

SÉNAT DE BELGIQUE

RÉUNION DU 21 AVRIL 1931.

Rapport de la Commission des Transports, chargée de l'examen du Budget du Ministère des Transports pour l'exercice 1931.

(Voir les n^{os} 4-XVII, 62, 114 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 12, 18, 19, 25, 26 février et 5 mars 1931 et le n° 5-XVII du Sénat.)

BELGISCHE SENAAT

COMMISSIEVERGADERING VAN 21 APRIL 1931.

Verslag uit naam van de Commissie van Vervoer, belast met het onderzoek van de Begrooting van het Ministerie van Vervoer voor het dienstjaar 1931.

(Zie de n^{rs} 4-XVII, 62, 114 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 12, 18, 19, 25, 26 Februari en 5 Maart 1931 en n° 5-XVII van den Senaat.)

Présents : MM. SEGERS, président; BOSSUYT, DE BRUYN, le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, LALEMAND, MATTAGNE (Auguste), MOLET, QUINCHON, TOCH, VINCK et HICGUET, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le projet de budget qui est soumis au Sénat a été voté par la Chambre des Représentants par 80 voix contre 48, après un examen très minutieux, qui a occupé six séances.

Il est identique au projet déposé par le Gouvernement, les amendements ayant été rejetés, sauf que le crédit pour l'Office national du Tourisme a été porté à 1 million de francs (art. 31).

Votre Commission l'a examiné dans ses séances des 11 février, 17 mars et 21 avril 1931.

Il a donné lieu à un échange de vues au sujet de nombreuses questions que nous publierons en annexe avec les réponses du Gouvernement.

Il n'est pas inutile de comparer entre eux le budget de 1930 et le projet pour 1931.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van begrooting, dat aan den Senaat is voorgelegd, werd door de Kamer der Volksvertegenwoordigers goedgekeurd met 80 tegen 48 stemmen, na een grondig onderzoek dat zes vergaderingen in beslag nam.

Het is gelijk aan het ontwerp door de Regeering ter tafel gelegd, aangezien de amendementen werden verworpen, behalve dat het krediet voor Toeristische Propaganda tot 1 miljoen frank werd opgevoerd (art. 31).

Uw Commissie heeft het onderzocht op haar vergaderingen van 11 Februari, 17 Maart en 21 April 1931.

Het gaf aanleiding tot een gedachtenwisseling over de talrijke vragen die wij als bijlage zullen overdrukken met de antwoorden van de Regeering.

Het is niet overbodig de begrooting voor 1930 en het ontwerp voor 1931 te vergelijken.

I. — DÉPENSES D'EXPLOITATION.

A. — Services centraux :

En 1930 fr.	39,574,660
En 1931	41,502,610

Majoration . . . fr. 1,927,950

La justification des différents postes est fournie pages 62 et 63, articles 2 à 36 inclus, du document n° 4-XVII (Chambre.)

B. — Marine :

En 1930 fr.	119,684,315
En 1931	116,950,830

Diminution . . . fr. 2,733,485

(Voir pages 64 et 65, articles 38 à 58 inclus.)

C. — Office central des imprimés :

En 1930 fr.	45,381,055
En 1931	47,469,650

Majoration . . . fr. 2,088,595

(Voir page 65, articles 59 à 71 inclus.)

D. — Aéronautique :

En 1930 fr.	65,075,140
En 1931	48,956,240

Diminution . . . fr. 16,118,900

(Voir page 66, articles 72 à 85 inclus.)

Dans l'ensemble, les dépenses d'exploitation étaient :

En 1930 fr.	269,715,170
En 1931	254,879,330

Diminution totale . fr. 14,835,840

I. — UITGAVEN VAN EXPLOITATIE.

A. — Centrale diensten :

In 1930 fr.	39,574,660
In 1931	41,502,610

Verhooging . . . fr. 1,927,950

De rechtvaardiging van de verschillende posten wordt gegeven op blz. 62 en 63, artikelen 2 tot en met 36 van het stuk der Kamer n° 4-XVII.

B. — Zeewezen :

In 1930 fr.	119,684,315
In 1931	116,950,830

Vermindering . . fr. 2,733,485

(Zie blz. 64 en 65, artikelen 38 tot en met 58.)

C. — Middelambt voor drukwerken :

In 1930 fr.	45,381,055
In 1931	47,469,650

Verhooging . . . fr. 2,088,595

(Zie blz. 65, artikelen 59 tot en met 71.)

D. — Luchtvaart :

In 1930 fr.	65,075,140
In 1931	48,956,240

Vermindering . . fr. 16,118,900

(Zie blz. 66, artikelen 72 tot en met 85.)

Over het geheel bedroegen de uitgaven van exploitatie :

In 1930 fr.	269,715,170
In 1931	254,879,330

Totale vermindering. fr. 14,835,840

II. — RECETTES D'EXPLOITATION. — ONTVANGSTEN VAN EXPLOITATIE.

	1931	1930	Augmentation Vermeerdering	Diminution Vermindering
Services centraux. —				
Centrale diensten . fr.	6,349,420	5,982,210	367,210	—
Marine. — Zeewezen .	62,640,000	70,060,000	—	7,420,000
Office des imprimés. —				
Ambt voor drukwerken.	47,469,650	45,377,060	2,092,590	—
Aéronautique. — Lucht- vaart	1,000,000	1,000,000	—	—

Recettes d'exploitation.

Ontvangsten van ex- ploitatie . . . fr.	117,459,070	122,419,270	2,459,800	7,420,000
Diminution. — Vermindering. . . fr.			4,960,200	

La situation de l'exercice 1931, comparée à celle de l'exercice 1930, se présente donc comme suit :

Diminution des dépenses fr. 14,835,840

Diminution des recettes. 4,960,200

Solde en faveur de 1931. fr. 9,875,640

Examinons maintenant chacune des sections au point de vue de la dépense réelle :

A. — Services centraux :

Dépenses fr. 41,502,610
Recettes 6,349,420

A décaisser . . . fr. 35,153,190

B. — Marine :

Dépenses fr. 116,950,830
Recettes 62,640,000

A décaisser . . . fr. 54,310,830

La Marine comporte une régie et un département d'autorité. Pour cette dernière partie, il n'y a que dépenses sans contre-partie recettes.

C. — Office central des imprimés.

Compte d'ordre. — Les dépenses égalent les recettes.

De toestand over het dienstjaar 1931 doet zich dus, in vergelijking tot dezen over het dienstjaar 1930, als volgt voor :

Vermindering der uitgaven fr. 14,835,840

Vermindering der ontvangsten 4,960,200

Batig saldo over 1931. fr. 9,875,640

Wij onderzoeken nu iedere afdeeling van het standpunt der werkelijke uitgaven :

A. — Centrale diensten :

Uitgaven fr. 41,502,610
Ontvangsten 6,349,420

Uit te betalen . . fr. 35,153,190

B. — Zeewezen :

Uitgaven fr. 116,950,830
Ontvangsten 62,640,000

Uit te betalen . . fr. 54,310,830

Het Zeewezen omvat een regie en een overheidsdepartement. Voor dit laatste gedeelte staan tegenover de uitgaven geen ontvangsten.

C. — Middelambt voor drukwerken.

De rekening voor uitgaven is gelijk aan de inkomsten.

D. — Aéronautique :

Dépenses fr.	48,956,240
Recettes	1,000,000

A décaisser fr. 47,956,240

L'ensemble du Département des Transports exige donc un décaissement total de 137,420,260 francs.

II. — DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

A. — Marine :

Matériel fr.	3,310,000
Dragage de l'Escaut maritime	18,000,000

Total, fr. 21,310,000

On s'étonne de trouver aux dépenses extraordinaires des dragages. Cela semble une dépense ordinaire, car elle doit se renouveler chaque année.

B. — Aéronautique :

Travaux et matériel . 6,450,000

Le total est donc de. fr. 27,760,000

Dans la discussion à la Chambre, de nombreuses questions d'ordre général ont été traitées, notamment la gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges, l'électrification de certaines parties du réseau, les droits acquis du personnel, les réquisitions de matériel, la question du tourisme, les rapports de l'État avec la Société nationale des Chemins de fer belges.

M. le Ministre s'est expliqué au sujet de ces diverses questions à la séance du 25 février dernier. Nous renvoyons nos collègues aux *Annales parlementaires* de cette séance.

D. — Luchtvaart :

Uitgaven fr.	48,956,240
Ontvangsten	1,000,000

Uit te betalen . . . fr. 47,956,240

Voor het geheel van het Departement van Vervoer moet dus in het totaal 137,420,260 frank worden uitgegeven.

II. — BUITENGEWONE UITGAVEN.

A. — Zeewezen :

Materieel fr.	3,310,000
Baggerwerken in de Zee-Schelde	18,000,000

Totaal, fr. 21,310,000

Het wekt verbazing baggerwerken onder de buitengewone uitgaven te vinden. Dit blijkt een gewone uitgave te zijn, daar zij ieder jaar moet hernieuwd worden.

B. — Luchtvaart :

Werken en materieel . 6,450,000

Het totaal bedraagt dus
Fr. 27,760,000

Bij de bespreking in de Kamer, werden talrijke punten van algemeenen aard behandeld, namelijk het beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de electrificatie van zekere gedeelten van het net, de verworven rechten van het personeel, de opeischingen van materieel, de kwestie van het toerisme, de betrekkingen van den Staat met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

De Minister heeft over deze verschillende kwesties verklaringen verstrekt ter vergadering van 25 Februari jl. Wij verwijzen onze collega's naar deze vergadering in de *Parlementaire Handelingen*.

La Commission émet le vœu de voir adresser annuellement à chacun de ses membres le relevé récapitulatif des travaux de premier établissement nouveaux à commencer dans l'année.

Le rapport est approuvé à l'unanimité.

Quant au budget, il est approuvé par 5 voix et 6 abstentions.

Le Président,
PAUL SEGERS.

Le Rapporteur,
G. HICGUET.

ANNEXE.

Questions posées par la Commission.

QUESTION N° 1. — A la gare de Schaerbeek, n'est-il pas possible d'établir un bureau pour les colis de petite vitesse?

RÉPONSE. — La Société nationale examine cette question avec le vif désir d'augmenter les facilités offertes au public.

QUESTION N° 2. — Quelles sont les intentions de la Société nationale des Chemins de fer belges en ce qui concerne la *fourniture des 1,000 véhicules*? Cette commande pourra-t-elle être passée en partie directement aux petits fabricants, ou pourra-t-elle l'être indirectement, ceux-ci étant considérés comme sous-traitants?

RÉPONSE. — La commande prochaine de 1,000 wagons ne pourra pas

De Commissie drukt den wensch uit dat ieder jaar aan elk van haar leden een overzichtelijke opgave der nieuwe werken van eersten aanleg, die in den loop van het jaar moeten aangevangen, zou worden gezonden.

Het verslag werd eenparig goedgekeurd.

De begroting werd goedgekeurd met 5 stemmen en 6 onthoudingen.

De Voorzitter,
PAUL SEGERS.

De Verslaggever,
G. HICGUET.

BIJLAGE.

Vragen door de Commissie gesteld met de antwoorden van de Regeering.

EERSTE VRAAG. — Is het niet mogelijk in het station te Schaerbeek een kantoor voor colli kleine snelheid op te richten?

ANTWOORD. — De Nationale Maatschappij onderzoekt deze kwestie met den levendigen wensch het publiek nog meer dienstig te zijn.

TWEEDE VRAAG. — Wat zijn de voornemens van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen betreffende de levering van de 1,000 voertuigen? Zal deze bestelling gedeeltelijk rechtstreeks kunnen gedaan worden bij de kleine fabrikanten of zal dit onrechtstreeks kunnen gebeuren, dezen beschouwd zijnde als onderhandelaars?

ANTWOORD. — De eerlang volgende bestelling van 1,000 wagons zal niet

être passée aux petits constructeurs. La division de la fourniture en quatre lots de 250 wagons, avec l'obligation d'une livraison continue d'au moins quatre wagons par jour, élimine forcément les constructeurs dont les installations ne permettent pas de répondre à de telles exigences.

Rien n'empêche toutefois les petits fabricants de rechercher la possibilité de fournir, pour tout ou partie des 1,000 wagons, tel organe ou telle partie de wagon rentrant dans le cadre de leurs moyens d'action et de travailler ainsi comme sous-traitants des adjudicataires des lots de 250 wagons. Mais il va de soi que liberté entière doit être laissée aux industriels sous ce rapport et que, par conséquent, la Société nationale ne peut intervenir en l'espèce.

QUESTION N° 3. — Quels sont les grands travaux d'établissement de chemin de fer faisant l'objet de conventions passées entre l'État et des tiers avant la constitution de la Société nationale des Chemins de fer belges et qui ont été repris par celle-ci?

RÉPONSE. — D'une façon générale, tous les travaux d'établissement ayant fait l'objet de conventions passées entre l'État et des tiers, antérieurement à la constitution de la Société nationale des Chemins de fer belges, n'intéressent pas directement l'exploitation des chemins de fer.

Certains de ces travaux ont été exécutés ou entamés récemment par la Société nationale. La dépense principale sera supportée par l'État et la Société nationale n'interviendra dans la dépense que pour une part correspondant aux économies que l'exécution de ces travaux fera réaliser à son exploitation.

La liste des dits travaux est reproduite ci-après. Elle a été publiée dans

bij de kleine machinebouwers kunnen gedaan worden. De verdeling van de levering in vier loten van 250 wagons, met de verplichting van een ononderbroken levering van ten minste vier wagons per dag, sluit noodzakelijk de bouwers uit wier inrichtingen niet toelaten aan zulke vereischte te voldoen.

Niets belet nochtans de kleine fabrikanten de mogelijkheid te onderzoeken om voor alle of voor een deel van de 1,000 wagons een of ander orgaan of gedeelte van wagon te leveren, die passen in het kader van hun werkmiddelen, en aldus als onder-handelaars op te treden van de aanbesteders der loten van 250 wagons. Het spreekt evenwel van zelf dat op dit gebied volle vrijheid moet worden gelaten aan de nijveraars en dat bijgevolg de Nationale Maatschappij hierbij niet kan tusschenkomen.

DERDE VRAAG. — Welke zijn de groote werken van spoorweg-aanleg die het voorwerp uitmaken van overeenkomsten tusschen den Staat en derden gesloten vóór de oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en die door deze laatste werden overgenomen?

ANTWOORD. — Over het algemeen belangen alle werken van aanleg, die het voorwerp uitmaken van overeenkomsten gesloten tusschen den Staat en derden vóór de oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, de exploitatie der spoorwegen niet rechtstreeks aan.

Sommige van deze werken werden onlangs door de Nationale Maatschappij uitgevoerd of aangevangen. De voornaamste uitgave zal gedragen worden door den Staat en de Nationale Maatschappij zal in de uitgaven slechts tusschenkomen voor een deel dat overeenstemt met de besparingen die de uitvoering van deze werken haar exploitatie zal toelaten te doen.

Hieronder volgt de lijst van bedoelde werken. Zij werd bekend gemaakt

la loi du 23 avril 1930, parue au *Moniteur* du 15 mai 1930, ouvrant les crédits nécessaires à charge du Budget des recettes et dépenses extraordinaires de l'exercice 1930 :

- a) Création du boulevard du Nord, à Anvers (programme approuvé en 1912), 4,700,000 francs;
- b) Voûtement de la place Armand-Steurs, à Bruxelles (convention du 3 mai 1900, décision du 20 février 1907), 1,750,000 francs;
- c) Viaduc au-dessus de la ligne Schaerbeek-Hal (convention du 8 mars 1907), 1,750,000 francs;
- d) Relèvement de la gare de Willebroeck et de ses abords (conséquence des travaux du canal maritime de Bruxelles au Rupel en 1908), 470,000 francs;
- e) Aménagement de la gare de Roulers (convention du 11 octobre 1924), 1,000,000 de francs;
- f) Passage à niveau de Jette-Saint-Pierre (convention du 13 juillet 1923), 900,000 francs;
- g) Aménagement de la place de stationnement de Verviers, 1,000,000 de francs.

L'exécution de ces travaux a commencé en 1930 et sera poursuivie en 1931.

QUESTION N° 4. — a) Quels sont les travaux d'extension ou de développement (et, parmi eux, ceux qui font l'objet des dites conventions, question n° 3) actuellement en cours ou envisagés comme devant être exécutés au cours de l'année 1931?

b) Quelle est l'évaluation du coût de ces divers travaux?

RÉPONSE. — La liste des travaux d'extension et de développement du réseau à entamer en 1931 a été déposée

in de wet van 23 April 1930, afgekondigd in den *Moniteur* van 15 Mei 1930, waarbij ten laste van de Begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1930 de noodige kredieten werden voorzien :

- a) Oprichten van de Noordlei te Antwerpen (programma der werken goedgekeurd in 1912), 4,700,000 frank;
- b) Overwelving der Armand-Steursplaats te Brussel (overeenkomst van 3 Mei 1900, besluit van 20 Februari 1907), 1,750,000 frank;
- c) Viaduct over de lijn Schaerbeek-Halle (overeenkomst van 8 Maart 1907), 1,750,000 frank;
- d) Verhooging van het station van Willebroeck en zijne toegangswegen (gevolg der werken aan het zeevaartkanaal Brussel-Rupel in 1908), 470,000 frank;
- e) Inrichting van het station van Roeselaere (overeenkomst van 11 October 1924), 1,000,000 frank;
- f) Overweg te Sint-Pieters-Jette (overeenkomst van 13 Juli 1923), 900,000 frank;
- g) Inrichting van het wachtplein van Verviers, 1,000,000 frank.

De uitvoering van deze werken werd aangevangen in 1930 en zal in 1931 worden voortgezet.

VIERDE VRAAG. — a) Welke zijn de verlengings- of uitbreidingswerken (en daaronder deze die het voorwerp uitmaken van bedoelde overeenkomsten, derde vraag) die op dit oogenblik worden uitgevoerd of die men zich voorneemt in den loop van 1931 uit te voeren?

b) Ophoeveel worden de kosten van deze verschillende werken geraamd?

ANTWOORD. — De lijst der verlengings- en uitbreidingswerken van het net, aan te vangen in 1931, werd in

sur le bureau du Sénat le 17 novembre 1930.

Ce document indique l'évaluation du coût des travaux prévus, lesquels sont trop nombreux pour être énumérés ici.

QUESTION N° 5. — La Commission exprime le vœu que ses membres soient conviés aux inaugurations de travaux ou autres réunions du même genre, de nature à les intéresser.

RÉPONSE. — Le Département conviera désormais les membres de la Commission du budget aux inaugurations de travaux importants ou autres événements qui seraient de nature à les intéresser.

QUESTION N° 6. — La Société nationale des Chemins de fer belges n'a-t-elle pas l'intention d'électrifier la ligne du Luxembourg en présence de la menace de voir électrifier la ligne concurrente Strasbourg-Dunkerque?

RÉPONSE. — Il n'est pas à ma connaissance que les réseaux français intéressés envisagent l'électrification de la ligne *ferrée* Strasbourg-Dunkerque.

N'y a-t-il pas confusion avec la ligne *fluviale* Strasbourg-Dunkerque, dont il serait question d'achever l'électrification déjà partiellement réalisée?

La Société nationale des Chemins de fer belges a créé une Commission spéciale chargée d'étudier la question de l'électrification de certaines lignes.

QUESTION N° 7. — Quelles sont les intentions de la Société nationale au sujet de la suppression des deux passages à niveau d'Anvers-Bouchout et au sujet du projet, vraisemblablement abandonné, de créer un troisième passage à niveau à Bouchout, qui entraverait sérieusement la circulation?

den Senaat ter tafel gelegd op 17 November 1930.

Dit stuk duidt de raming der voorziene werken aan, die te talrijk zijn om hier te worden opgesomd.

VIJFDE VRAAG. — De Commissie drukt den wensch uit dat haar leden zouden uitgenoodigd worden op de inwijding van de werken of op andere gelijkaardige vergaderingen die hun belang kunnen inboezenen.

ANTWOORD. — Het Departement zal voortaan de leden der Commissie van de begroting uitnoodigen op de inwijding van belangrijke werken of andere gebeurtenissen die hun belang kunnen inboezemen.

ZESDE VRAAG. — Is de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen niet voornemens de Luxemburglijn te electrificeeren in verband met het feit dat de concurrerende lijn Straatsburg-Duinkerke dreigt geëlectrificeerd te worden?

ANTWOORD. — Ik weet niet dat de Fransche netten de electrificatie van de *spoorlijn* Straatsburg-Duinkerke overwegen.

Is er geen verwarring met de *scheepvaartlijn* Straatsburg-Duinkerke, waarvan men de electrificatie, die reeds gedeeltelijk is verwezenlijkt, zou beoogen te volledigen?

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft een bijzondere Commissie belast met de studie van de electrificatie van zekere lijnen.

ZEVENDE VRAAG. — Welke zijn de bedoelingen van de Nationale Maatschappij betreffende de afschaffing van de twee overwegen te Antwerpen-Bouchout, en betreffende het waarschijnlijk opgegeven voornemen om een derden overweg in te richten te Bouchout die het verkeer naar Antwerpen ernstig zou belemmeren?

RÉPONSE. — La question de la suppression des passages à niveau fait l'objet de mes préoccupations constantes. J'ai fait établir un programme des passages à niveau à supprimer et dans lequel la priorité a été réservée aux plus dangereux.

Ces travaux sont exécutés au fur et à mesure des crédits disponibles. La Société nationale des Chemins de fer belges affecte annuellement une somme de 8 millions à titre d'intervention dans les dépenses dont il s'agit.

La suppression des passages à niveau d'Anvers-Bouchout ne peut encore être envisagée en ce moment.

Il n'existe pas de projet d'établissement d'un troisième passage à niveau à Bouchout.

QUESTION Nº 8. — Un membre demande que M. le Ministre intervienne auprès de la Société nationale des Chemins de fer belges pour faciliter la délivrance des billets de sociétaires.

RÉPONSE. — En vertu de l'article 22 des Conditions réglementaires régissant le transport des voyageurs, les membres permanents des sociétés notoirement connues et régulièrement constituées (associations, cercles, clubs, confréries, congrégations) voyageant en groupes, obtiennent, à toutes distances, une réduction de 35 p. c. sur les prix normaux des billets, pourvu :

a) Qu'il soit pris au moins douze billets;

b) Que le voyage soit effectué par l'itinéraire, les trains et à la date désignés par l'Administration.

Pour l'obtention des billets de sociétaires, le président de la société intéressée doit remettre au chef de station de départ :

1º Dix jours au moins avant le voyage, une demande indiquant le

ANTWOORD. — Ik ben voortdurend bezorgd over de kwestie van de afschaffing der overwegen. Ik heb een programma laten opmaken van de af te schaffen overwegen en de meest gevaarlijke komen daar in de eerste plaats op voor.

Deze werken worden uitgevoerd naar gelang de beschikbare kredieten. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen komt jaarlijks voor een som van 8 miljoen tusschen in de desbetreffende uitgaven.

De afschaffing van de overwegen te Antwerpen-Bouchout kan op dit oogenblik nog niet worden overwogen.

Er bestaat geen ontwerp om te Bouchout een derden overweg aan te leggen.

ACHTSTE VRAAG. — Een lid vraagt de tusschenkomst van den Minister bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen om het afleveren van reiskaartjes voor maatschappijen te vergemakkelijken.

ANTWOORD. — Krachtens artikel 22 van de reglementaire voorwaarden op het reizigersvervoer, genieten de bestendige leden van openbaar bekende en regelmatig opgerichte vereenigingen (verbonden, kringen, clubs, broederschappen, congregaties), die in groep reizen, voor alle afstanden een verlaging van 35 t. h. op de normale prijzen der kaartjes, mits :

a) Er minstens twaalf kaartjes worden genomen;

b) De reis wordt gemaakt langs den weg, met de treinen en op den datum door het Bestuur aangeduid.

Om biljetten voor maatschappij-leden te bekomen, moet de voorzitter van de belanghebbende maatschappij aan den stationoverste van het vertrekpunt afgeven :

1º Uiterlijk tien dagen vóór de reis, een aanvraag met aanduiding van

nombre approximatif de participants, la classe de voiture et les renseignements au sujet de l'itinéraire, des trains à utiliser et de la date des déplacements;

2^o Quarante-huit heures avant la date du voyage, une demande de billets, dressée d'après le modèle prescrit, et visée par le bourgmestre ou le commissaire de police de la localité où la société a son siège.

Ces formalités sont nécessaires pour permettre au chemin de fer de prendre ses dispositions en vue d'une bonne organisation du service, et pour empêcher les fraudes.

Elles sont peu compliquées et il n'est pas possible de les réduire.

QUESTION N^o 9. — Un membre demande si le moment n'est pas venu de rétablir les aller et retour avec réduction, tels qu'ils existaient avant guerre; les Français et les Suisses les ont rétablis.

RÉPONSE. — La Société nationale ne peut, pour des raisons budgétaires, envisager le rétablissement des billets aller et retour avec réductions, tels qu'ils existaient avant la guerre.

Cette réduction ne se justifie pas, le transport du voyageur au retour représentant une prestation identique à celle du transport à l'aller.

Il est exact qu'en France et en Suisse il est consenti une réduction sur les prix des billets aller et retour. Mais bien d'autres pays, notamment l'Angleterre, la Hollande, l'Allemagne et l'Italie, n'en accordent plus.

Au surplus, la Société nationale des Chemins de fer belges a mis en vigueur, depuis quatre ans, des billets dits « week-end », concédant 25 p. c. de réduction. Les facilités que procurent ces billets sont très appréciées du public.

het getal deelnemers bij benadering, de klasse van rijtuigen, de inlichtingen over den weg, de te nemen treinen en den datum van de verplaatsingen;

2^o Acht en veertig uren vóór den datum van de reis, een aanvraag voor reiskaartjes, opgesteld volgens het voorgeschreven model en voorzien van het visa van den burgemeester of van den commissaris van de localiteit waar zich de zetel van de vereeniging bevindt.

Deze formaliteiten zijn noodig om den spoorweg toe te laten schikkingen te nemen voor eene goede dienstregeling en om bedrog te voorkomen.

Zij zijn weinig ingewikkeld en kunnen onmogelijk nog meer beperkt worden.

NEGENSE VRAAG. — Een lid vraagt of het oogenblik niet is gekomen om de heen- en terugbiljetten met verlaging weer in te voeren, zooals zij vóór den oorlog bestonden; in Frankrijk en in Zwitserland bestaan zij weer.

ANTWOORD. — De Nationale Maatschappij kan, wegens begrootingsredenen, het weder invoeren van heen- en terugbiljetten met verlaging, zooals zij vóór den oorlog bestonden, niet in overweging nemen.

Deze verlaging is niet gewettigd daar het reizigersvervoer bij de terugreis een gelijke prestatie vergt als de heenreis.

Frankrijk en Zwitserland hebben inderdaad een verlaging toegekend voor de heen- en terugbiljetten. Doch, vele andere landen, namelijk Engeland, Nederland, Duitschland en Italië, kennen er geen toe.

Bovendien heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen sedert vier jaar zoogenaamde « week-end » biljetten ingevoerd met een verlaging van 25 t. h. De voordeelen van deze reiskaartjes worden door het publiek zeer op prijs gesteld.

QUESTION N° 10. — *Marine.* — Quelles sont les règles actuellement en usage pour les commandes?

Dans quelles mesures celles-ci sont-elles soumises à la règle de l'adjudication publique?

RÉPONSE. — L'Administration de la Marine fait ses commandes de travaux et de fournitures en se conformant à l'article 22 de la loi du 15 mai 1846, sur la comptabilité de l'État, modifiée par celle du 15 juillet 1930, c'est-à-dire que, pour les entreprises estimées à 100,000 francs ou plus, elle procède par adjudication publique, sauf les exceptions prévues par l'article 22 précité et résumées ci-après :

- 1° Objets brevetés;
- 2° Fournitures ou travaux à tenir secrets;
- 3° Objets n'ayant qu'un possesseur unique;
- 4° Ouvrages et objets d'art ou de précision;
- 5° Fournitures faites à titre d'essai;
- 6° Objets achetés au lieu de production ou livrés par les producteurs eux-mêmes;
- 7° Fournitures et travaux n'ayant fait l'objet d'aucune offre à l'adjudication ou lorsque les prix proposés sont inacceptables;

8° Fournitures et travaux à commander d'urgence.

La Marine procède à une adjudication publique, même dans de nombreux cas où elle pourrait, en vertu du 1° du dit article 22, traiter de gré à gré; ou, tout au moins, elle a recours à une adjudication restreinte à laquelle sont appelés à participer tous les industriels ou commerçants qui, à sa connaissance, sont à même d'exécuter, d'une manière satisfaisante, les travaux ou fournitures pour lesquels il est fait appel à la concurrence.

TIENDE VRAAG. — *Zeewezen.* — Welke zijn tegenwoordig de gebruikelijke regelen voor de bestellingen?

In welke mate zijn zij onderworpen aan de regelen van de openbare aanbesteding?

ANTWOORD. — Het Beheer van Zeewezen doet zijn bestellingen van werken en leveringen overeenkomstig artikel 22 van de wet van 15 Mei 1846 op de Staatscomptabiliteit, gewijzigd bij deze van 15 Juli 1930, 't is te zeggen dat het voor de ondernemingen geraamd op 100,000 frank of meer, een openbare aanbesteding uitschrijft, behoudens de uitzonderingen voorzien bij voormeld artikel 22 en hierachter samengevat :

- 1° Gebreveteerde voorwerpen;
- 2° Leveringen of werken die geheim moeten blijven;
- 3° Voorwerpen die slechts een enkelen eigenaar hebben;
- 4° Werken en kunstvoorwerpen of nauwkeurighedsvoorwerpen;
- 5° Leveringen gedaan bij wijze van proef;
- 6° Voorwerpen aangekocht in vervanging van productie of door de voortbrengers zelf geleverd;
- 7° Leveringen en werken die niet het voorwerp van eenigerlei aanbidding hebben uitgemaakt bij de aanbesteding, of waarvoor de voorgestelde prijzen onaannemelijk zijn;
- 8° Dringend te bestellen leveringen of werken.

Het Zeewezen gaat tot een openbare aanbesteding over, zelfs in vele gevallen waarin het, krachtens 1° van gezegd artikel 22, uit de hand zou kunnen bestellen; of althans neemt het zijn toevlucht tot een beperkte aanbesteding, waartoe worden uitgenoodigd alle nijveraars of handelaars die, naar zijn weten, bij machte zijn op bevredigende wijze de werken of leveringen uit te voeren waarvoor beroep wordt gedaan op de concurrentie.