ces travaux pendant 3 ans.

Les charges que supporte le Fonds de crise seraient, d'après certaines estimations, d'au moins 100 millions, ce qui ramènerait l'avance de l'Etat de 584 à 484 millions et peut-être aussi de 44 millions de la récupération de matériel réalisable par suite de l'électrification.

Il apparaît donc à première vue que peu de travaux sont aussi productifs qui peuvent contribuer dans une mesure assez efficace à résorber une partie du chômage, à stimuler certaines de nos industries et à moderniser notre outillage national.

Votre rapporteur croit avoir pu résumer ainsi les différents aspects, et les résultats à en escompter, de l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe.

C — L'ELECTRIFICATION EST-ELLE RECOMMANDABLE ?

L'électrification de nouvelles lignes est-elle recommandable ?

L'aperçu donné au sujet des résultats d'exploitation de la ligne Bruxelles-Anvers, par rapport à la traction à vapeur fait apparaître que les prévisions se sont réalisées.

ontwerp op 7.1 miljoen geraamd voor een verkeer van 600,000 wagens, op 19 miljoen voor een verkeer van 750,000 wagens en op 32 miljoen voor een verkeer van 900,000 wagens 's jaars.

Volgens het ontwerp, zou de Nationale Maatschappij de risico's dragen en de voordeelen genieten, welke mochten voortvloeien uit feiten of gebeurtenissen waarmede de studiecommissie geen rekening mocht gehouden of welke zij niet mocht voorzien hebben.

De besparingen zouden voor 1/10 aan de Nationale Maatschappij als beheerprijs en voor 9/10 aan den Staat toegekend worden.

Welke zouden de uitslagen van de formule voor den Staat zijn ?

Om deze te beoordeelen, moet er, in verband met de toerusting van de lijnen en van de constructie van het materieel, op gewezen worden dat de doorvoering werk verschaffen zou aan 30 verschillende bedrijven welke men ongeveer als volgt verdeelen kan :

29 t. h. aan de bedrijven welke zwaar materieel vervaardigen;

27 t. h. aan de ijzernijverheid, metaalbedrijven, gieterijen, smelovens en werkhuizen voor mechanische constructies;

15 t. h. aan de kopernijverheid;

10 t. h. aan de ondernemingen van burgerlijke bouw-kunde;

6 t. h. aan de ondernemingen voor het aanleggen van lijnen.

Het saldo, te weten 13 t. h., zou verdeeld worden over de kleine elektrische bedrijven en deze voor materieel, over de werkhuizen voor kleine machines, fabrieken van isolatoren, glas, enz.

Men raamt het aantal arbeiders, dat uit dien hoofde werk vinden zou gedurende 3 jaar op 16,000.

De lasten welke het Crisisfonds te dragen heeft, bedragen, volgens sommige ramingen, ten minste 100 miljoen, wat het voorschot van den Staat terugbrengen zou van 584 op 484 miljoen en misschien nog 44 miljoen minder tengevolge van de terugverkrijging van materieel dank zij de electrificatie.

Bij eersten oogopslag, lijkt het dat weinig werken zoo winstgevend zijn, welke op vrij doeltreffende wijze een gedeelte van de werkloosheid kunnen opslorpen, sommige onzer bedrijven weer nieuw leven kunnen inblazen en onze nationale uitrusting moderniseeren.

Uw verslaggever meent dat hij aldus de verschillende zijden van het vraagstuk belicht heeft alsmede deze van de uitslagen welke men verwachten mag van de electrificatie van de lijnen van Luxemburg en van de Ourthe.

C — MOET DE ELECTRICATIE AANGERADEN WORDEN ?

Is de electrificatie der nieuwe lijnen aan te bevelen ?

Het overzicht betreffende de uitslagen van de exploitatie der lijn Brussel-Antwerpen, in verhouding tot de stoomtractie, laat uitschijnen dat de vooruitzichten werden verwezenlijkt.

Dans son rapport sur le budget de 1935, se référant au bilan comparatif d'une exploitation par automotrices Diesel-électrique par rapport à l'électrification, votre rapporteur a démontré que, pour la ligne Bruxelles-Anvers, le second système avait le pas sur le premier.

Pour la mise en service d'un même nombre de trains et la mise à disposition du même nombre de places, l'exploitation au moyen d'automotrices Diesel aurait coûté six millions de plus.

Des chiffres puisés dans la comptabilité de la Société Nationale il ressort que, pour 1935, les frais d'exploitation ont été pour les rames des trains électriques Bruxelles-Anvers de 3 francs par kilomètre pour 364 places offertes, soit fr. 0.0085 par place, tandis que pour l'automotrice Diesel qui assure le service Bruxelles-Gand, les frais ont été de fr. 2.32 par kilomètre pour 215 places offertes, soit fr. 0,0108 par place.

L'aperçu relatif à l'électrification des lignes, voyageurs et marchandises, du Luxembourg et de l'Ourthe, fait ressortir les conditions dans lesquelles ce projet se présente.

Ces deux aspects examinés, il importe de faire ressortir l'erreur qui consisterait à croire que l'électrification est toujours avantageuse pour les lignes à voyageurs.

Sûrement, la fréquence, la vitesse, la régularité et le confort des trains électriques offrent des attraits susceptibles de retenir la clientèle et d'y attirer celle disputée par l'auto.

Mais s'il est raisonnable de tenir compte de ces différents éléments, il ne convient point, cependant, d'en exagérer l'importance.

Il ne pourrait être question, par exemple, en matière d'électrification d'entreprendre des travaux coûteux, qui ne seraient pas rentables, dans l'unique but d'augmenter les facilités et les commodités des voyageurs.

Les économies devant résulter d'une électrification par rapport à d'autres modes de traction et nécessaires à couvrir les charges des capitaux à investir dans les installations, ne peuvent être escomptées que si l'importance des transports, sur une ligne déterminée, implique une grosse consommation d'énergie électrique.

L'effort de traction, en fonction de l'importance et du volume du trafic, les profils des lignes, la vitesse des trains et le nombre de démarrages, sont tous des éléments à considérer.

Les calculs d'évaluation d'une électrification de lignes ne peuvent donc se faire sur une moyenne déterminée, mais bien pour chaque cas d'espèce, c'est-à-dire pour chaque ligne à envisager.

De l'avis de spécialistes seule la ligne Bruxelles-Anvers offrait un trafic voyageurs tel que l'électrification pouvait se justifier comme devant donner les résultats escomptés.

Pour les autres lignes importantes, l'électrification n'a quelques chances de se révéler économique, encore faut-il que des études approfondies l'établissent, que pour trois ou quatre lignes, au plus, à condition d'y organiser à la fois les deux trafics, voyageurs et marchandises, sans doublement des voies.

In zijn verslag over de begroting van 1935, handelend over de vergelijkende balans van een exploitatie met elektrische Diesel-motorwagens, met betrekking tot de electrificatie, heeft uw verslaggever bewezen dat, wat de lijn Brussel-Antwerpen betreft, het tweede stelsel den voorrang had op het eerste.

Om een zelfde aantal treinen en een zelfde aantal plaatsen in dienst te stellen, zou de exploitatie met Diesel-motorwagens zes miljoen meer gekost hebben.

Uit de cijfers der boekhouding van de Nationale Maatschappij blijkt dat, voor 1935, de exploitatiekosten voor de elektrische treinstellen Brussel-Antwerpen, 3 frank per kilometer bedroegen, voor 364 beschikbare plaatsen, hetzij 0.0085 per plaats, terwijl, voor den Diesel-motorwagen die den dienst verzekert tusschen Brussel en Gent, de onkosten fr. 2.32 per kilometer bereikten, voor 215 aangeboden plaatsen, hetzij 0,0108 per plaats.

Het overzicht betreffende de electrificatie der reizigers- en goederenlijnen van Luxemburg en de Ourthe, laat uitschijnen onder welke voorwaarden dit ontwerp zich voor doet.

Na onderzoek van die twee uitzichten, dient gewezen op het verkeerd begrip volgens hetwelk de electrificatie steeds voordelig zou zijn voor de reizigerslijnen.

Ongetwijfeld kan de cliënteel aangetrokken worden door de veelvuldigheid, de snelheid, de regelmatigheid en het comfort der elektrische treinen, zelfs die welke hare toe vlucht nam tot de auto.

Doch indien het redelijk is, rekening te houden met die verschillende factoren, dient men nochtans het belang er van niet te overdrijven.

Op stuk van electrificatie, zou er, bij voorbeeld, geen sprake kunnen zijn van kostbare werken te ondernemen, zonder rentabiliteit, met het eenig doel de faciliteiten en geriefelijkheden der reizigers te vermeerderen.

De besparingen welke moeten voortspruiten uit eene electrificatie met betrekking tot andere tractie-wijzen en noodig om de lasten te dekken der aan de instellingen besteede kapitalen, kunnen slechts worden voorzien, wanneer het belang van het vervoer, op een bepaalde lijn, een groot verbruik van elektrische kracht vergt.

De trekkracht, in functie van het belang en den omvang van het verkeer, de profielen der lijnen, de treinsnelheid en het aantal aanzettingen, zijn zooveel factoren die in aanmerking dienen genomen.

De berekeningen om den kostprijs te ramen van de electrificatie der lijnen, dienen niet uitgevoerd met inachtname van een bepaald gemiddelde, doch integendeel elk op zichzelf beschouwd, dit is voor elke beoogde lijn.

Luidens het advies van deskundigen, leverde alleen de lijn Brussel-Antwerpen een zoo groot reizigersverkeer op, dat de electrificatie aangewezen scheen om de verwachte uitslagen te beantwoorden.

Op de andere belangrijke lijnen, zou de electrificatie slechts kans hebben besparingen op te leveren, en dit zou dan nog door grondige studiën dienen uitgemaakt, voor hoogstens drie tot vier lijnen, onder voorwaarde er tegelijkertijd de twee soorten van verkeer, reizigers en goederen, in te richten, zonder ontdubbeling der sporen.

Sans ces conditions préalablement remplies, de nouvelles électrifications de lignes s'avèrent impossibles. Les avantages économiques recherchés donneraient un résultat contraire à celui escompté.

Ces considérations seront, sans doute, jugées opportunes, pour situer comment la Société Nationale des chemins de fer a envisagé sa solution, pour la ligne Bruxelles-Anvers d'abord, pour les lignes du Luxembourg et de l'Ourthe ensuite.

En conclusion on peut donc dire qu'à défaut des éléments ci-dessus signalés, les électrifications de lignes ne sont pas rentables ni, par conséquent, recommandables.

La traction par la vapeur ou l'exploitation au moyen d'automotrices Diesel, ce dernier mode dans des conditions à déterminer, auront, dans ce cas, le pas sur l'électrification.

D — AUTOMOTRICES ET VICINALISATION.

Lignes secondaires: Vicinalisation et automotrices.

Mais il n'y a pas que les grandes lignes qui doivent intéresser l'économie de notre réseau ferroviaire. L'exploitation des lignes dites « secondaires » doit surtout retenir l'attention.

Ces lignes constituent les « affluents » des grandes lignes. En pays montagneux, détachées du grand réseau, ces lignes ne sauraient vivre. Les plus nombreuses, en pays plat, sont concurrencées par les autobus et souvent les vicinaux.

C'est ce qui amène à faire cette regrettable constatation que, pour ses transports voyageurs, la Société Nationale des chemins de fer subit une perte qu'on évalue, sans exagérer, aux environs de 300 millions par an.

Il apparaît donc bien que, de ce côté, il importe de faire de sérieux efforts.

Pour parer au déficit que provoque l'exploitation de ces lignes, la Société Nationale a, en 1932, innové un système dit « de vicinalisation », système tendant à assurer une exploitation plus économique de ces lignes.

Cinq modes d'exploitation ont été imaginés. Il serait trop long de les définir. Tous, peut-on dire, provoquent des plaintes du public. Ce sont surtout les populations rurales qui sont atteintes. Le personnel en est la première victime.

Un de ces modes d'exploitation donne tout le sérieux du système. Il est intéressant de le citer en exemple.

« Dans les gares, le service peut être assuré alternativement par un employé et un ouvrier, à la condition que, dans la gare voisine, les prestations de l'ouvrier et de l'employé soient inversées, de cette manière l'ouvrier peut toujours téléphoner à la gare voisine et réclamer des instructions lorsqu'il se trouve dans l'embarras ».

Avec la suppression de gares et de haltes, ou la suppression de leur personnel, la réduction du nombre et de la vitesse des trains, on peut ainsi se faire une opinion plus

Zonder die voorwaarden welke voorafgaandelijk dienen vervuld, lijken nieuwe lijnelectrificaties onmogelijk. De nagestreefde voordeelen op gebied van besparingen zouden een niet aan de verwachtingen beantwoordend resultaat opleveren.

Ongetwijfeld, zullen die overwegingen gepast lijken om na te gaan hoe de Nationale Maatschappij der Spoorwegen de oplossing heeft beoogd, eerst en vooral voor de lijn Brussel-Antwerpen, vervolgens voor de lijnen van Luxemburg en van de Ourthe.

Als gevolgtrekking, mag worden gezegd dat, bij gebrek van voormelde factoren, de electrificatie der lijnen geen rentabiliteit laat voorzien en, bijgevolg, niet is aan te bevelen.

De stoomtractie of de exploitatie door middel van Diesel-motorwagens — die laatste wijze onder te bepalen voorwaarden — zullen dus, in dit geval, de voorkeur hebben op de electrificatie.

D — AUTOMOTRICES EN BUURTVERKEER.

Bijlijnen: Buurtverkeer en automotrices.

Niet alleen de groote lijnen spelen een groote rol in ons spoorwegbedrijf. Vooral de exploitatie der zoogenaamde « bijlijnen » verdient onze aandacht.

Deze lijnen zijn de « toevoerlijnen » der groote lijnen. In bergachtige streken, zonder eenige verbinding met het hoofdnet, zouden deze lijnen niet kunnen bestaan. Op het platteland echter, doen de autobussen en vaak de buurtspoorwegen hun een groote concurrentie aan.

Wat er toe brengt vast te stellen dat de Nationale Spoorwegmaatschappij op dit reizigersverkeer een verlies lijdt, dat men jaarlijks op 300 miljoen ramen mag.

Het ligt dan ook voor de hand dat langs dezen kant een ernstige poging moet gedaan worden.

Ten einde het tekort te keer te gaan van de exploitatie dezer lijnen, heeft de Nationale Maatschappij, in 1932, een stelsel, « buurtverkeer » genaamd, ingevoerd ten einde deze lijnen op een zuiniger wijze in bedrijf te nemen.

Er werden vijf soorten van exploitatie uitgedacht. Het zou ons te ver brengen indien wij ze wilden uiteenzetten. Alle, mag men zeggen, geven aanleiding tot klachten vanwege het publiek. Vooral de bevolking van het platteland wordt er door getroffen. Het personeel is het eerste slachtoffer er van.

Een dezer wijzen van exploitatie bewijst hoe ernstig het stelsel is. Wij geven het hier als voorbeeld.

« In de stations, mag de dienst verzekerd worden heurte-lings door een bediende en een werkmán, op voorwaarde dat in het naburige station de werkregeling van bediende en werkmán omgekeerd wezen, zoodat de werkmán steeds het naburig station opbellen kan en om instructies vragen wanneer hij in moeilijkheden verkeert. »

Ten gevolge van de afschaffing van stations en halten, of de afschaffing van hun personeel, de inkrimping van aantal en snelheid der treinen, kan men zich een duidelijk-

nette de ce régime d'exploitation, de la régularité et de la sécurité qui peuvent en résulter, de la satisfaction que le public doit en éprouver.

Cette politique ne peut que conduire du mal au pire.

La Société Nationale a cependant pris des initiatives plus heureuses. Des trains légers et rapides appelés « trottinettes », remorqués par des locomotives à vapeur, ont été organisés sur des lignes secondaires. Une partie de la clientèle est revenue au chemin de fer. Mais, comme la Commission spéciale l'a constaté, ces trains manquent de place et de confort. Leur aspect laisse fortement à désirer; il contraste singulièrement avec le confort moderne qu'offrent les autobus circulant très souvent sur des routes parallèles à la ligne du chemin de fer.

Une autre initiative a été la mise en service d'automotrices dont l'aspect et le confort ne sont pas à contester.

Les premières automotrices, dont trois du type Diesel, mécanique Eva-Maybach de 175 CV, de construction allemande, et trois du type « Sentinel », à vapeur, 100 CV, de construction anglaise, ont été mises à l'essai sur les lignes belges, en 1930.

Si, au point de vue de la « construction », ces automotrices ont présenté des défauts et des défectuosités auxquels on a pu remédier en tout ou en partie, au point de vue « exploitation », on peut dire qu'elles ont fourni un rendement appréciable.

La mise en marche de ces automotrices a eu pour résultat, dans certaines régions, de contrarier sérieusement le développement ou la création de services d'autobus parallèles aux lignes de chemin de fer.

C'est ainsi qu'en 1932, il a été reconnu que les services d'automotrices, d'un confort moderne, assurant une vitesse commerciale plus grande, s'arrêtant plus souvent que les trains omnibus tout en offrant des relations plus fréquentes, présentaient les plus grandes chances de redresser l'exploitation de ces lignes.

La Société Nationale, après cette période d'essai, est arrivée à des conclusions consistant à :

« 1° Rechercher systématiquement, en attendant la »
 » fourniture d'automotrices, les lignes secondaires où il »
 » conviendrait de remplacer le service actuel par trains »
 » lourds et lents par des trains légers à vapeur plus rapides »
 » et plus fréquents;

» 2° Examiner, sur les lignes concurrencées par des ser- »
 » vices d'autobus parallèles, la possibilité d'y utiliser des »
 » automotrices ordinaires ou légères selon l'importance du »
 » trafic;

» 3° Renoncer, sur les lignes secondaires passant à »
 » l'écart des agglomérations et où l'autobus traverse les »
 » villages, à l'utilisation des automotrices et exploiter elle- »
 » même ou par l'intermédiaire d'un exploitant agréé, des »
 » services d'autobus ».

Ces conclusions seraient apparues satisfaisantes si la Société n'avait pas renoncé à tenter des essais sérieux d'automotrices sur les lignes secondaires passant à l'écart des agglomérations. Les raisons invoquées ne paraissent point pertinentes.

Au contraire, les conclusions ainsi présentées donnent nettement raison aux concurrents du rail qui n'ont cessé

ker voorstelling maken van deze wijze van exploitatie, van de regelmatigheid en veiligheid welke er uit voortvloeien en van de voldoening van het publiek.

Deze politiek kan slechts van kwaad tot slechter leiden.

De Nationale Maatschappij nam nochtans gelukkiger initiatieven. Op de bijlijnen werden korte en snelle treinen, « trottinetten » genaamd, gesleept door locomotieven, ingelegd. Een gedeelte der cliënteel is naar den spoorweg teruggekeerd. Maar zooals men in de bijzondere Commissie opmerkte, bieden deze treinen noch plaats noch comfort. Hun inrichting laat veel te wenschen over; zij steekt niet weinig af bij het modern comfort van de autobussen welke vaak een gelijklopenden weg volgen als de spoorweglijn.

Een ander initiatief is het inleggen van automotrices waarvan het uitzicht en het comfort onbetwistbaar zijn.

Met de eerste automotrices, waaronder drie van het Diesel type, machine Eva-Maybach van 175 PK, van Duitse constructie, en drie van het « Sentinel » -type 100 PK van Engelsche constructie, werden in 1930 op de Belgische lijnen proefritten gemaakt.

Indien deze automotrices, wat den « bouw » betreft, gebreken en onvolkomenheden vertoonden, welke men geheel of gedeeltelijk heeft kunnen uitschakelen, hebben zij, wat de « exploitatie » betreft, een merkbaar rendement opgeleverd.

In sommige streken, heeft het inleggen dezer automotrices de uitbreiding of de inrichting van autobusdiensten met dezelfde route als de spoorwegen ten zeerste belemmerd.

Zoo zag men, in 1932, in, dat de autobusdiensten met automotrices met modern comfort, met een grootere handelsnelheid en met meer stopplaatsen en aansluitingen dan de gewone treinen de exploitatie op deze lijnen misschien weer op de been zouden helpen.

Na deze proefnemingen, kwam de Nationale Maatschappij tot de volgende besluiten :

« 1° Stelselmatig nagaan, in afwachting van de levering van automotrices, op welke bijlijnen de huidige dienst met zware en trage treinen zou moeten vervangen worden door sneller en talrijker korte stoomtreinen;

» 2° Onderzoeken of het mogelijk is op de lijnen welke de mededinging ondervinden van gelijklopende autobusdiensten, gewone of lichte automotrices in te leggen, volgens de belangrijkheid van het verkeer;

» 3° Op de bijlijnen welke ter zijde van de agglomeraties liggen en waar de autobus door de dorpen rijdt, geen automotrices inleggen en zelf of door de tussenkomst van een toegelaten exploitant, autobusdiensten in bedrijf nemen. »

Deze besluiten waren bevredigend geweest, indien de Maatschappij niet voortgegaan was met ernstige proefnemingen met automotrices op bijlijnen welke ter zijde van de agglomeraties liggen. De aangehaalde redenen lijken niet gegrond.

De aldus voorgestelde besluiten stellen, daarentegen, de mededingers van het spoor in het gelijk, die gedurig her-

de répéter que les chemins de fer ont perdu une part importante de leur clientèle voyageurs du fait qu'ils ne se sont pas adaptés assez tôt aux nécessités.

On remarquera, en effet, que des mesures n'ont été prises qu'au moment où la Société Nationale s'est sentie très sérieusement menacée par la concurrence de l'auto, voire même quand il était déjà trop tard.

Il en est résulté néanmoins que la mise en service des automotrices a donné des résultats. La Société Nationale, quelque peu encouragée, devait persévérer dans cette voie. De nouvelles commandes furent envisagées.

Mais pour des considérations déjà émises, il eût été hautement désirable, à une époque où la crise se faisait déjà sentir sérieusement, qu'on fit un gros effort pour intéresser l'industrie belge à la construction des automotrices.

A cette occasion, votre rapporteur croit devoir rappeler qu'en août 1932 déjà, à l'intervention de la presse, il lança un cri d'alarme; il s'est ainsi exprimé :

« Les automotrices actuellement à l'essai en Belgique » sont de marques et de construction étrangères.

» Pour la commande d'automotrices envisagée et destinée à assurer des services sur plus de cinquante lignes » différentes de notre réseau ferré, la Société Nationale » va-t-elle encore s'adresser à l'étranger ?

» Voilà dès aujourd'hui la grosse question qui se pose.

» Au moment où nos ateliers sont dépourvus de commandes, que des milliers d'ouvriers de la métallurgie et » de la construction mécanique réclament du travail, que » le Gouvernement doit consacrer des crédits importants » pour venir en aide aux chômeurs, serait-il vraiment dé- » cent de passer pareille commande à des firmes étrangè- » res ?

» Nous ne manquerons pas, dans l'affirmative, d'en sai- » sir le Parlement.

» Mais, indépendamment des raisons données plus haut, » il nous sera bien permis de dire : qu'il est pour le moins » triste de constater, dans notre pays qui était avant- » guerre le plus important exportateur de matériel de che- » min de fer, qui dispose d'importants ateliers de construc- » tion de voitures et de moteurs et d'une main-d'œuvre » qualifiée incomparable, il faille aujourd'hui recourir à » l'étranger pour trouver une « automotrice » capable de » rouler sur nos lignes de chemins de fer.

» Il reste à savoir si la Société Nationale, dans ses in- » tentions d'utiliser ce nouveau type de locomotion, a bien » fait tout son devoir dans les appels à adresser aux con- » structeurs belges.

» Va-t-on attendre que nous soyons devancés par tous » les pays, dans un domaine qui nous était pour ainsi dire » propre, avant-guerre, pour réaliser la conception d'une » voiture et d'un moteur dont l'ensemble nous donnerait » une automotrice belge ?

» Ou bien encore se bornera-t-on demain à solliciter des » licences étrangères, pour construire en Belgique des mo- » teurs étrangers ?

» Dans l'intérêt de notre économie nationale, de nos in-

haalden dat de spoorwegen een belangrijk procent van hun cliënteel verloren hebben omdat zij zich niet bijtijds aangepast hebben aan de behoeften.

Inderdaad, men zal opmerken dat er slechts maatregelen genomen werden, op het oogenblik dat de Nationale Maatschappij zich ernstig bedreigd gevoelde door de mededinging van den auto, toen het reeds te laat was.

Zulks neemt echter niet weg dat het inleggen van automotrices uitslagen opleverde. Hierdoor aangemoedigd, moest de Nationale Maatschappij op den ingeslagen weg voortgaan. Nieuwe bestellingen werden overwogen.

Maar het ware, op grond van overwegingen welke reeds uiteengezet werden, ten zeerste te wenschen geweest dat men, op het oogenblik dat de crisis reeds nijpend werd, een groote inspanning gedaan hadde om de Belgische nijverheid aan te zetten tot het bouwen van automotrices.

In verband hiermede, meent uw verslaggever te moeten herinneren aan den alarmkreet welken hij reeds in Augustus 1932 in de pers slaakte; hij schreef wat volgt :

« De automotrices waarmede voor het oogenblik proefnemingen in België gedaan worden, dragen een buitenlandsch merk en zijn van buitenlandsche constructie.

» Zal de Nationale Maatschappij zich voor de voorgenomen bestelling van automotrices bestemd voor het verzekeren van den dienst op meer dan vijftig verschillende lijnen van ons spoorwegnet, nogmaals tot het buitenland wenden ?

» Reeds nu wordt deze belangrijke vraag gesteld.

» Op het oogenblik dat onze werkhuizen zonder bestellingen zitten, dat duizenden arbeiders uit het metaalbedrijf en de mechanische constructie werk vragen, dat de Regeering belangrijke kredieten uittrekken moet voor den werklozensteun, ware het ongehoord dat deze bestelling terecht komen zou in de handen van buitenlandsche firma's.

» Mocht het zoover komen, dan zullen wij de zaak ahangig maken bij het Parlement.

» Maar zonder de hooger opgesomde redenen, mogen wij toch zeggen dat het bedroevend is te zien dat, in ons land dat voor den oorlog de belangrijkste uitvoerder was van spoorwegmaterieel, dat belangrijke constructiewerkhuizen van rijtuigen en motoren en onvergelykelijk geschoolde arbeiders telde, thans beroep op het buitenland moet gedaan worden om een « automotrice » te vinden, welke op onze sporen rijden kan.

» Men mag zich afvragen of de Nationale Maatschappij, nu zij voornemens is een nieuw vervoermiddel te gebruiken, wel ten volle haar plicht gedaan heeft waar het geldt ook op de Belgische machinebouwers beroep te doen.

» Zal men wachten tot dat wij door al de landen voorbijgestreefd worden op een gebied dat, vóór den oorlog, zowat alleen ons gebied was om een rijtuig en een motor te ontwerpen, welke ons samen een Belgische automotrice geven zouden ?

» Of zal men zich er mede vergenoegen morgen vreemde vergunningen aan te vragen om in België buitenlandsche motoren te maken ?

» In het belang van ons nationaal bedrijfsleven, van

» dustries, de nos exportations, la situation exige des initiatives hardies et urgentes pouvant conduire à des solutions pratiques et profitables à tous. »

Cet appel n'a malheureusement pas été entendu.

La Société Nationale persévérant dans la voie qu'elle s'était tracée, décida de passer de nouvelles commandes d'automotrices qui, si pour certaines, les châssis et caisses pouvaient être construits en Belgique, tous les moteurs, par contre, devaient être commandés à l'étranger.

Page 18 est reproduit un tableau des automotrices et des moteurs commandés par la Société Nationale en 1930, en 1932 et après.

Il semble donc bien établi, d'après les conclusions apportées par la Société Nationale des Chemins de fer et résultant des essais des premières automotrices, que l'effort devait surtout porter vers une meilleure exploitation des lignes « secondaires ».

Une indication du tableau démontre qu'il n'en a plus été ainsi.

Il résulte de son examen que la Société Nationale a commandé des automotrices de forte puissance.

La première, une automotrice Maybach Diesel-électrique, de construction allemande, d'une force de 410 CV, d'un coût de 2,245,000 francs, a été destinée à assurer des services rapides entre Bruxelles-Midi et Gand.

On s'est demandé, non sans raison, si la Belgique allait servir de terre d'expérience pour la mise au point, à ses frais, de matériel étranger. Il s'agit ici d'un cas typique.

En effet, la commande de cette automotrice a été passée sans que le moteur soit au point. Depuis sa mise en service, mai 1934, le nombre d'avaries survenues est incalculable. Toutes les pièces de rechange doivent venir d'Allemagne; des spécialistes allemands sont constamment appelés sur place.

Pour confirmer ce qui précède, il suffit de faire apparaître que, pour l'année 1935, cette automotrice Maybach, qui doit assurer journalièrement trois services entre Bruxelles-Midi et Gand, a dû être remplacée, pour cause d'avaries de toute nature, pour 360 services sur les 365 jours que compte l'année.

On peut bien admettre, au moment où les moyens de traction en matière de chemin de fer, subissent une évolution, où les techniciens discutent de la machine à vapeur, du moteur électrique ou du moteur à essence et de la prédominance, selon les cas, d'un moyen sur l'autre, que les essais comparatifs de chacun des modes de traction puissent être fait.

Mais ce qu'on ne peut admettre, c'est qu'après une expérience aussi désastreuse et on pourrait même ajouter aussi coûteuse, car une locomotive et un personnel doivent toujours être prêts pour suppléer aux défaillances de l'automotrice, on continue à persévérer dans cette voie.

C'est cependant ce que l'on constate.

Sous le prétexte invoqué par la Société Nationale que l'automotrice Meybach-Diesel électrique, 410 CV, a donné des résultats favorables au cours des expériences prati-

onze nijverheid, van onzen uitvoer, eischt de toestand dat er zonder verwijl initiatieven genomen worden, welke leiden mogen tot praktische oplossingen waarbij iedereen baat vinden zal. »

Dit beroep heeft, ongelukkig, geen weerklank gevonden.

De Nationale Maatschappij ging op den ingeslagen weg voort en besloot nieuwe bestellingen van automotrices te doen, waarbij voor sommige de onderstellen en bakken in België mochten gemaakt worden maar al de motoren, daarentegen, in het buitenland moesten besteld worden.

Op bl. 18 geven wij een tabel van de automotrices en de motoren welke in 1930, 1932 en later door de Nationale Maatschappij besteld werden.

Het blijkt dus vast te staan, volgens de besluiten van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen en voortvloeiend uit de proefnemingen met de eerste automotrices, dat het streven vooral zou gericht zijn naar een betere exploitatie der « bijlijnen ».

Uit de tabel blijkt dat zulks niet meer het geval was.

Wanneer men deze onderzoekt, bemerkt men dat de Nationale Maatschappij sterke automotrices besteld heeft.

De eerste, een automotrice Maybach, Diesel-electrisch van Duitse constructie, met een vermogen van 410 PK., 2,245,000 frank gekost hebbende, werd bestemd voor het snelverkeer tusschen Brussel-Zuid en Gent.

Men heeft zich, niet zonder reden, afgevraagd of België het proefveld worden zou waarop, op zijn kosten, buitenlandsch materieel zou beproefd worden. Het gaat hier over een typisch geval.

Inderdaad, de bestelling van deze automotrice werd gedaan zonder dat de motor in orde was. Sedert haar indienstelling, in Mei 1934, is het aantal defecten onberekenbaar. Al de onderdeelen moeten uit 'Duitschland komen, Duitse deskundigen zijn gestadig ter plaatse.

Om te bevestigen wat voorafgaat, volstaat het te vermelden dat, in het jaar 1935, deze automotrice Maybach welke dagelijks drie diensten verzekeren moet tusschen Brussel-Zuid en Gent, wegens defecten van allen aard, moest vervangen worden voor 360 diensten op 365 dagen welke het jaar telt.

Men zal geredelijk aannemen dat, op het oogenblik waarop de tractiemiddelen, wat de spoorwegen betreft, een ontwikkeling ondergaan, waarop de technici aan het redetwisten zijn over de stoommachine, den electrischen motor of den benzinemotor en over den voorrang welke, naar gelang het geval, het eene op het andere hebben moet, vergelijkende proefnemingen met ieder tractiemiddel moeten geëxamineerd worden.

Wat men echter niet aannemen kan, is dat men na een zoo rampspoedige en, men mag zelfs zeggen, zoo dure proefneming, daar er steeds een locomotief en personeel moeten gereed staan om in te springen wanneer er wat hapert met de automotrice, op dezen weg volharden blijft.

Dit ziet men nochtans gebeuren.

Onder voorwendsel dat de automotrice Maybach-Diesel electrisch 410 PK. bevredigende uitslagen opleverde, tijdens de proefritten in België — 360 maal uit het verkeer

quées en Belgique — 360 retraits de service pour avaries, en 365 jours — celle-ci a passé de nouvelles commandes des mêmes moteurs.

D'autres moteurs, de forte puissance, dont des essais n'ont jamais été faits en Belgique, ont également été commandés.

La liste ci-dessous donne ces nouveaux types d'automotrices qui doivent être mis en service en 1936 :

1. Une automotrice double à deux moteurs de 440 CV, Diesel électrique, du type Frichs, *Danemark*; prix 3 millions 041,840 francs;

2. Une automotrice double à deux moteurs de 450 CV, Diesel électrique du type Mercedes-Benz, *Allemagne*; prix 3,271,840 francs;

3. Trois automotrices doubles à deux moteurs de 365 CV, Diesel électrique, du type Ganz, *Hongrie*, construites en Belgique; prix par unité : 2,908,840 francs;

4. Trois automotrices doubles à deux moteurs de 410 CV, Diesel électrique du type Maybach, *Allemagne*; prix par unité : 2,479,556 francs + 90,000 reichmarks.

Ces automotrices sont destinées à remplacer des trains bloecs à vapeur sur les lignes Bruxelles-Gand-Ostende, et Bruxelles-Charleroi.

Quarante-trois automotrices, de forces diverses et de 16 types différents, toutes munies de moteurs étrangers où les marques allemandes dominent, ou construites avec licences étrangères, circuleront en 1936 sur les lignes du réseau belge.

Il appert au surplus que des dirigeants de la Société Nationale des Chemins de fer voudraient pousser davantage au développement de l'usage des automotrices de grande puissance sur les grandes lignes.

Un programme élaboré tendrait, en effet, à l'utilisation de 70 automotrices nouvelles du type Diesel électrique, dont un de ces types assure le service Bruxelles-Midi-Gand.

Si l'on tient compte que ce type d'automotrice coûte 2,245,000 francs ce serait, en cas de réalisation du programme, une dépense de plus de 150 millions de francs qu'elle entraînerait, dont une très forte partie serait destinée à du matériel étranger.

Sont-ce bien les intérêts de notre économie nationale en général et de la Société Nationale des Chemins de fer en particulier qui sont envisagés ? Telle est la question qu'on serait en droit de se poser.

On est véritablement désorienté, après les bruits faits et les entraves semées autour d'une première expérience d'électrification de ligne en Belgique — Bruxelles-Anvers — dont le travail a largement profité à certaines de nos industries et dont les résultats sont satisfaisants et ce, malgré des erreurs commises, de constater qu'après l'expérience peu concluante de l'automotrice de puissance sur la ligne Bruxelles-Gand, c'est plutôt et surtout vers ce mode de locomotion que la Société Nationale s'oriente.

Si au point de vue exploitation économique le mode de locomotion est encore discutable on ne reste pas moins frappé de constater que l'orientation de la Société Natio-

genomen wegens defecten in 365 dagen, — heeft de Nationale Maatschappij nieuwe bestellingen van dezelfde motoren gedaan.

Andere motoren met sterk vermogen, welke nooit in België beproefd werden, werden eveneens besteld.

Hierna de lijst dezer nieuwen typen van automotrices welke in 1936 zullen in dienst genomen worden :

1. Een dubbele automotrice met twee motoren van 440 PK. Diesel electrisch van het Frichs-type; *Danemarken*; prijs : 3,041,840 frank;

2. Een dubbele automotrice met twee motoren van 450 PK. Diesel electrisch van het Mercedes-Benz-type; *Duitschland*; prijs : 3,271,840 frank;

3. Drie dubbele in België gebouwde automotrices met twee motoren van 365 PK. Diesel electrisch van het Ganz-type; *Hongarije*; eenheidsprijs : 2,908,840 frank;

4. Drie dubbele automotrices met twee motoren van 410 PK. Diesel electrisch van het Maybach-type; *Duitschland*; eenheidsprijs : 2,479,556 frank + 90,000 reichsmark.

Deze automotrices zijn bestemd om de bloec-stoomtreinen op de lijnen Brussel-Gent-Oostende en Brussel-Charleroi te vervangen.

Drie en veertig automotrices van verschillend vermogen en van 16 verschillende types, alle met vreemde, overwegend Duitse motoren of met vreemde vergunningen gebouwd, zullen in 1936 op de lijnen van het Belgisch net rijden.

Bovendien, blijkt het dat de bestuurders van de Nationale Spoorwegmaatschappij nog verder het bezigen van automotrices met groot vermogen op de groote lijnen zouden willen doordrijven.

Er werd te dien einde een program opgemaakt dat de indienststelling voorziet van 70 nieuwe automotrices van het Diesel electrisch type, waarvan reeds een type rijdt op de lijn Brussel-Zuid-Gent.

Indien men bedenkt dat dit type van automotrice 2,245,000 frank kost, zou men, om dit program door te voeren, meer dan 150 miljoen frank moeten uitgeven, waarvan een groot deel bestemd zijn zou voor den aankoop van buitenlandsch materieel.

Strookt zulks wel met de belangen van ons nationaal bedrijfsleven, over het algemeen, en met deze van de Nationale Spoorwegmaatschappij, in het bijzonder ? Dit is een vraag welke men terecht stellen mag.

Men is waarlijk onthutst, na het kabaal en de herrie over de eerste proeve van electrificatie in België (Brussel-Antwerpen), waarbij sommige onzer bedrijven veel haat gehad hebben en waarvan de uitslagen hefredigend zijn, in weerwil van de begane vergissingen, wanneer men ziet dat na de weinig overtuigende proefneming met de krachtige automotrice op de lijn Brussel-Gent, de Nationale Maatschappij eer en vooral de voorkeur schijnt te geven aan dit vervoermiddel.

Indien over de zuinige exploitatie van dit vervoermiddel nog te praten valt, wordt men toch er door getroffen dat de Nationale Maatschappij, hoe langer des te meer, zonder dat

nale tend de plus en plus, sans que sur les grandes lignes du réseau la nécessité immédiate s'impose, à commander du matériel étranger; à faire construire sur licences étrangères; à faire consommer des carburants étrangers.

On pourrait invoquer que, jusqu'à présent, on ne connaît aucune marque de moteur d'une conception et de fabrication belges susceptible de pouvoir donner satisfaction quant au minimum d'exigences requises pour assurer du service sur nos lignes de chemin de fer.

Mais votre rapporteur croit devoir rappeler ce qu'il a écrit en 1932 : quand la Société Nationale fera-t-elle appel aux constructeurs belges ? Et on peut opportunément ajouter aujourd'hui : en accordant aux constructeurs belges les concours, les encouragements et les possibilités de mise au point dont jouissent, sur notre réseau, les moteurs de marques étrangères.

En tout cas, la politique de la Société Nationale des Chemins de fer contraste singulièrement avec les obligations imposées par l'arrêté royal du 12 juillet 1933 prescrivant les conditions dans lesquelles les services d'autocars et d'autobus sont autorisés, à savoir :

« Article 3. — Les voitures seront, sauf exception autorisée par le Ministre des Transports, de fabrication ou d'origine belge ».

La fabrication du moteur n'est cependant pas comprise dans la définition : origine belge. Elle devrait être complétée en maintenant le régime d'exception.

Votre rapporteur estime, qu'en sa qualité de plus grand service public belge, la Société Nationale devrait être soumise à cette règle. Il se permet d'en formuler le vœu à l'adresse du Gouvernement.

*
**

La partie de l'exposé relative à l'utilisation des automotrices de forte puissance, a quelque peu détaché la raison essentielle qui a amené votre rapporteur à traiter de cet objet.

Comme on l'a vu, les premières commandes d'automotrices et leur mise en service sur le réseau belge avaient, comme principal objectif, le sauvetage des lignes dites « secondaires ».

Cet objectif a aujourd'hui disparu.

Plus aucune commande d'automotrice légère n'a été passée.

La politique du moindre effort dans ce domaine, du moins telle qu'elle apparaît, tend de plus en plus, de la part de la Société Nationale, à « vicinaliser » ces lignes dans les conditions que l'on connaît et d'anémier ainsi leur exploitation au point qu'un jour on sera amené à décider leur suppression totale.

Ce sont les populations rurales qui sont ainsi menacées de se voir enlever le moyen de transport auquel, malgré les moyens concurrents, elles tiennent plus qu'on y croit.

zich de onmiddellijke noodzakelijkheid voor de groote lijnen van het net opdringt, buitenlandsch materieel blijft bestellen, op vreemde vergunningen bouwen laat en vreemde brandstof gebruikt.

Men zou hiertegen kunnen aanvoeren dat tot dusver nog geen merk van motor van Belgische opvatting en van Belgisch fabrikaat bekend is, welke in staat is om te beantwoorden aan de minimum-eischen welke gesteld worden om den dienst op onze spoorweglijnen te verzekeren.

Uw verslaggever meent echter te moeten herinneren aan wat hij in 1932 schreef : Wanneer zal de Nationale Maatschappij beroep doen op de Belgische machinebouwers ? En men mag er terecht vandaag aan toevoegen : door aan de Belgische constructeurs den steun en de aanmoediging te verleenen, welke de motoren van buitenlandsch merk op ons net genieten.

In ieder geval, de politiek van de Nationale Spoorwegmaatschappij druischt regelrecht in tegen de verplichtingen opgelegd bij Koninklijk besluit van 12 Juli 1933, hetwelk de voorwaarden behelst, waarin de autocar- en autobusdiensten toegelaten zijn, te weten :

« Artikel 3 : De rijtuigen moeten, behoudens door het Ministerie van Verkeerswezen toegelaten uitzondering, van Belgisch fabrikaat of van Belgische herkomst zijn. »

De vervaardiging van den motor is, evenwel, niet begrepen in de bepaling : van Belgische herkomst. Deze zou moeten aangevuld worden met handhaving van het uitzonderingsstelsel.

Uw verslaggever is van oordeel dat de Nationale Maatschappij, al grootste Belgische openbare dienst, aan dezen regel zou moeten onderworpen worden. Hij is zoo vrij dezen wensch tot de Regeering te richten.

*
**

Het gedeelte van de uiteenzetting betreffende het gebruiken van automotrices met groot vermogen, heeft uw verslaggever eenigszins afgeleid van de voornaamste beweegredenen welke hem er toe gebracht heeft om dit punt te behandelen.

Zooals men gezien heeft, hadden de eerste bestellingen van automotrices en het inleggen er van op het Belgisch net, als voornaamste doel de zoogenaamde « bijlijnen » te redden.

Dit doel werd uit het oog verloren.

Er werd geen bestelling van een lichte automotrice meer gedaan.

De politiek van de minste inspanning op dit gebied is er, voor zoover zulks merkbaar is, vanwege de Nationale Maatschappij hoe langer des te meer op gericht, om op deze lijnen het « buurtverkeer » in te richten in de voorwaarden welke men kent en aldus hun exploitatie zoodanig te verslappen dat men vroeg of laat ze gansch zal moeten opheffen.

De plattelandsbevolking wordt aldus er mede bedreigd van een vervoermiddel beroofd te worden, waaraan zij, in weerwil van de mededingende middelen, meer gehecht is dan men meent.

Les lignes secondaires, « vicinalisées » en effet, sont aujourd'hui toutes exclues du programme d'avenir, en ce qui concerne l'utilisation des automotrices, sous prétexte qu'il y a lieu d'attendre le développement de la technique des automotrices légères.

Or, on peut affirmer que seules, les automotrices légères, mises à l'essai sur des lignes secondaires, ont donné des résultats appréciables.

Voici d'ailleurs, à une question posée à la Société Nationale, au sujet du rendement d'une automotrice légère mise en service depuis septembre 1934, la réponse qui a été faite :

« Le moteur X... s'est comporté d'une façon excellente » et, après un parcours de 50,000 kilomètres, ne présente » que des usures minimales et tout à fait normales ».

Par contre, et il paraît encore nécessaire d'y insister, on a continué à commander des automotrices de forte puissance, dont l'expérience a donné des résultats désastreux.

Les automotrices légères sont de celles que l'industrie belge est qualifiée pour concevoir et construire si l'aide et l'encouragement qu'elle est en droit de réclamer lui sont consentie.

En conclusion, votre rapporteur est d'avis que le Parlement ne peut laisser continuer à anémier, avec la perspective de les supprimer, les lignes dites « secondaires » du réseau dont l'Etat est resté, malgré tout, propriétaire.

Dans cet ordre d'idées, il formule le vœu de voir arrêter les commandes passées dans les pays étrangers et faire appel à l'industrie belge pour la construction d'automotrices aptes à satisfaire les besoins, sur les lignes secondaires d'abord.

Il estime enfin que des services organisés avec un matériel léger et moderne, des départs plus fréquents et à marche plus rapide, services qui seraient combinés pour le transport des voyageurs et des messageries, et surtout dans les régions rurales, seraient de nature à régénérer l'exploitation de nos lignes secondaires.

E — RESULTATS D'EXPLOITATION DE LA S. N. C. B.

Résultats d'exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer.

Ce n'est pas sans raison que votre rapporteur a cru devoir dans les chapitres qui précèdent, traiter des nouveaux modes de traction, des résultats enregistrés ou envisagés, du programme d'exploitation et de construction de la Société Nationale des Chemins de fer.

C'est, en effet, de l'ensemble de ces éléments que doivent dépendre en partie les résultats d'exploitation de notre réseau.

Or, la situation financière de la Société Nationale des Chemins de fer se trouve aujourd'hui devant un tournant qui ne manque pas d'être inquiétant si l'on tient compte de sa répercussion sur notre économie nationale.

Inderdaad, de lijnen « met buurtverkeer » zijn thans alle uitgesloten van het toekomstprogram wat het gebruik van automotrices betreft, onder voorwendsel dat er moet gewacht worden op de ontwikkeling van de techniek van de lichte automotrices.

Welnu, men mag zeggen dat alleen de lichte automotrices waarmede proefritten gedaan werden op de lijnen, merkbare uitslagen opgeleverd hebben.

Trouwens, ziehier wat geantwoord werd op een vraag welke aan de Nationale Maatschappij gesteld werd in verband met het rendement van een lichte automotrice welke, sedert September 1934, in dienst gesteld werd :

« De motor X heeft op uitstekende wijze de verwachtingen beantwoord en vertoonde, na 50,000 kilometer te hebben afgelegd, slechts geringe en volkomen normale slijtage. »

Daarentegen, en het lijkt noodig er nog eens den nadruk op te leggen, is men voortgegaan met het bestellen van zware automotrices welke proefnemingen rampspoedige uitslagen opgeleverd hebben.

De lichte automotrices kunnen gemakkelijk door de Belgische nijverheid ontworpen en gebouwd worden, indien zij rekenen mogen op den steun en de aanmoediging waarop zij aanspraak mogen maken.

Tot besluit, is uw verslaggever van oordeel dat het Parlement niet dulden mag dat de zoogenaamde « lijnen » van het net waarvan de Staat, ondanks alles, eigenaar gebleven is, aan hun lot overgelaten worden, met het vooruitzicht dat zij opgeheven worden.

In dit verband, uit hij den wensch dat de bestellingen in het buitenland gestaakt worden en dat beroep gedaan worde op de Belgische nijverheid voor het bouwen van automotrices welke, in de eerste plaats, moeten ingelegd worden op de lijnen.

Hij is, ten slotte, de meening toegedaan dat dank zij de inrichting van de diensten met vlugger en moderner materieel, veelvuldiger en sneller afreizen, versmelting van reizigers- en goederenvervoer, vooral op het platteland, het verkeer op onze lijnen nieuw leven inblazen zou.

E — UITSLAGEN VAN DE INBEDRIJFSNEMING DOOR DE N. M. B. S.

Exploitatie-uitslagen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Niet zonder reden, heeft uw verslaggever het noodig geacht, in voorgaande hoofdstukken, te handelen over de nieuwe tractie-wijzen, de bekomen of beoogde uitslagen, het exploitatie- en constructieprogramma van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen.

Inderdaad, uit het geheel dezer factoren, spruiten gedeeltelijk de exploitatieuitslagen van ons net voort.

De financiële toestand van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen bevindt zich thans op een keerpunt hetwelk onrustwekkend kan worden, zoo men rekening houdt met den weerslag er van op onze nationale economie.

RESULTATS FINANCIERS DE LA S. N. C. F. B. — *FINANCIËLE UITSLAGEN VAN DE N. M. B. S.*

Tous les chiffres en millions de francs. — *Alle cijfers in miljoenen frank.*

	Dividende des actions ordinaires Etats Résultat annuel	Dividende des actions privilégiées		Fonds de réserve Soldes cumulés	Recettes	Fonds de renouvellement		Avances et emprunts Soldes cumulés Art. 11 de la loi du 23 juillet 1926	Profits et Pertes Résultat de l'exerc. (y compris report à nouveau)
		Etat	Porteurs			Dépenses	Soldes cumulés		
	<i>Dividend der gewone Staats- aandeelen. Jaar- lijksche uitslag</i>	<i>Dividend der preferentiaandeelen Staat</i>	<i>Houders</i>	<i>Reservefonds Gecumuleerde saldi</i>	<i>Ontvangsten</i>	<i>Vernieuwingsfonds Uitgaven</i>	<i>Gecumuleerde saldi</i>	<i>Vaorschotten en leeningen. Gecumul. saldi Art. 11 der wet van 23 Juli 1926</i>	<i>Winsten en Verlo- zen. Uitslag van het dienstjaar (met inbegrip oer- gebracht saldo)</i>
1926-1927 (6 mois — <i>6 maanden</i>)	270	135	135	95.2	380.4	153.9	226.5	80.9	+ 593.6
1928	200	100	100	176.3	454.5	202.6	478.4	80.9	+ 461.6
1929	200	100	100	276.5	456.9	259.7	675.6	105.9	+ 445.6
1930	100	50	50	382.3	472.2	375.4	772.4	497.6	+ 226.9
1931	—	—	—	404.5	475.8	395.0	852.6	1,097.6	+ 2.6
1932	—	—	—	141.4	476.9	310.9	1,018.7	1,098.4	— 287.1
1933	—	—	—	28.1	547.6	489.3	1,077.1	1,098.4	— 115.8
1934	—	—	—	0	583.4	544.2	1,116.2	1,098.4	— 127.8
1935	—	—	—	0	529.4	357.5	1,288.1	1,098.4	— 220.2

Cette situation va certainement impressionner le Parlement et l'opinion publique dès qu'ils seront avisés qu'il n'existe plus, selon l'avis donné par la Société Nationale, de rétablissement possible sans qu'il ne soit procédé à une augmentation générale des tarifs.

Avant d'aborder ce point délicat, il paraît nécessaire d'examiner les résultats financiers tels qu'ils se présentent pour l'exercice 1935, en rapport avec la situation des années précédentes depuis 1926, année de la création de la Société Nationale.

Le tableau reproduit page 20 en donnera un clair aperçu :

Il résulte donc des chiffres contenus dans ce tableau que la période déficitaire a commencé en 1932 (287 millions 100,000 fr.) pour se porter en 1933 à 115,800,000 francs, en 1934 à 127,800,000 et en 1935 à 220,200,000 francs.

Cette situation résulte du mali subi en 1934 : 127 millions 800,000 francs avec celui de l'exercice de 1935 qui est de l'ordre de 92,400,000 francs.

Comme votre rapporteur l'a déjà signalé dans son rapport de 1935 portant sur l'exercice de 1934 de la Société Nationale, le déficit semble être entré dans une phase chronique.

A ce moment critique et pour que la Chambre puisse se faire une idée exacte d'une des causes du déficit : les réductions auxquelles la Société Nationale est astreinte par des obligations qui lui sont imposées, il n'est peut-être pas inutile de rappeler les chiffres qui ont déjà été donnés.

Pour l'ensemble des voyageurs, 79 p. c. sont transportés à prix réduits. De ces 79 p. c., les prix réduits pour les abonnés de toutes catégories, ordinaires, ouvriers, écoliers et hebdomadaires, interviennent pour 63 p. c.

Les 16 p. c. restant sont représentés par les catégories de personnes désignées ci-après, lesquelles bénéficient d'une réduction de :

A) 75 p. c. : Les militaires et ex-militaires belges invalides de la guerre pensionnés comme tels ainsi que les ex-militaires français et canadiens invalides de la guerre habitant en Belgique;

Les journalistes professionnels;

Les correspondants des grands journaux quotidiens ou des grandes agences d'information.

B) 50 p. c. :

Les enfants âgés de 4 à 10 ans;

Les officiers en activité de service;

Les sous-officiers et hommes de troupe, voyageant isolément à la faveur d'un congé;

Les infirmières et sœurs hospitalières attachées à l'armée;

Les militaires européens des troupes de la colonie;

Les médecins agréés de la Société Nationale des Chemins de fer belges qui étaient agréés avant le 1^{er} août 1914 et qui réunissent des conditions déterminées;

Die toestand zal ongetwijfeld indruk maken op het Parlement en op de openbare opinie, zoodra zij zullen te weten komen, overeenkomstig het door de Nationale Maatschappij uitgebracht advies, dat geen herstel mogelijk is zonder over te gaan tot eene algemeene verhooging der tarieven.

Alvorens dit kiesch punt aan te vatten, lijkt het noodig de financieele resultaten na te gaan zooals zij zich voordoen voor het dienstjaar 1935, met betrekking tot den toestand der vorige jaren, van 1926 af, jaar tijdens hetwelk de Nationale Maatschappij werd opgericht.

De opgenomen lijst, bl. 20, zal er een klaar overzicht van geven.

Uit de in die lijst voorkomende cijfers, blijkt dus dat het deficitair tijdperk een aanvang nam in 1932 (287 miljoen 100,000 fr.), om, in 1933, 115,800,000 frank te bedragen, in 1934, 127,800,000 frank en, in 1935, 220,200,000 frank.

Die toestand is het gevolg van het in 1934 geboekte tekort : 127,800,000 frank, samengevoegd met dit van het dienstjaar 1935, hetwelk 92,400,000 frank bedraagt.

Zooals uw verslaggever er reeds op wees in zijn verslag van 1935, handelend over het dienstjaar 1934 der Nationale Maatschappij, schijnt het tekort in een chronisch stadium te zijn getreden.

Op dit kritisch oogenblik, en opdat de Kamer zich een juist dankbeeld zou kunnen vormen van een der oorzaken van dit tekort : de prijsverminderingen welke de Nationale Maatschappij moet toestaan ten gevolge der haar opgelegde verplichtingen, lijkt het niet van nut ontbloom, opnieuw de cijfers aan te halen, welke reeds werden verstrekt.

Van al de reizigers, worden er 79 t. h. vervoerd tegen verminderde prijzen. Onder die 79 t. h., komen de prijsverminderingen voor de abonenten van alle categorieën (gewone, werklieden-, school- en weekabonnementen) in aanmerking voor 63 t. h.

De overige 19 t. h. behooren tot de hiernavolgende categorieën van personen welke een prijsvermindering genieten van :

A. — 75 t. h. :

— de militairen en Belgische oudstrijders die oorlogsinvaliden en gepensionneerd zijn, alsmede de Franschen en Canadeesche strijders oorlogsinvaliden die in België woonachtig zijn;

— de beroepsdagbladschrijvers;

— de berichtgevers van de groote dagbladen of de groote persagentschappen.

B. — 50 t. h. :

— de kinderen van 4 tot 10 jaar;

— de officieren in actieven dienst;

— de onderofficieren en manschappen die afzonderlijk reizen met een verlofpass;

— de ziekenverpleegsters en ziekenzusters die aan het leger gehecht zijn;

— de Europeesche militairen van het koloniaal leger;

— de dokters van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die vóór 1 Augustus 1914 toegelaten werden en aan de vereischte voorwaarden voldoen;

Les civiles invalides de la guerre ayant au moins 25 p. c. d'invalidité;

Les membres des familles nombreuses comprenant au minimum 4 enfants non mariés de moins de 21 ans;

Les aveugles dont la cécité est établie et qui ont besoin, pour vivre, du produit de leur travail;

Les élèves d'établissements d'instruction en voyage scolaire à la condition qu'il soit pris au moins 10 billets;

Les boys-scouts, les girls-guides et girls-reserves se déplaçant en groupe et à la condition qu'il soit pris au moins 10 billets;

Les émigrants qui réunissent des conditions déterminées;

Les indigents rapatriés.

C) 35 p. c. :

Les membres de sociétés notoirement connues se déplaçant en groupe de 12 personnes au moins;

Les élèves se rendant en vacances ou en revenant, sur production d'une attestation délivrée par l'établissement d'instruction;

Les congressistes.

D) 25 p. c. :

Les officiers de réserve des troupes métropolitaines;

Les officiers de réserve de troupes de la colonie;

Les officiers pensionnés par limite d'âge ou avant cette limite, par suite de maladie ou d'infirmité.

Au vu de ces réductions on peut se demander quelle serait l'entreprise importante qui, consentant les mêmes avantages, dans les circonstances actuelles, arriverait à boucler son budget.

Placés aujourd'hui devant ce déficit, serait-il équitable de réclamer, en faveur de la Société Nationale, des dédommagements, en tout ou partie des charges qu'elle supporte pour compte de l'Etat ?

En toute logique on devrait pouvoir répondre affirmativement. Mais il est malheureusement des circonstances qui sont plus fortes que la logique elle-même : c'est, pour l'Etat, le moyen de payer.

Votre rapporteur, en 1935, prévoyant que ce déficit allait devenir chronique, demandait que des mesures soient envisagées, dans un temps rapproché, pour y parer; mais...

Une décision qui entraîne maintenant ses dures conséquences est celle qui a été prise en 1935, par le Gouvernement précédent, et au moment où les résultats d'exploitation accusaient déjà un déficit de 127 millions, d'imposer à la Société Nationale des Chemins de fer une réduction générale des tarifs marchandises de 10 p. c., mesure qui devait, fatalement, grossir le mali.

Or, cette réduction visant à favoriser la politique de déflation, n'a pas atteint le but économique prévu puisqu'elle n'a amené à notre réseau ferré aucun trafic supplémentaire.

— de burgers oorlogsinvaliden met ten minste 25 t. h. invaliditeit;

— de leden van de groote gezinnen met ten minste 4 ongetrouwde kinderen onder de 21 jaar;

— de blinden wier blindheid vastgesteld werd en die met werken den kost moeten verdienen;

— de leerlingen van de onderwijsinrichtingen die op schoolreis zijn, mits ten minste 10 biljetten genomen worden;

— de boy-scouts, de girl-guides en girl-reserves, die in groep reizen, mits ten minste 10 biljetten genomen worden;

— de landverhuizers die voldoen aan de vereischte voorwaarden;

— de gerapatrieerde behoeftigen.

C. — 35 t. h. :

— de leden van bekende maatschappijen die in groep van ten minste 12 personen reizen;

— de leerlingen die met verlof gaan of uit verlof terugkeeren, mits overlegging van een bewijs van de onderwijsinrichting;

— de congresgangers.

D. — 25 t. h. :

— de reserve-officieren van het leger van het moederland;

— de reserve-officieren van het koloniaal leger;

— de gepensioneerde officieren die den leeftijdsgrens bereikt hebben of vóór dezen leeftijdsgrens gepensionneerd werden wegens ziekte of gebrekkelijkheid.

Wanneer men die prijsverminderingen nagaat, mag men zich afvragen, welke belangrijke onderneming, door in de huidige omstandigheden dezelfde voordeelen te verleenen, hare begroting in evenwicht zou kunnen houden.

Daar wij ons thans voor dit tekort bevinden, zou het billijk zijn, ten gunst van de Nationale Maatschappij, geheele of gedeeltelijk schadeloosstellingen te vragen wegens de lasten welke zij voor rekening van den Staat heeft te dragen ?

Logischerwijze, zou men bevestigend moeten kunnen antwoorden. Doch sommige omstandigheden zijn, ongelukkigig, sterker dan de logica zelf : het geldt hier, voor den Staat, het middel om te betalen.

Daar uw verslaggever, in 1935, voorzag dat dit tekort chronisch zou worden, vroeg hij dan in een nabije toekomst, maatregelen zouden worden beoogd om dit te verhelpen; doch...

Eene beslissing, welke thans hare zware gevolgen oplevert is die welke, in 1935, door de vorige Regeering werd getroffen, en dat op het oogenblik dat de exploitatie-uitslagen reeds een tekort opleverden van 127 miljoen, aan de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, eene algemeene tariefverlaging der goederen met 10 t. h. werd opgelegd, maatregel waardoor het tekort fataal moest aangroeien.

Nochtans, heeft deze vermindering welke er toe strekte de deflatiepolitiek in de hand te werken, het voorziene economisch doel niet bereikt, vermits zij aan ons spoorwegnet geen bijkomend verkeer heeft bezorgd.

Le seul résultat qui a pu apparemment en résulter a été, pour les usagers, de pouvoir réduire leur déficit ou d'augmenter leur bénéfice dans la mesure où le transport intervenait dans leur entreprise sans accroître leurs affaires. Par contre, pour la Société Nationale, il en est résulté une perte de recettes importante.

Votre rapporteur a, à cette époque, dénoncé cette erreur et les conséquences qui devaient fatalement en résulter.

La politique de dévaluation et les mesures prises par le Gouvernement de Rénovation Nationale en ont, heureusement, partiellement corrigé les effets. Une reprise du trafic s'est produite à partir du 1^{er} avril 1935. A défaut de ce redressement appréciable mais encore insuffisant, la perte de recettes qui aurait été de plus de 100 millions pour 1935 a été ainsi ramenée aux environs de 44 millions, grâce au tonnage supplémentaire qui, pour cette année, a été de l'ordre de 9.6 p. c. du trafic touché par la réduction envisagée. Actuellement, le volume des transports marchandises est en hausse d'environ 15 p. c. C'est donc là, une autre cause du déficit enregistré.

Pour répondre à la concurrence de l'automobile, la Société Nationale a, d'autre part, et indépendamment de l'abaissement général des tarifs de 10 p. c., accentué la réduction des barèmes généraux pour les transports de marchandises sur les distances de 1 à 75 kilomètres.

L'expérience n'a pas été plus favorable. En effet, le trafic visé qui avait été de 326 millions de tonnes-km. en 1934, n'a atteint qu'à 334 millions de tonnes-km. en 1935, augmentation insuffisante pour compenser ces réductions.

Il est encore un autre aspect de la tarification des transports marchandises qu'il faut envisager, aspect qui ne nous semble guère de nature à permettre à la Société de boucler son budget.

Il s'agit des tarifs spéciaux. Il résulte en effet d'une simple analyse que les 3/4 des marchandises transportées par charges complètes bénéficient de tarifs spéciaux fixés à des taux parfois très bas. Il en existerait actuellement environ un millier. La Société Nationale continue à en créer de nouveaux tous les mois. On donne comme motif que l'application de ces tarifs ont pour but de retenir la clientèle et d'aider le commerce, l'industrie et l'agriculture.

La recette pour transport de grosses marchandises en charges complètes a été de 1,183 millions de francs en 1935 et obtenue comme suit :

Classe générale : 284 millions;
Barème 67 (transport charbon) : 137 millions;
Tarifs 5 et 6 : 8 millions;
Tarifs spéciaux : 754 millions.

Ces chiffres font ressortir qu'en réalité, sous l'empire des circonstances sans doute, un nouveau régime tarifaire a été instauré.

Votre rapporteur se pose la question de savoir si l'on se trouve en présence d'un système fondé sur des règles

Het eenig resultaat dat er klaarblijkelijk uit voortspoot is, wat de gebruikers betreft, dat zij hun tekort hebben kunnen verminderen of hunne winst verhoogden in de maat van het aandeel van het vervoer in hunne ondernemingen, zonder hunne zaken te doen toenemen. Voor de Nationale Maatschappij, daarentegen, heeft dit een aanzienlijk verlies voor gevolg gehad.

Te dien tijde, heeft uw verslaggever gewezen op die dwaling en op de gevolgen welke er fataal zouden uit voortvloeien.

De devaluatiepolitiek en de maatregelen getroffen door de Regeering der Nationale Heropbeuring hebben, gelukkigig, die uitslagen gedeeltelijk verbeterd. Van 1 April 1935 af, heeft zich eene herneming van het verkeer voorgedaan. Zonder die niet te versmaden doch nog onvoldoende herneming, kon het verlies aan ontvangsten, hetwelk voor 1935 meer dan 100 miljoen zou bedragen hebben, teruggebracht worden tot ongeveer 44 miljoen, dank zij de vermeerdering der tonnenmaat welke, voor dit jaar, 9.6 t. h. bedroeg van het onder toepassing van de beoogde vermindering vallende verkeer. Thans is de omvang van het goederenverkeer met 15 t. h. vermeerderd. Daar is dus ook een andere oorzaak te vinden van het geoekt tekort.

In antwoord op de mededinging van de automobiel, heeft de Nationale Maatschappij, anderzijds, en afgezien van de algemeene tariefverlagingen met 10 t. h., de vermindering der algemeene barema's nog verscherpt voor het goederenvervoer op een afstand van 1 tot 75 kilometer.

De proefneming viel niet gunstig uit. Inderdaad, het beoogd verkeer, hetwelk 326 miljoen km.-ton bedroeg, in 1934, heeft slechts 334 miljoen km.-ton bereikt in 1935, onvoldoende verhooging om op te wegen tegen die verminderingen.

Nog een ander uitzicht van de tarifeering van het goederenvervoer dient beschouwd, welk uitzicht, naar ons oordeel, niet van aard is de Maatschappij in de mogelijkheid te stellen hare begroting te doen sluiten.

Het geldt namelijk de bijzondere tarieven. Uit een eenvoudig nazicht blijkt, inderdaad, dat de 3/4 der goederen vervoerd per wagenlading bijzondere tarieven genieten welke soms zeer laag zijn. Thans zouden er ongeveer een duizendtal zijn. De Nationale Maatschappij maakt er nog alle maanden bij. Als reden wordt aangegeven dat de invoering van die tarieven ten doel heeft de clientèle te behouden en hulp te verlenen aan den handel, de nijverheid en den landbouw.

De ontvangst wegens het vervoer van zware goederen, met wagenladingen bedroeg, in 1935, 1,183 miljoen frank en werd als volgt bekomen :

Algemeene klasse : 284 miljoen;
Barema 67 (vervoer steenkolen) : 137 miljoen;
Tarieven 5 en 6 : 8 miljoen;
Bijzondere tarieven : 754 miljoen.

Uit die cijfers blijkt dat, in werkelijkheid, wellicht onder den drang der omstandigheden, een nieuw tarievenstelsel werd ingevoerd.

Uw verslaggever vraagt zich af of men hier een stelsel voorhanden heeft, gesteund op genoegzaam aangepaste

et des principes suffisamment adaptés ou bien si l'on a affaire à une multiplicité de mesures empiriques appliquées à tous les cas d'espèces.

Il importerait de savoir aussi s'il ne s'agit pas, dans bien des cas, de conventions particulières et si l'équité est toujours bien observée entre les diverses catégories de clients du chemin de fer.

On se demande enfin si la Société Nationale ne supporte pas en faveur de notre économie nationale des sacrifices dont elle pourrait se passer si l'on tient compte que, par la politique de dévaluation, le prix de nombreux produits s'est sérieusement relevé.

C'est pour essayer de se faire une opinion sur ces points que votre Commission a posé les questions suivantes :

a) De recevoir communication du relevé des tarifs spéciaux, en les classant dans l'ordre de leur numérotation et en indiquant pour chacun d'eux, à côté de la taxe kilométrique antérieure à leur mise en vigueur, la recette nouvelle perçue en moyenne par tonne-km. ensuite de leur application ;

b) Sur la base du trafic de 1935, quel est sur l'ensemble, l'écart entre les recettes auxquelles les marchandises intéressées auraient donné lieu, selon qu'on y eût appliqué les tarifs spéciaux ou les barèmes généraux ;

c) Quel est le nombre des tarifs contenant une clause implicite ou explicite de fidélité au chemin de fer, et dans combien de cas, l'octroi du tarif est-il subordonné :

1° à l'expédition d'une quantité déterminée de marchandises ;

2° à la remise d'une proportion déterminée de ses transports par le client ;

3° à la combinaison des deux conditions ci-dessus.

Les réponses n'ont pu être fournies par la Société Nationale en temps utile.

A défaut de ces indications votre rapporteur n'a pu analyser ces problèmes comme il aurait convenu. Son avis est qu'il faudra cependant les approfondir pour voir clair dans les causes du déficit que la Société Nationale accuse et qu'elle propose de combler par une augmentation des tarifs.

Augmentation de tarifs.

Votre rapporteur a pu obtenir, au dernier moment, les prévisions de recettes et de dépenses que fait la Société Nationale des Chemins de fer pour l'exercice 1936, ainsi que ses propositions d'augmentations de tarifs.

Elles sont reproduites ci-après :

Recettes :

Voyageurs...	fr.	726,000,000
Marchandises...		1,425,000,000
Produits extraordinaires		47,000,000
Total ...		2,198,000,000

regels en beginselen of, integendeel, met veelvuldige empirische maatregelen, van toepassing op alle afzonderlijke gevallen.

Het ware eveneens wenschelijk te vernemen of het, in verschillende gevallen, geene bijzondere overeenkomsten geldt en of de billijkheid steeds in acht wordt genomen ten overstaan van de verschillende categorieën spoorwegcliënten.

Ten slotte, vraagt men zich af of de Nationale Maatschappij, ten gunste onzer nationale economie, geen offeringen moet doen, welke door deze zouden kunnen worden gemist, zoo men rekening houdt met het feit dat, ten gevolge der devaluatiepolitiek, de prijs van tatrijke producten merkkelijk is gestegen.

Om zich een denkbeeld te vormen nopens die punten, heeft uw Commissie volgende vragen gesteld :

a) De lijst der bijzondere tarieven in mededeeling te ontvangen, gerangschikt per nummer, met aanduiding voor elk nummer, naast de vóór hunne invoering geldende kilometer-taxe, de ingevolge hunne toepassing gemiddelde nieuwe ontvangst per kilometer-ton ;

b) Welke is, over het geheel, op den grondslag van het verkeer van 1935, het verschil tusschen de ontvangsten welke door de bedoelde goederen opgeleverd zouden geworden zijn, naarvolgens de toepassing van de bijzondere tarieven of van de algemeene barcma's ;

c) In hoevele tarieven komt eene uitdrukkelijke of bedekte clause van getrouwheid aan den spoorweg voor, en in hoeveel gevallen is de toekenning van een tarief onderworpen :

1° aan de verzending van eene bepaalde hoeveelheid goederen ;

2° aan de bezorging, door den cliënt, van een bepaalde verhouding van zijn vervoer ;

3° aan de versmelting der twee voormelde voorwaarden.

De Nationale Maatschappij kon die antwoorden niet ten gepasten tijde bezorgen.

Bij gebrek aan die aanduidingen, kon uw verslaggever die vraagstukken niet naar behooren ontleden. Hij is nochtans van oordeel, dat men ze aan een grondig onderzoek zal moeten onderwerpen om de oorzaken te kunnen nagaan van het tekort door de Nationale Maatschappij geboekt en hetwelk zij voorstelt te dekken door middel van eene tarief-verhooging.

Tarievenverhooging.

Op het laatste oogenblik, kon uw verslaggever de ramingen van ontvangsten en uitgaven bekomen, opgemaakt door de Nationale Maatschappij der Spoorwegen voor het dienstjaar 1936, alsook hare voorstellen tot verhooging van tarieven.

Zij zijn, hierna, weergegeven :

Ontvangsten :

Reizigers ...	fr.	726,000,000
Goederen ...		1,425,000,000
Buitengewone opbrengsten...		47,000,000
Totaal ...		2,198,000,000

Dépenses :

Exploitations...	fr. 2,249,300,000
Charges financières...	136,000,000
Total ...	2,385,300,000

d'où différence des dépenses sur les recettes : 187 millions.

L'augmentation de tarifs envisagée par la Société Nationale des Chemins de fer est de :

I. — *Pour tarifs voyageurs :*

1^{re} classe et 3^e classe : majoration de 10 p. c. des prix;
2^e classe : majoration de 5 p. c. des prix (1).

II. — *Pour tarifs marchandises :*a) *Petites marchandises :*

Express : majoration de 10 p. c. ;

Grande vitesse : majoration de 10 p. c. aux distances inférieures à 75 kilomètres ;

Petite vitesse : rétablissement des barèmes en vigueur avant le 20 janvier 1935, soit une majoration moyenne de 11 p. c. ;

Colis postaux :

Intérieur : majoration de fr. 0.50 des prix actuels de 3, 4 et 5 francs ;

Internationaux : majoration de 10 p. c. pour les colis au départ de la Belgique.

b) *Marchandises par charges complètes :*

Classes générales et barème 67 : rétablissement des barèmes en vigueur avant le 20 janvier 1935, c'est-à-dire suppression de la réduction de 10 p. c. et de la réduction supplémentaire moyenne de 15 p. c. aux distances inférieures à 75 kilomètres ;

Tarifs 5 et 6 (véhicules et bétail) : pas de majoration ;

Tarifs spéciaux (y compris ceux qui n'ont pas été réduits au 20 janvier 1935) : majoration de 10 p. c.

c) *Frais accessoires :* pas de majoration, sauf pour le tarif des formalités en douane qui serait majoré de 10 p. c.

L'ensemble de ces augmentations permet, d'après la Société Nationale, d'escompter une recette supplémentaire annuelle de :

64 millions de francs pour les voyageurs ;

132 millions de francs pour les marchandises.

Au total 196 millions, ramenés à 176 millions pour tenir compte de la contraction du trafic.

Ces dispositions peuvent encore subir des modifications ; mais le principe de l'augmentation des tarifs est aujourd'hui posé.

(1) Compte tenu de ce que les voyageurs ont de plus en plus tendance à passer de la 2^e à la 3^e classe

Uitgaven :

Exploitaties ...	fr. 2,249,300,000
Financieele lasten ...	136,000,000
Totaal ...	2,385,300,000

waaruit een verschil blijkt tusschen de uitgaven en de ontvangsten van : 187 millioen.

De tarievenverhooging, beoogd door de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, omvat :

I. — *Voor reizigerstarieven :*

1^{re} en 3^e klasse : verhooging met 10 t. h. van de prijzen ;
2^e klasse : verhooging met 5 t. h. (1).

II. — *Voor goederentarieven :*a) *Lichte goederen :*

Spoedverzending : vermeerdering met 10 t. h. ;

IJlgoed : verhooging met 10 t. h. voor de afstanden beneden 75 kilometer ;

Vrachtgoed : wederinvoering van de barema's van kracht vóór 20 Januari 1935, hetzij eene gemiddelde vermeerdering met 11 t. h. ;

Postcolli :

Binnenverkeer : verhooging met fr. 0.50 van de huidige prijzen van 3, 4 en 5 frank ;

Internationaal verkeer : vermeerdering met 10 t. h. voor de colli bij vertrek uit België.

b) *Goederen per wagentading :*

Algemeene klassen en barema 67 : wederinvoering der barema's van kracht vóór 20 Januari 1935, dit is, afschaffing van de vermindering met 10 t. h. en de bijkomende gemiddelde vermindering met 15 t. h. voor de afstanden beneden 75 kilometer ;

Tarieven 5 en 6 (rijtuig en vee) : geen verhooging ;

Bijzondere tarieven (met inbegrip van die welke op 20 Januari 1935 niet werden verlaagd) : verhooging met 10 t. h.

c) *Bijkomende kosten :* geen verhooging, behalve voor het tarief der douane-formaliteiten hetwelk zou verhoogd worden met 10 t. h.

Al deze prijsverhoogingen zouden, volgens de Nationale Maatschappij, eene jaarlijksche bijkomende ontvangst laten voorzien van :

64 millioen voor de reizigers ;

132 millioen voor de goederen.

Te zamen 196 millioen, herleid tot 176 millioen, om rekening te houden met de inkrimping van het verkeer.

Die bepalingen kunnen nog gewijzigd worden, doch het principe van de tariefverhooging is thans gesteld.

(1) Rekening houdend met het feit dat de reizigers meer en meer van 2^e klasse naar de 3^e overgaan.

F — TOURISME.

Tourisme.

La Commission a été saisie des informations parvenues en Belgique d'après lesquelles les agences touristiques anglaises qui orientaient leur clientèle via Boulogne, les lignes de chemins de fer français vers le continent, ont décidé d'emprunter désormais les lignes belges.

Si cette information peut être confirmée, notre ligne de paquebots Ostende-Douvres et nos lignes de chemins de fer en profiteraient sérieusement.

La Commission, se plaçant à un point de vue général, estime que toutes les dépenses faites par des étrangers en Belgique, représentant pour autant de l'exportation, il importerait que des mesures opportunes soient immédiatement prises.

A cet effet, elle a estimé qu'il y aurait lieu d'attirer sérieusement l'attention du Gouvernement sur la nécessité de développer, en Angleterre, la propagande touristique en faveur de notre pays.

Sur les instances de la Commission, votre rapporteur croit devoir rappeler la partie du très intéressant rapport de M. Materne, fait à la Commission des Affaires Economiques (document n° 94 du 14 mars 1935) visant cet objet.

En ses parties essentielles, ce rapport signalait que :

« Pour attirer les étrangers qui font vivre et prospérer » cette industrie, il faut faire à l'étranger une réclame » intensive et efficace. C'est la propagande touristique » dont l'Office Belgo-Luxembourgeois du Tourisme a reçu » mission.

« Le pays attend de cette propagande, qui doit lutter » avec celle que réalisent les pays étrangers pour attirer » également les masses de touristes, un résultat effectif.

« Il reste néanmoins un grand nombre de pays où l'Of- » fice Belgo-Luxembourgeois pourrait diffuser avanta- » geusement de la propagande en en espérant un rende- » ment.

« Il serait désirable que la propagande touristique belge » soit diffusée abondamment dans tous les pays du monde, » en écartant cependant ceux de ces pays qui prennent » des mesures restrictives à la sortie de leurs nationaux, » soit en réglementant à l'excès l'exode de leurs devises, » soit en prenant des mesures restreignant la libre sortie » de leurs habitants.

« Le budget gouvernemental promis à l'Office pour 1935 » s'élève à un million de francs. En y ajoutant les sub- » vention accordées par les membres associés ou adhérents » de l'Office, ce budget atteindra vraisemblablement » 1,700,000 francs.

« Une subvention gouvernementale de 5 millions per- » mettrait d'étendre considérablement les moyens de pro- » pagande de l'Office et si l'on tient compte qu'en 1934, » 225,961 touristes étrangers ont passé 989,041 nuits en » Belgique et y ont laissé près de 150 millions de francs,

F — TOERISME.

Toerisme

De Commissie werd in kennis gesteld met de berichten die in België de ronde doen en volgens dewelke de Engelse toeragenschappen, die hunne clientèle via Boulogne, de Franse spoorweglijnen, naar het vasteland overbrachten, tot het besluit zijn gekomen voortaan de Belgische lijnen te ontleenen.

Zoo die inlichting waarheid bevat, zouden onze pakketbootlijn Oostende-Dover en onze spoorweglijnen er veel baat bij vinden.

De Commissie uitgaande van een algemeen standpunt, is van oordeel dat alle in België door vreemdelingen gedane uitgaven gelijkstaan met een uitvoer en dat derhalve onmiddellijk de geschikte maatregelen dienen getroffen.

Te dien einde, is zij de meening toegedaan dat de ernstige aandacht der Regeering dient gevestigd op de noodwendigheid, in Engeland, de toeristische propaganda ten gunste van ons land uit te breiden.

Op aandringen van de Commissie, meent uw verslaggever het desbetreffend gedeelte van het zeer interessant verslag van den heer Materne in herinnering te moeten brengen, namens de Commissie voor Economische Zaken uitgebracht (stuk n° 94 van 14 Maart 1935).

In hoofdzaak, werd in dit verslag op volgende punten gewezen :

« Om de vreemdelingen aan te trekken, die deze nijver- » heid doen leven en bloeien, moet in het buitenland een » intensieve en doeltreffende propaganda gevoerd worden. » Dit is de propaganda voor het toerisme, welke aan het » Bureau is opgedragen.

« Het Land verwacht van deze propaganda, die te » strijden heeft tegen de propaganda der andere landen » welke insgelijks de toeristen willen aantlokken, een wer- » kelijk resultaat.

« Er blijven echter nog vele landen over, waar het » Oblut met nut propaganda kon voeren, met de hoop ze » te doen renderen.

« Het ware wenschelijk, dat de propaganda ten gunste » van het Belgische toerisme over alle landen van de we- » reld werd verspreid, zonder nochtans rekening te houden » met de landen die beperkingen stellen voor hunne onder- » danen, hetzij door de vlucht van hun betaalmiddel ten » strengste te reglementeeren, hetzij door maatregelen te » treffen, waardoor het verlaten van het land door de » inwoners wordt bemoeilijkt.

« De regeeringstoelage toegezegd aan het Oblut voor » 1935, bedraagt 1 miljoen frank. Indien men hierbij de » subsidies voegt, verleend door de gewone en aangesloten » leden van het Oblut, zal die begroting waarschijnlijk » 1,700,000 frank bedragen.

« Met eene regeeringstoelage van 5 miljoen, zou men de » propagandamiddelen van het Oblut merkkelijk kunnen » uitbreiden, en indien men rekening houdt met het feit, » dat, in 1934, 225,961 vreemde toeristen in België » 989,041 nachten hebben doorgebracht en er nagenoeg

» on peut entrevoir les résultats que provoquerait notre
» propagande quintuplée ou plus intensément diffusée dans
» de nombreux centres intéressants où nous n'avons pu
» jusqu'à présent l'introduire. »

Votre rapporteur croit devoir ajouter que les dispositions prises par les Agences Touristiques anglaises remplaceront avantageusement, au moins pour une sérieuse partie, l'affluence des touristes que le rapporteur du Budget des Affaires Economiques prévoyait pour 1935 à l'occasion de l'Exposition Internationale de Bruxelles.

L'attrait de l'Exposition n'existant plus, c'est surtout vers la beauté de nos sites, de nos villes d'eau et de nos villes d'art, que la propagande touristique devrait être orientée et intensifiée.

C'est pour ces raisons que la Commission a cru devoir reprendre la proposition émise par la Commission du budget des Affaires Economiques de 1935 tendant à porter pour 1936 à 5 millions la subvention gouvernementale en faveur de l'Office Belgo-Luxembourgeois du tourisme.

**

La Commission a estimé qu'il serait aussi nécessaire que la Société Nationale des Chemins de fer, par son Agence en Angleterre, en fasse autant et qu'elle examine, au surplus, s'il ne serait pas possible, à l'instar de la Suisse, par exemple, d'accorder aux touristes anglais des réductions sur les prix de transports, soit individuelles, soit en famille, soit en groupes de touristes qui voyageraient un certain nombre de jours ou parcoureraient un certain nombre de kilomètres sur les lignes belges.

La Commission serait désireuse de connaître l'avis du Gouvernement et de la Société Nationale des Chemins de fer sur cet objet et attire leur particulière attention sur l'importance des résultats profitables qui en résulteraient pour notre économie nationale en général, nos lignes de navigation et de chemins de fer et notre industrie hôtelière en particulier.

M. le Ministre des Transports a répondu :

« Le vœu émis par la Commission du Budget des Affaires Economiques de 1935 a retenu toute mon attention.

C'est en me référant à ce vœu que j'ai obtenu du Conseil, dès juillet dernier, que le crédit de 1 million, inscrit à l'article 25 de mon budget sous le ministère précédent, soit majoré de 1 million.

Dans le même esprit, et malgré les règles les plus sévères de prudence budgétaire qui ont dû être observées, j'ai obtenu ensuite que le crédit pour 1936 soit porté à 1,900,000 francs, afin de pouvoir notamment doubler la subvention allouée à l'Office Belgo-Luxembourgeois de Tourisme.

» 150 millions frank hebben verteerd, kan men zich reken-
» schap geven van de uitlagen welke zouden worden be-
» komen, moest onze propaganda vijfmaal grooter wor-
» den of meer verspreid in de talrijke belangwekkende
» middens waar zij tot nog toe niet is kunnen doordrin-
» gen. »

Uw verslaggever meent er te mogen aan toevoegen, dat de schikkingen getroffen door de Engelse Toeragentschappen op gunstige wijze, minstens voor een aanzienlijk gedeelte, den toevloed van toeristen zullen vervangen, welke door den verslaggever van de Begroting van Economische Zaken werden voorzien voor 1935, ter gelegenheid van de Internationale Tentoonstelling te Brussel.

Daar de Tentoonstelling niet meer bestaat, zou de toerisme-propaganda vooral moeten gericht en verscherpt worden naar de schoonheid onzer landschappen, onzer bad- en kunststeden.

Om die redenen, heeft de Commissie geacht het voorstel te moeten hernemen, uitgebracht door de Commissie voor de Begroting van Economische Zaken voor 1935, ten einde de Regeeringstoelagen ten gunste van het « Office Belgo-Luxembourgeois du Tourisme » voor 1936, op 5 miljoen te brengen.

**

De Commissie was van oordeel, dat het eveneens noodig zou zijn, dat de Nationale Maatschappij van Spoorwegen, door middel van haar Engelsch agentschap, hetzelfde zou doen en dat zij, daarenboven, zou onderzoeken of het niet mogelijk zou zijn, gelijk in Zwitserland, bijvoorbeeld, aan de Engelse toeristen verminderingen toe te staan op de vervoerprijzen, hetzij individueel, hetzij met hun gezin, hetzij voor toeristengroepen, wanneer zij, gedurende een zeker aantal dagen, zouden reizen of een zeker aantal kilometer op de Belgische lijnen zouden afleggen.

De Commissie zou graag dienaangaande het advies kennen van de Regeering en van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, en vestigt de bijzondere aandacht van beiden op het belang der winstgevende uitlagen die er zouden uit voortspruiten voor onze nationale economie, over 't algemeen, onze scheepvaart- en spoorweglijnen alsook onze hotelindustrie, in 't bijzonder.

De heer Minister van Verkeerswezen heeft hierop, als volgt, geantwoord :

« De wensch, uitgedrukt door de Commissie voor de Begroting van Economische Zaken over 1935, heeft mijne volle aandacht gaande gehouden.

» Door mij te beroepen op dien wensch, heb ik van den Raad, sedert Juli laatstleden, bekomen, dat het krediet van 1 miljoen, uitgetrokken onder artikel 25 van mijne begroting, tijdens het vorig ministerie, met 1 miljoen werd verhoogd.

Met hetzelfde inzicht, en niettegenstaande de uiterst strenge regelen die voorzichtigheidshalve in acht werden genomen bij het opmaken der begroting, heb ik daarna kunnen bekomen dat het krediet voor 1936 op 1,900,000 frank werd gebracht, ten einde, inzonderheid, de toelage te kunnen verdubbelen, verleend aan het « Office Belgo-Luxembourgeois de Tourisme ».

Pleinement convaincu de la nécessité de poursuivre notre expansion touristique, j'ai tout récemment engagé auprès de mon collègue des Finances la procédure susceptible de porter le crédit au Tourisme à 4,000,000 de francs.

Sans doute, ne doit-on pas considérer ce crédit de 4,000,000 de francs comme définitivement suffisant. Mais il résulte des rapports qui me sont fournis par le service du Tourisme que j'ai tenu à instaurer aussitôt à mon Département qu'il ne serait pas sans danger de brûler les étapes.

Aussi, pour répondre à une préoccupation plus particulière de votre Commission — l'expérience démontre que l'extension de l'activité de l'Office Belgo-Luxembourgeois de tourisme, notamment en Angleterre et en France, doit se réaliser non par à-coups, mais selon une progression rationnelle.

Au surplus, il serait vain de quintupler la subvention à l'Office Belgo-Luxembourgeois, dont la mission pour être essentielle dans l'action en faveur du Tourisme, n'est cependant que partie de cette action, si les autres parties de notre structure touristique ne sont simultanément et harmonieusement renforcées.

Pénétré à la fois de ces nécessités d'ordre pratique et de la conviction — qui est celle de votre Commission — qu'il faut déployer encore des efforts considérables en ce domaine, je compte donc disposer pour 1936 de crédits suffisants :

1° pour doubler ou tripler la publicité de l'Office Belgo-Luxembourgeois de Tourisme en France, en Hollande et en Angleterre;

2° pour soutenir sérieusement les syndicats d'initiative et tous organismes chargés d'organiser le tourisme réceptif;

3° pour élaborer un programme de manifestations de caractère attractif (musique, théâtre, fêtes nautiques, etc.) susceptible de constituer un programme de choix pour l'étranger;

4° pour préparer dignement notre participation à l'Exposition de Paris. »

*
**

En ce qui concerne l'intervention de la Société Nationale des Chemins de fer belges, je me fais un plaisir de signaler que ses agences à l'étranger — celles de Londres et de Paris notamment — font partie intégrante de notre système de propagande touristique générale et que l'activité de ces agences se développe selon des directives prises en accord constant entre l'Office Belgo-Luxembourgeois de Tourisme et la Société Nationale.

Celle-ci a, par ailleurs, parfaitement conscience des exigences du tourisme en matière des tarifs.

Lorsque des comparaisons sont faites en la matière avec les tarifs touristiques étrangers, il faut en effet tenir compte préalablement du fait que nos tarifs normaux sont eux-mêmes plus bas que les tarifs de faveur des réseaux étrangers.

» Ten volle overtuigd van de noodwendigheid onze toeristische propaganda door te drijven, heb ik onlangs bij mijn collega van Financiën een procedure aanhangig gemaakt, ten einde het krediet voor het Toerisme op 4 miljoen frank te brengen.

» Ongetwijfeld, dient dit krediet van 4 miljoen frank niet beschouwd als definitief voldoening gevend. Doch uit de verslagen welke mij werden voorgelegd door den dienst voor Toerisme, door mij onmiddellijk in mijn Département ingericht, blijkt dat het niet van gevaar zou zijn ontbloot, ineens te ver te gaan.

» Ook blijkt uit de ondervinding, dit als antwoord op eene meer bijzonder bezorgdheid vanwege uwe Commissie, dat de uitbreiding van de bedrijvigheid van het « Office Belgo-Luxembourgeois de Tourisme », inzonderheid in Engeland en in Frankrijk, niet zonder regelmaat dient doorgevoerd, doch volgens eenen rationeelen vooruitgang.

» Wat zou het trouwens opleveren, de toelage te verviëfdubbelen voor het « Office Belgo-Luxembourgeois » waarvan de taak, alhoewel van essentielen aard voor de actie ten gunste van het Toerisme, nochtans slechts een onderdeel is dezer werking, indien tegelijkertijd de andere gedeelten onzer toeristische structuur niet harmonisch worden versterkt ?

» Het belang inziende van deze noodwendigheden van practischen aard en tevens overtuigd — zooals uwe Commissie — dat nog aanzienlijke pogingen op dit gebied dienen aangewend, reken ik er op, voor 1936, over voldoende kredieten te beschikken :

» 1° om de publiciteit van het « Office Belgo-Luxembourgeois de Tourisme » in Frankrijk, in Nederland en in Engeland te verdubbelen of te verdriedubbelen;

» 2° om op ernstige wijze de syndicaten voor initiatief en alle inrichtingen te steunen belast met de organisatie van het receptief-toerisme;

» 3° om een programma van betoelingen van aantrekkelijken aard samen te stellen (muziek, toneel, scheepsfeesten, enz.), hetwelk een uitgelezen programma zou zijn voor den vreemde;

» 4° om onze deelname aan de Tentoonstelling van Parijs op waardige wijze voor te bereiden. »

*
**

Wat de tusschenkomst betreft van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, verheugt het mij er op te wijzen, dat hare agentschappen in den vreemde — die te Londen en te Parijs namelijk — een geheel vormen met ons stelsel voor algemeene toeristische propaganda en dat de werking dezer agentschappen zich uitbreidte volgens de steeds, tusschen het « Office Belgo-Luxembourgeois de Tourisme » en de Nationale Maatschappij, eensgezind getroffen regeling.

Deze laatste is zich trouwens ten volle bewust van de vereischen van het toerisme ter zake van de tarieven.

Wanneer, op dit gebied, vergelijkingen worden gemaakt met de vreemde toerisme-tarieven, dient inderdaad vooraf rekening gehouden met het feit dat onze normale tarieven zelf lager zijn dan de gunsttarieven op de vreemde nellen.

Le tableau ci-dessous vous en donne une démonstration frappante. Il indique ce que paie au kilomètre, en francs belges, d'une part en Suisse, le voyageur bénéficiant d'une réduction touristique de 30 p. c.,

d'autre part en Belgique, le voyageur ne jouissant d'aucune réduction :

	3 ^e cl.	2 ^e cl.	1 ^e cl.
1 ^o Suisse	0.509	0.713	1.019
2 ^o Belgique	0.245	0.43	0.62

Le rapprochement de ces chiffres dispense de tout commentaire.

Au surplus, en Belgique, les touristes qui désirent voyager un certain nombre de jours ont, à leur disposition, un choix varié d'abonnements à prix réduit, tel qu'il n'en existe dans aucun pays. S'ils se déplacent en groupe de 12 au moins, ils peuvent jouir d'une réduction de 35 p. c. sur le prix normal des billets.

Enfin, ils peuvent se munir de carnets kilométriques leur donnant une réduction sur le prix des billets de 25 p. c. pour 1,000 km., 35 p. c. pour 5,000 km. et 50 p. c. pour 10,000 km.

La Société s'efforce, dans le cadre de ces tarifs défiant toute concurrence, de trouver encore des formules plus attrayantes et même plus favorables dans certaines conditions.

Il n'est pas possible de lui demander davantage.

Utilisation des ouvriers provisoires.

Votre Commission s'est émue de faits signalés et relatifs à l'utilisation des ouvriers provisoires et temporaires par la Société Nationale des Chemins de fer.

Il a notamment été signalé que des anciens combattants recrutés en 1918 et 1919, en qualité de provisoire, ne jouissent pas encore d'une nomination définitive. Il en est parmi ces agents qui sont âgés de 50 à 55 ans et qui doivent, chaque année, à l'époque de leur réutilisation, subir un nouvel examen médical. Depuis près de 15 ans, on traîne ainsi des agents qui avaient, en entrant aux chemins de fer, placé tout leur espoir en une nomination.

Dans les Flandres, par exemple, parmi les ouvriers provisoires utilisés, on compte encore environ 50 p. c. d'anciens combattants.

Ces agents provisoires ne sont généralement utilisés qu'une partie de l'année, l'hiver étant peu propice à l'exécution de travaux dans les voies.

Lorsque, chaque année, ces ouvriers sont rappelés, il faut qu'ils puissent être utilisés dans ce que la Société Nationale appelle une circonscription de recrutement. Si du travail est à exécuter dans une autre circonscription, ces ouvriers perdent le bénéfice attribué à la qualité de l'ouvrier provisoire : en matière salaire, indemnité fami-

Volgende tabel, levert er U het treffend bewijs van. Zij wijst aan wat, per kilometer, in Belgische franks, eenerzijds in Zwitserland, wordt betaald door een reiziger met een toerisme-prijsvermindering van 30 t. h.; anderzijds, in België, door een reiziger die geen prijsvermindering geniet.

	3 ^e kl.	2 ^e kl.	1 ^e kl.
1 ^o Zwitserland... ..	0.509	0.713	1.019
2 ^o België	0.245	0.43	0.62

De vergelijking van die cijfers maakt alle commentaar overbodig.

In België, beschikken de toeristen die zinnens zijn gedurende enkele dagen te reizen, daarenboven over een afwisselende keus van abonnementen tegen verminderden prijs, zooals er in geen enkel ander land bestaat. Zoo zij met groepen van minstens 12 personen reizen, kunnen zij eene prijsvermindering van 35 t. h. op den normalen prijs der biljetten bekomen.

Ten slotte, kunnen zij zich kilometerboekjes aanschaffen waardoor zij eene prijsvermindering bekomen van 25 t. h. voor 1,000 kilometer, 35 t. h. voor 5,000 kilometer en 50 t. h. voor 10,000 kilometer.

Binnen het raam van die ongeëvenaarde tarieven, tracht de Maatschappij nog voor sommige gevallen, meer aantrekkelijke en zelfs gunstiger formules te vinden.

Meer kan van haar niet worden gevergd.

Benutting der voorloopige werklieden.

Uwe Commissie werd in kennis gesteld van zekere feiten betreffende de benutting van de voorloopige en tijdelijke werklieden door de Nationale Maatschappij der Spoorwegen.

Inzonderheid, werd er op gewezen, dat oudstrijders, aangeworven in 1918 en 1919, in de hoedanigheid van voorloopig werkman, nog geen vaste benoeming hebben bekomen. Sommigen dezer agenten hebben den ouderdom van 50 tot 55 jaar bereikt en moeten, ieder jaar, op het tijdstip hunner wederbenutting, opnieuw een geneeskundig onderzoek ondergaan. Sedert 15 jaar, worden aldus werklieden aan 't lijntje gehouden, die bij hunne indiensttreding bij den spoorweg, al hunne hoop hadden gesteld in eene benoeming.

In beide Vlaanderen, bijvoorbeeld, telt men onder de benuttigde voorloopige werklieden nog ongeveer 50 t. h. oudstrijders.

Die voorloopige werklieden worden over 't algemeen slechts gedurende een gedeelte van het jaar te werk gesteld, daar de Winter weinig geschikt is voor de uitvoering van werken op het spoor.

Wanneer, elk jaar, die werklieden terug worden opgeroepen, moeten zij gebezigd kunnen worden binnen hetgeen door de Nationale Maatschappij eene aanwervingsomschrijving wordt genoemd. Wanneer het werk uitgevoerd moet worden in eene andere omschrijving, verliezen die werklieden het voordeel gehecht aan de hoedanigheid van

liale et réadaptation de ceux-ci d'après le chiffre index. Ils sont alors utilisés comme ouvriers temporaires.

Dans ce cas, ils subissent, malgré qu'ils vont travailler à une plus longue distance de leur siège et y exécuter le même travail, une diminution de ressources variant de 6 à 8 francs par jour.

Pour le peu d'ouvriers provisoires très anciens toujours occupés à la Société Nationale des Chemins de fer, notre Commission désirerait leur voir octroyer une nomination définitive et dans le cas où il faudrait procéder par étapes, les faire considérer à chaque rappel en service comme agent provisoire quelle que soit la circonscription où ils doivent aller exécuter leur travail.

Déplacements d'ouvriers.

Des plaintes ont été également émises par rapport à la politique que pratique la Société Nationale en matière de déplacements d'ouvriers. Par suite de suppression de services ou d'ateliers, en tout ou partie, des ouvriers nommés au titre définitif sont déplacés d'une région à l'autre du pays, à des distances de 50 kilomètres et plus, qui impliquent un déplacement total allant jusqu'à 14 heures par jour d'absence de leur domicile.

Sans doute, la Société Nationale procède-t-elle de cette façon pour utiliser à bon escient sa main-d'œuvre disponible. Mais la Commission estime que dans son système de réorganisation, la Société Nationale devrait un peu mieux tenir compte de ce facteur social en procédant, par exemple, par extinction.

En tout cas, la Commission formule le vœu de voir abandonner tel système qui place les travailleurs dans une situation telle qu'il ne leur est plus permis de vivre une vie de famille raisonnable.

*
**

Votre Commission a voté le budget à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. RENIER.

Le Président,
Max HALLET.

QUESTIONS.

QUESTIONS
posées par la Commission des Transports.

La Commission désirerait connaître :

1° combien il existait de passages à niveau gardés et non gardés en 1926;

voorloopig werkmán : op stuk van dagloon, kindertoeslag en aanpassing er van volgens het index-cijfer. Dan worden zij als tijdelijke werklíeden gebezigd.

Alsdan ondergaan zij, alhoewel werkeinde op een groo-teren afstand van hun werkzetel, en om hetzelfde werk uit te voeren, eene vermindering van inkomsten van 6 tot 8 frank daags.

Gezien het klein aantal voorloopige werklíeden van zeer gevorderden leeftijd, die nog steeds door de Nationale Maatschappij van Spoorwegen worden gebezigd, drukt uwe Commissie den wensch uit dat aan die werklíeden een vaste benoeming zou worden verleend en dat, zoo hiervoor verschillende stadia in acht moesten dienen genomen, zij, bij elke wederoproeping, als voorloopig werkmán zouden worden beschouwd, in welke omschrijving ook zij hun werk moeten uitvoeren.

Overplaatsingen van werklíeden.

Klachten werden eveneens geuit nopens de door de Nationale Maatschappij gevolgde politiek, wat betreft de overplaatsingen van werklíeden. Ten gevolge de geheele of gedeeltelijke afschaffing van diensten of werkhúizen, worden vast benoemde werklíeden overgeplaatst van de eene streek van het land naar de andere, op afstanden van 50 kilometer en meer, waarvoor eene totale verplaatsing wordt vereischt welke tot 14 uren afwezigheid daags bedraagt.

Ongetwijfeld gaat de Nationale Maatschappij aldus te werk om hare beschikbare werkkrachten op doelmatige wijze te benuttigen. Doch de Commissie is van oordeel dat, in haar hervormingsstelsel, de Nationale Maatschappij wat meer rekening zou dienen te houden van dien socialen factor door, bij voorbeeld, de niet vervanging toe te passen.

In elk geval, drukt de Commissie den wensch uit dat zulk stelsel zou worden prijsgegeven, gezien het de arbeiders in een toestand plaatst, waardoor het hun niet meer

*
**

Uwe Commissie heeft, eenparig, de begrooting goed-gekeurd.

De Verslaggever,
H. RENIER.

De Voorzitter,
Max HALLET.

VRAGEN

VRAGEN
gesteld door de Commissie van Verkeerswezen.

De Commissie wenscht te vernemen :

1° hoeveel bewaakte en hoeveel niet bewaakte overwegen er bestonden, in 1926;

2° combien il existe de P. N. gardés et non gardés en 1935;

3° le nombre d'accidents qui se sont produits en 1926 et en 1936;

4° la politique que compte suivre la Société Nationale des Chemins de fer belges pour supprimer les passages à niveau ou assurer le maximum de sécurité à leur passage.

La Commission des Transports a été saisie du danger permanent que courent les piétons aux passages à niveau gardés et non gardés résultant, en certains cas, de la différence de largeur des passages par rapports aux routes qui y aboutissent.

Les passages à niveau ont été construits en tenant compte de la largeur des routes : 3 m. 50 par exemple.

En nombre d'endroits, les routes ont été élargies et portées à 7 mètres de largeur et plus, mais les passages à niveau ont gardé leur largeur ancienne.

C'est de cet état de choses que résulte le danger pour les piétons, surtout aux endroits à grand trafic. Les piétons sont obligés de quitter les accotements et de s'engager, à la traversée des passages à niveau, sur la voie carrossable, d'où risques d'accidents.

La Commission désirerait voir examiner si des mesures ne pourraient être prises pour remédier à cette situation.

RÉPONSE.

1° Nombre de passages à niveau gardés et non gardés en 1926 :

a) Passages à niveau non gardés	2,097
b) Sentiers publics... ..	619
c) Passages à niveau gardés sur place	2,098
d) Passages à niveau gardés à distance	533

2° Nombre de passages à niveau gardés et non gardés en 1935 :

a) Passages à niveau non gardés... ..	1,968
b) Sentiers publics... ..	464
c) Passages à niveau sur place	2,025
d) Passages à niveau gardés à distance	464

3° Nombre d'accidents qui se sont produits en 1926 et en 1935 :

A) à des P. N. non gardés :

Véhicules :	1926	1935
—	—	—
Attelages... ..	21	24
Autos	17	22
Motos	3	1
Total	41	47

2° hoeveel bewaakte en hoeveel niet bewaakte overwegen er waren, in 1935;

3° het aantal ongevallen voorgekomen in 1926 en in 1935;

4° welke politiek de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen denkt te volgen om de overwegen af te schaffen of het maximum van veiligheid er op te verzekeren.

De Commissie van Verkeerswezen werd gewezen op het bestendig gevaar dat de voetgangers op de bewaakte en op de niet bewaakte overwegen bedreigt, welk gevaar, in sommige gevallen, voortspruit uit het verschil van breedte der overwegen, in vergelijking met de daarop uitlopende wegen.

De overwegen werden aangelegd rekening houdende met de breedte der wegen : 3 m. 50 bij voorbeeld.

In tal van plaatsen, werden de wegen verbreed en gebracht op 7 m. breedte en meer, doch de overwegen hebben hun breedte behouden.

Daaruit vloeit het gevaar voort, dat de voetgangers bedreigt, vooral op de punten van groot verkeer. De voetgangers zijn verplicht van de zijpaden af te gaan en, bij het oversteken der overwegen, den rijweg te nemen, hetgeen risico voor ongevallen medebrengt.

De Commissie wenscht dat zou nagegaan worden of er geen maatregelen kunnen genomen worden om in dien toestand te verhelpen.

ANTWOORD.

1° Aantal, in 1926, bewaakte en niet bewaakte overwegen :

a) overwegen niet bewaakt	2,095
b) openbare voetpaden	619
c) overwegen ter plaatse bewaakt	2,098
d) overwegen op afstand bewaakt	533

2° Aantal, in 1935, bewaakte en niet bewaakte overwegen :

a) overwegen niet bewaakt	1,968
b) openbare voetpaden	464
c) overwegen ter plaatse bewaakt	2,025
d) overwegen op afstand bewaakt	404

3° Aantal ongevallen die zich, in 1926 en in 1935, hebben voorgedaan :

A) op niet bewaakte overwegen :

Voertuigen :	1926	1935
—	—	—
Gespannen	21	24
Automobielen	17	22
Motorrijwielen... ..	3	1
Totaal	2	0

Cyclistes...	2	9
Piétons	6	13
	8	22

B) à des P. N. gardés :

Véhicules :

Attelages...	9	2
Autos.....	2	5
Motos	—	1
	11	8

Cyclistes	—	2
Piétons	1	4
	1	6

4° La Société Nationale des Chemins de fer belges poursuit la réduction du nombre des passages à niveau par suppression pure et simple ou par détournement vers les passages à niveau voisins.

Ces suppressions sont proposées lorsqu'elles n'entraînent pas des allongements de parcours trop considérables pour les usagers et qu'elles n'exigent pas des dépenses hors de proportion avec le but à atteindre.

En ce qui concerne la suppression des passages à niveau par construction d'ouvrages d'art, ces travaux sont en général réalisés sur proposition du Département des Travaux publics et de la Résorption du chômage.

La Société Nationale intervient dans les dépenses au prorata des économies qui sont la conséquence des travaux.

Pour assurer le maximum de sécurité aux usagers des passages à niveau, il a été établi un programme systématique de travaux d'améliorations.

Ce programme comporte notamment les améliorations suivantes :

1° Le rétablissement du gardiennage aux passages à niveau non gardés les plus importants;

2° L'installation de signaux automatiques lumineux et acoustiques qui annoncent l'arrivée des trains aux usagers de la route;

3° L'installation, à certains passages à niveau gardés à distance, de signaux acoustiques et lumineux d'annonce de fermeture des barrières;

4° L'amélioration de l'éclairage des passages à niveau;

5° Le remplacement des barrières roulantes par des barrières basculantes, dans le but de réduire la durée des entraves;

6° L'amélioration de la visibilité à certains passages à niveau par la démolition de constructions, abatage d'arbres, travaux de terrassements, etc.

Wielrijders...	2	9
Voetgangers...	6	13
	8	22

B) op bewaakte overwegen :

Voertuigen :

Gespannen	9	2
Automobielen	2	5
Motorrijtuigen.....	—	1
	11	8

Wielrijders	—	2
Voetgangers.....	1	4
	1	6

4° De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen beijvert zich het aantal overwegen te verminderen, door eenvoudige afschaffing of afleiding naar de naburige overwegen.

Die afschaffingen worden voorgesteld, wanneer zij geen al te groote afstanden voor de gebruikers met zich brengen en zij geen buiten verhouding tredende uitgaven vergen.

Wat de afschaffing der overwegen betreft, door bouwen van kunstwerken, worden die werken, over 't algemeen ondernomen op voorstel van het Departement van Openbare Werken en van Werkverschaffing.

De Nationale Maatschappij komt tusschen in de uitgaven, naar rato van de bezuinigingen die door de werken worden aangebracht.

Ten einde het maximum van veiligheid aan de overweggebruikers te verzekeren, werd een stelselmatig plan van verbeteringswerken opgemaakt.

Dit programma omvat, namelijk, de volgende verbeteringen :

1° de wederherstelling van de bewaking der aanzienlijkste niet bewaakte overwegen;

2° de inrichting van automatische licht- en geluidsignalen welke de aankomst der treins aan de weggebruikers melden;

3° de inrichting, op zekere op afstand bewaakte overwegen, van geluids- en lichtsignalen die het sluiten der hekkens aankondigen;

4° de verbetering van de verlichting der overwegen;

5° de vervanging van rolhekkens door valhekkens, met het doel den duur van de verhindering te verminderen;

6° de verbetering van de zichtbaarheid op zekere overwegen, door het sloopen van bouwwerken, het vellen van boomen, het uitvoeren van graafwerken, enz.

Nombre de passages à niveau non gardés.

Au 1-9-1926	Au 31-12-1932	Au 31-12-1935
2,097 sur routes carrossables	2,006	1,963
619 sentiers publics	569	464

Nombre d'accidents survenus à ces passages à niveau :

	en 1926	en 1932	en 1935
	—	—	—
<i>Véhicules :</i>			
Attelages	21	15	24
Autos	17	30	22
Motos	3	1	1
Total	41	46	47
Cyclistes... ..	2	4	9
Piétons	6	7	13
Total	8	11	22

QUESTION

posée par la Commission des Transports.

La Commission des Transports désirerait aussi connaître :

La moyenne des commandes de traverses commandées par la Société Nationale des Chemins de fer en 1933, 1934 et 1935 :

a) le nombre de traverses métalliques et leur prix par pièce;

b) le nombre de traverses en bois et leur prix par pièce.

Pour les traverses en bois, la quantité commandée à l'étranger et leur prix; la quantité commandée à l'intérieur du pays et leur prix.

RÉPONSE.

Le tableau ci-après donne les renseignements demandés :

Aantal niet bewaakte overwegen.

Op 1-9-1926	Op 31-12-1932	Op 31-12-1935
2,097 op rijwegen	2,006	1,968
619 op openbare voetpaden	569	464

Aantal ongevallen op die overwegen overkomen :

	in 1926	in 1932	in 1935
	—	—	—
<i>Voertuigen :</i>			
Gespannen	21	15	24
Automobielen	17	30	22
Motorrijwielen	3	1	1
Totaal	41	46	47
Wielrijders... ..	2	4	9
Voetgangers	6	7	13
Totaal	8	11	22

VRAAG

gesteld door de Commissie van Verkeerswezen.

De Commissie van Verkeerswezen wenschte ook te kennen : het gemiddelde van de bestellingen voor liggers, gedaan door de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, in 1933, 1934 en 1935;

a) het aantal metalen liggers en hun prijs per stuk;

b) het aantal houten liggers en hun prijs per stuk.

Voor de houten liggers, de hoeveelheid besteld in het buitenland en hun prijs; de hoeveelheid besteld in het binnenland en hun prijs.

ANTWOORD.

Volgende tabel geeft de gevraagde inlichtingen :

TRAVERSES DE CHEMIN DE FER COMMANDEES POUR ETRE FOURNIES EN :

SPOORWEGLIIGGERS BESTELD OM TE WORDEN GELEVERD IN :

	1933		1934		1935	
	Quantité Hoeveelheid	Prix Prijs	Quantité Hoeveelheid	Prix Prijs	Quantité Hoeveelheid	Prix Prijs
Totaux	765,000		1,014,100		580,000	
<i>Totalen.</i>						
Traverses métalliques... ..	200,000	83.57	200,000	82.26	200,000	82.26
<i>Metalen liggers.</i>						
Traverses en bois	565,000	27.60 (1)	814,100	35.90	380,000	29.09
<i>Houten liggers.</i>						
Traverses en bois commandées à l'étranger (toutes provenances)	498,400	27.32	725,000	35.76	270,000	28.95
<i>Houten liggers besteld in het buitenland (van allerlei herkomst).</i>						
Traverses en bois de provenance belgo-lu- xembourgeoise exclusivement	66,600	29.72	89,100	37.42	110,000	29.64
<i>Houten liggers van Belgisch-Luxemburg- sche herkomst uitsluitelijk.</i>						

(1) Les prix des traverses s'appliquent aux traverses en chêne.

(1) De prijzen van de liggers gelden voor de eiken liggers.