

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1930-1931	N° 62		Zittingsjaar 1930-1931
BUDGET n° 4XVII			BEGROOTING n° 4XVII

**Budget du Ministère des Transports
pour l'exercice 1931**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. **VROOME**

MADAME, MESSIEURS,

Le budget du Ministère des Transports, soumis à votre approbation, ne varie guère beaucoup avec celui qui vous a été présenté en 1930.

Les comptes des services centraux en dépenses d'exploitation indiquent un chiffre de 41,002,610 francs en 1931, contre 46,800,860 en 1930; ceux de l'Administration de la Marine 116,950,830 francs, contre 112,968,670 francs en 1930, tandis que pour les services de l'aéronautique il y a cette année 48,956,240 francs, contre 65,059,820 francs pour 1930. — Cette différence en moins d'environ 16 millions de francs se retrouve particulièrement à l'article 77, rubrique liaison aérienne Belgique-Congo, essais et concours aéronautiques, encouragements à l'industrie, inventions, etc. — elle s'explique du fait que l'exploitation effective ne commencera que vers le milieu de l'année 1931.

La discussion du budget a donné lieu, dans les sections, à des considérations diverses ayant principalement rapport à la Société Nationale des Chemins de fer, et aux services de la Marine.

I. — Société Nationale des Chemins de fer

Certains membres, notamment, ont prétendu que le service des chemins de fer devrait faire retour à l'Etat, la Société Nationale ne donnant pas les satisfactions ou les avantages qu'on avait espéré obtenir d'elle. Ainsi des protestations se sont élevées du fait que le récent emprunt de 600

(1) La Commission, présidée par M. Hallet, était composée :

1° les membres de la Commission des Chemins de fer, Postes,

**Begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1931**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1)
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER **VROOME**

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen welke aan uw goedkeuring voorgelegd wordt komt vrijwel overeen met deze welke in 1930 ingediend werd.

De rekeningen van de exploitatie-uitgaven van de Middendiensten beloopten 41,002,610 frank in 1931 tegen 46,800,860 in 1930; deze van het Beheer van de Marine 116,950,830 frank tegen 112,968,670 frank in 1930 terwijl er voor de diensten van de luchtvaart dit jaar 48,956,240 frank uitgetrokken wordt tegen 65,059,820 frank in 1930. Deze vermindering is terug te vinden voornamelijk in artikel 77, aangaande de luchtverbinding België-Congo, luchtvaartproefnemingen en luchtvaartwedstrijden, aanmoedigingen aan de nijverheid, uitvindingen, enz. Zij is hieraan toe te schrijven dat de eigenlijke exploitatie slechts tegen de helft van 1931 een aanvang nemen zal.

In den loop van de bespreking van de begrooting in de afdelingen, werden vooral opmerkingen gemaakt over de Nationale Maatschappij van Spoorwegen en over de diensten van de Marine.

I. — Nationale Maatschappij der Spoorwegen

Zoo hebben sommige leden beweerd dat de dienst der spoorwegen zou moeten terugkeeren naar den Staat daar de Nationale Maatschappij de verwachtingen teleurgesteld heeft. Daarenboven werd verzet aangeteekend tegen het feit dat de jongste leening te bedragen van 600 milli en

(1) De Commissie voorgezeten door den heer Hallet was samengesteld als volgt :

1° de leden van de Commissie voor Spoorwegen, Posterijen,

Le présent rapport n° 62 a été distribué le 16 janvier 1931. (Art. 4 de la résolution de la Chambre, relative à l'examen des Budgets.)

Dit verslag n° 62 werd rondgedaeld op 16 Januari 1931. (Art. 4 van het besluit van Kamer betreffende de behandeling van de Begrootingen.)

millions de francs a été demandé après qu'une grande partie de cet argent était dépensée. Questionné à ce sujet, l'honorable Ministre des Transports a communiqué la réponse suivante à votre Rapporteur :

La question des relations entre les Chambres, le Gouvernement et la S. N. C. B. en ce qui concerne l'approbation des dépenses de premier établissement et les autorisations d'emprunt ont fait l'objet d'échanges de vues au Parlement, à différentes reprises, et notamment à l'occasion de la discussion des budgets de 1928 et 1929.

C'est en tenant compte de ces discussions que le Gouvernement a cru utile de mettre cette question au point en exposant la procédure à suivre, dans l'exposé des motifs du projet de loi de l'emprunt de 600 millions.

Les Commissions de la Chambre et du Sénat et le Parlement, presque à l'unanimité, ont admis cette procédure.

Il en résulte que :

1° La Société Nationale soumet à l'approbation de la loi les travaux de premier établissement relatifs à des lignes nouvelles, et pour les autres dépenses de premier établissement, elle en communique le programme aux Chambres avant que ces travaux soient entamés.

2° La Société Nationale peut utiliser, pour faire face à des dépenses de premier établissement, les disponibilités d'exploitation (différence entre les recettes et les dépenses d'exploitation) qu'elle reconstituera, lorsque ce sera nécessaire, au moyen d'un emprunt dont elle demandera l'autorisation.

3° La Société Nationale peut également utiliser les disponibilités de son Fonds de renouvellement, mais dans la limite seulement des emprunts autorisés.

En conséquence de ce qui précède, il adviendra que les demandes d'autorisation d'emprunts seront introduites alors que les travaux seront déjà effectués, mais dans tous les cas le Parlement aura eu connaissance desdits travaux, soit par un projet de loi, s'il s'agit de lignes nouvelles, soit par les programmes des travaux communiqués aux Chambres. C'est ainsi que l'emprunt de 600 millions se rapporte à une partie des programmes communiqués aux Chambres fin 1928 et 1929.

Il n'est pas inutile de faire remarquer que la demande d'emprunt de 600 millions a été introduite par la Société Nationale dès la fin de l'année 1929. Le projet a été déposé sur le bureau de la Chambre le 16 mai dernier et s'il n'a pas été discuté avant les vacances parlementaires de juillet, c'est en raison d'une démarche faite par des parlementaires qui insistaient pour que la discussion fût remise après les vacances.

**

Il est avéré que le matériel des chemins de fer ne répond guère aux nécessités du jour; du point de vue surtout de confort, vitesse, nous avons beaucoup à envier aux autres pays; les voitures pour voyageurs laissent, en beaucoup de cas, énormément à désirer. Mais, est-ce la faute de la Société Nationale? Nullement; celle-ci a repris tout le matériel de l'Etat, et faute de ressources a dû se contenter jusqu'à présent de cet outillage vétuste. C'est

pas demandé qu'il n'aurait pas été demandé après qu'une grande partie de cet argent était dépensée. Hierover ondervraagd heeft de heer Minister van Verkeerswezen het volgende antwoord aan uw verslaggever gegeven :

Het vraagstuk van de betrekkingen tusschen de Kamers, de Regeering en de N. M. B. S. in zake de goedkeuring van de aanlegkosten en de vergunning om leeningen aan te gaan werd reeds herhaaldelijk in het Parlement besproken onder meer naar aanleiding van de beraadslaging over de begrotingen van 1928 en 1929.

Rekening houdende met deze gedachtenwisseling heeft de Regeering het nuttig gevonden een regeling te treffen en de te volgen proceduur uiteen te zetten in de Memorie van toelichting van het wetsontwerp op de leening van 600 miljoen.

Deze proceduur werd bijna eenparig bijgetreden door de Commissies van Kamer en Senaat en door het Parlement.

Daaruit vloeit voort :

1° dat de Nationale Maatschappij aan de goedkeuring van de wet den aanleg van nieuwe lijnen onderwerpt; wat de andere uitgaven voor nieuwe werken betreft deelt zij het programma van deze werken mede vóór den aanvang dezer werken.

2° dat, om oprichtingskosten te bestrijden, de Nationale Maatschappij de beschikbare exploitatiegelden (verschil tusschen de ontvangsten en uitgaven van exploitatie) aanspreken mag welke zij, indien zulks noodig blijkt, opnieuw zal bijeenbrengen door een leening waarvoor zij de toelating zal aanvragen.

3° dat de Nationale Maatschappij ook de beschikbare gelden van haar vernieuwingsfonds mag aanspreken evenwel alleen binnen de perken van de toegestane leeningen.

Uit wat voorafgaat blijkt dat het gebeuren kan dat de aanvragen voor een leening ingediend worden wanneer de werken reeds voltooid zijn, maar in ieder geval zal het Parlement kennis gehad hebben van deze werken, hetzij door een wetsontwerp, indien het over nieuwe lijnen gaat, hetzij door de programma's waarvan de Kamers inzage gekregen hebben. Zoo heeft de leening van 600 miljoen betrekking op een gedeelte van de programma's welke einde 1928 en 1929 aan de Kamers medegedeeld werden.

Het is niet overbodig er op te wijzen dat de aanvraag voor het uitschrijven van een leening van 600 miljoen door de Nationale Maatschappij, reeds einde 1929 ingediend werd. Het ontwerp werd bij de Kamer ingediend op 16 Mei j. l. Indien het niet besproken werd vóór het parlementair verlot van Juli dan is zulks hieraan te wijten dat Parlementsleden gevraagd hebben de behandeling tot na het verlot uit te stellen.

**

Iedereen geeft toe dat het spoorwegmaterieel niet meer beantwoordt aan de behoeften; vooral wat comfort en snelheid betreft hebben wij veel te leeren van andere landen; de rijtuigen voor reizigers laten in menig geval veel te wenschen over. Maar heeft de Nationale Maatschappij daaraan schuld? Hoegenaamd niet; zij heeft al het Staatsmaterieel overgenomen en heeft zich, bij gebrek aan geld tot nu toe moeten tevreden stellen met dit ouderwetsch mate-

ce qui a amené un membre à faire la proposition pour mettre la somme d'un milliard de francs à la disposition de la Société Nationale pour l'acquisition de nouvelles voitures; la société ne disposant pas de capitaux suffisants, l'Etat contracterait un emprunt dont il subirait les charges financières.

Cet emprunt pourrait se faire en 4 tranches de 250 millions; en réservant cet argent à l'industrie nationale, le gouvernement commettrait un acte des plus sages, car en fournissant, pendant plusieurs années du travail à nos usines, elle réduirait le chômage à son strict minimum dans beaucoup d'industries, réagissant ainsi contre le terrible fléau de la crise générale qui paralyse tous les efforts de la nation, et réduisant la misère qui guette bien des familles ouvrières qui ne demandent qu'à travailler plutôt que d'avoir recours au fonds de chômage qui constitue une charge improductive considérable pour le pays. La section centrale s'est déclarée unanime à appuyer éventuellement la proposition que l'honorable membre présentera sous forme d'amendement au moment de la discussion générale du budget. Cette suggestion rencontre d'ailleurs l'approbation de l'honorable Ministre des Transports qui a fait savoir que la question pour l'Etat d'intervenir dans certaines dépenses de renouvellement de la Société Nationale des Chemins de fer belges est examinée par le Gouvernement depuis quelque temps déjà et qu'une décision interviendra dans un prochain avenir.

Il est entendu qu'en dehors de cette somme d'un milliard de francs, la S. N. C. B. réservera annuellement les sommes nécessaires, puisées au fonds de renouvellement, au remplacement du matériel et des installations.

Au sujet du fonctionnement de ce fonds de renouvellement l'honorable Ministre des Transports a bien voulu fournir les renseignements suivants :

**Le renouvellement du matériel et des installations
de la S. N. C. B.**

Chaque année, des prélèvements destinés à alimenter le fonds de renouvellement sont portés au compte d'exploitation. Cette dotation était de :

302 millions en 1927 et 1928;
352 millions en 1929;
362,6 millions en 1930.

Elle est calculée de façon à représenter l'amortissement industriel des voies, du matériel et des installations.

De cette dotation, il sera prélevé pendant 12 ans, 142,2 millions pour constituer la

Réserve de renouvellement

Ces douze annuités capitalisées à 6 p. c. constitueront un capital de 2,400 millions qui retournera au Fonds de renouvellement pour être affecté à des renouvellements massifs.

Ainsi la dotation annuelle pour 1930 se trouve portée à 362,6 — 142,2, soit 220 millions disponibles plus 200 millions à la réserve, soit en tout 420 millions.

riiel. Met het oog op dezen toestand heeft een lid voorgesteld een milliard ter beschikking van de Nationale Maatschappij te stellen voor den aankoop van nieuwe rijtuigen. Daar de Maatschappij niet over het noodige kapitaal beschikt zou de Staat een leening uitschrijven waarvan hij de financieele lasten dragen zou. Deze leening zou kunnen geschieden in vier schijven van 250 miljoen. Door dit geld aan's lands industrie voor te behouden zou de Regeering een wijze daad verrichten. Immers, door gedurende vele jaren werk te verschaffen aan onze fabrieken zou menige nijverheid bijna gansch van de werkloosheid verschoond blijven aldus zouden deze fabrieken den vreeselijken geesel van de algemeene crisis kunnen bestrijden waardoor al de pogingen van de natie lamgelegd worden. Voor talrijke werkersgezinnen, die liever zouden werken dan werkloossteun te vragen, waardoor zulk een ontzaglijke renteloze last op het land gelegd wordt, zou het een verzachting van de ellende zijn. De Middenafdeeling verklaarde zich eenparig bereid eventueel het voorstel van het achtbaar lid te steunen, hetwelk bij wijze van amendement bij de behandeling van de begroting zal ingediend worden. Ook de heer Minister van Verkeerswezen is voor dit voorstel te vinden en heeft laten weten dat de quaestie van de tusschenkomst van den Staat in sommige vernieuwingsuitgaven van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen reeds sedert eenigen tijd door de Regeering onderzocht wordt.

Het is wel verstaan, dat buiten dit bedrag van een milliard frank, de N. M. B. S. jaarlijks uit het vernieuwingsfonds de noodige sommen nemen zal om materieel en inrichtingen te vervangen.

Over dit vernieuwingsfonds heeft de achtbare Minister van Verkeerswezen het volgende willen mededeelen :

**Vernieuwing van het materieel en van de inrichtingen
van de N. M. B. S.**

Elk jaar worden zekere sommen op de rekening der exploitatie gebracht om het Fonds van vernieuwing te spijzen. Deze sommen bedroegen :

302 miljoen in 1927 en 1928;
352 miljoen in 1929;
362,6 miljoen in 1930.

Deze jaarlijksche toelage wordt berekend op zulke wijze dat zij de industriele aflossing moet vertegenwoordigen van den weg, van het materieel en van de inrichtingen.

Op deze som wordt gedurende 12 jaren 142,2 miljoen gewonnen om de

Reserve voor vernieuwing

te vestigen. Deze twaalf tegen 6 t. h. gekapitaliseerde annuïteiten zullen een kapitaal uitmaken van 2,400 miljoen die zal naar het Fonds voor vernieuwing terugkeeren om aan massieve vernieuwingen te worden besteed.

Aldus komt de toelage voor 1930 te staan op 362,6—142,2 te zeggen op 220 miljoen die beschikbaar zijn, plus 200 miljoen in de reserve, te samen 420 miljoen.

Cette dotation de 420 millions est répartie approximativement comme suit :

1) Voies et ballast	120
2) Signaux	23
3) Infrastructure et outillage de la voie	24
4) Locomotives	88
5) Voitures	64
6) Wagons	76
7) Outillage. Traction et exploitation et divers	25
	420

Cette dotation doit permettre le remplacement du matériel et des installations dans un délai déterminé, délai basé sur des avis autorisés et, notamment sur les formules adoptées pour les grands réseaux étrangers.

Elle ne peut pas servir à des dépenses d'entretien courant et de réparations occasionnelles du matériel et des installations, ces dépenses entrant dans la catégorie des dépenses ordinaires d'exploitation.

Outre la dotation dont il est question ci-dessus, le Fonds de renouvellement est également alimenté :

1. Par le produit de la vente du matériel de rebut;

2. Par la valeur réelle des matériaux retirés ensuite du renouvellement des voies, des installations fixes et du matériel roulant et rentrant en magasin pour être réemployés par la suite;

3. Par la valeur de réalisation estimée ou effectivement obtenue du matériel roulant en excédent au 1^{er} septembre 1926.

De ce chef, les versements au Fonds de renouvellement se sont élevés en :

1927 à 380,4 millions;
1928 à 454,6 millions;
1929 à 456,8 millions,

et les dépenses à charge de ce Fonds en :

1927 à 153,9 millions;
1928 à 202,7 millions;
1929 à 259,6 millions.

Au total, à fin 1929, les versements au Fonds de renouvellement avaient atteint 1291,8 millions et les dépenses 616,2 millions, soit un solde de 676,6 millions dont 452,9 millions appartiennent à la *Reserve de renouvellement* (142,2 x 3 plus intérêts capitalisés).

L'avoir disponible du Fonds de renouvellement était donc à fin 1929 de 222,7 millions.

Deze toelage van 420 miljoen wordt nagenoeg als volgt verdeeld :

1) Weg en ballast	120
2) Seinen	23
3) Grondlaag en toerusting van den weg	24
4) Locomotieven	88
5) Rijtuigen	64
6) Wagens	76
7) Toerusting. Trekdienst en Exploitatie. — Verschillende...	25
	420

Met deze toelage moet men het materieel en de inrichtingen kunnen vernieuwen binnen een bepaalden termijn die vastgesteld wordt op grond van gezaghebbend advies en inzonderheid op grond van de formules aangenomen in het buitenland.

Zij mag niet dienen om loopende onderhoudskosten en gewone herstellingen van het materieel en van de inrichtingen te dekken; deze uitgaven vallen binnen de gewone exploitatiekosten.

Buiten de toelage waarvan hier sprake, wordt het Fonds voor vernieuwing verder gespijsd :

1) door de opbrengst van den verkoop van buiten dienst gesteld materieel;

2) door de werkelijke waarde van het materieel dat, ten gevolge van de vernieuwing van den weg, van de vaste inrichtingen en van het rollend materieel, naar het magazijn wordt overgebracht om later terug gebruikt te worden;

3) door de geraamde of feitelijk verkregen waarde van het rollend materieel dat op 1 September 1926 op overschot was.

Uit dien hoofde bedroegen de stortingen in het Fonds voor vernieuwing :

in 1927 380,4 miljoen
in 1928 454,6 id.
in 1929 456,8 id.

en de uitgaven ten laste van dit Fonds :

in 1927 153,9 miljoen
in 1928 202,7 id.
in 1929 259,6 id.

Einde 1929 bedroeg dus het totaal der stortingen in het Fonds voor vernieuwing 1291,8 miljoen, der uitgaven 616,2 miljoen, hetgeen een saldo liet van 676,6 miljoen waarvan 452,9 miljoen in de *Reserve voor Vernieuwing* te recht komen (142,2 x 3 plus de gekapitaliseerde interest).

Einde 1929 bedroeg dus het beschikbaar vermogen van het Fonds voor Vernieuwing 222,7 miljoen.

Les Fonds de la Société Nationale des Chemins de fer belges

1° *Fonds de roulement* comprenant :

a) 10 p. c. du placement des actions privilégiées (art. 11 de la loi) mis à la disposition de la Société Nationale, soit 500 millions, dont 420 millions sont destinés aux dépenses pour le frein continu.

La Société Nationale, qui doit rembourser cette somme, en assure le service financier (amortissement et intérêts) vis-à-vis du Trésor.

b) La différence entre les recettes et dépenses d'exploitation, qui constitue en quelque sorte l'encaisse d'exploitation de la Société (ce solde est très important surtout immédiatement avant le paiement du dividende).

2° *Fonds de réserve* (article 39 des statuts) comportant un prélèvement annuel de 2 1/2 p. c. sur les recettes brutes réalisées par la Société.

Ce fonds de réserve est destiné à parer éventuellement aux malis du compte annuel.

Lorsque le fonds atteindra 20 p. c. de la recette brute moyenne des cinq derniers exercices, il sera sursis à tout nouveau prélèvement sur les bénéficiaires.

3° *Fonds de renouvellement* (art. 38 des statuts). — Il est prélevé chaque année au compte d'exploitation une dotation destinée à alimenter le fonds de renouvellement des installations et du matériel. Cette dotation sera calculée de façon à représenter l'amortissement industriel normal des voies, du matériel, etc. Elle sera fixée d'accord avec le Ministre; elle s'élève à 362, 640,000 francs pour l'exercice 1930 (elle était de 302 millions en 1927 et 1928 et 352 millions en 1929).

De cette dotation il est prélevé annuellement une somme de 142,2 millions. Douze annuités seront prélevées de la sorte. Elles constituent la *Reserve de Renouvellement*. Ces douze annuités, placées à 6 p. c., constitueront en 1939 un capital de 2,400 millions qui reviendra au Fonds de renouvellement pour être affecté à des dépenses de renouvellement massif.

**

En ce qui concerne le matériel de transport de la Société Nationale des Chemins de fer belges, il a été demandé que des wagons isothermes soient mis à la disposition des usagers pour le transport du poisson. Il est inutile de souligner ici toute l'importance de l'industrie de la pêche maritime du point de vue national. De la prospérité de cette industrie dépend le sort de toute une population, celle des travailleurs de la mer, qui de tous temps ont fait la gloire de notre pays. Or, les intérêts de nos vaillants pêcheurs sont gravement compromis du fait que la France envisage le relèvement dans des proportions hors mesure des droits de douane sur les poissons, — le nouveau tarif porterait une atteinte grave à ce commerce. — Il comporterait un droit d'entrée de 100 francs les cent kilos brut au lieu de 40 francs. Des wagons isothermes permettraient d'envisager un emballage plus léger, sans glace, ce qui constituerait une contre-partie très sérieuse à l'augmentation des droits de douane, ceux-ci étant acquittés sur le poids brut.

De Fondsen

van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

1° *Het Bedrijfsfonds* omvat :

a) 10 t. h. van de plaatsing der preferentaandeelen (art. 11 der wet), ter beschikking gesteld van de Nationale Maatschappij, hetzij 500 miljoen, waarvan 420 miljoen dienen tot de uitgaven van de doorlopende rem.

De Nationale Maatschappij die deze som moet terugbetalen, verzekert daarvan den financieelen dienst (delging en interest) tegenover de Schatkist;

b) het verschil tusschen de ontvangsten en de uitgaven der exploitatie, dat in zekeren zin het in-kas der exploitatie van de Maatschappij uitmaakt (dit saldo is zeer aanzienlijk vooral vlak vóór de uitkeering van de dividend).

2° *Het reservefonds* (art. 39 der statuten) dat jaarlijks 2 1/2 t. h. neemt op de bruto-ontvangsten der Maatschappij.

Dit reserve fonds is bestemd om desgevallend het tekort van de jaarlijksche rekening te dekken.

Wanneer dit Fonds 20 t. h. zal bereiken van de gemiddelde bruto-ontvangst der laatste vijf jaren, zal men geene sommen meer afnemen op de winsten.

3° *Het Fonds voor vernieuwing* (art. 38 der statuten). — Jaarlijks wordt op de exploitatie-rekening eene toelage afgenomen om het Fonds voor vernieuwing van de inrichtingen en het materieel te spijzen. Deze toelage wordt berekend op zulke wijze dat zij de normale industriele delging van den weg, van het materieel, enz. vertegenwoordigt. Zij wordt vastgesteld in overleg met den Minister; zij bedraagt 362,640,000 frank voor het jaar 1930 (voor 1927 en 1928 bedroeg zij 302 miljoen, en 352 miljoen voor 1929).

Op deze toelage wordt jaarlijks eene som van 142,2 miljoen genomen, en wel twaalf jaren lang. Deze annuïteiten maken de *Reserve voor Vernieuwing* uit. Deze 12 annuïteiten, geplaatst tegen 6 t. h., zullen in 1939 een kapitaal vormen van 2,400 miljoen, som die op het Fonds voor vernieuwing zal worden overgedragen tot het dekken der uitgave voor massieve vernieuwing.

**

Wat het vervoermaterieel betreft van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, werd gevraagd dat isothermische wagens ter beschikking zouden gesteld worden van het vervoer van visch. Het is overbodig te wijzen op het belang der zeevisscherij, in nationaal opzicht. Van den bloei van deze nijverheid hangt het lot van een heele bevolking af, de bevolking der zee-arbeiders, waarover ons land zich steeds mocht beroemen. Welnu de belangen van onze moedige vischers worden ernstig bedreigd door het feit dat Frankrijk zinnens is, de rechten op den invoer van visch in buitensporige mate te verhoogen; het nieuwe tarief zou ernstige schade berokkenen aan den vischhandel; het zou een invoerrecht van 100 frank op honderd kgr. bruto omvatten, in plaats van 40 frank. De isothermische wagens zouden toelaten een lichtere verpakking zonder ijs te gebruiken; dit zou een ernstige verzachting van de gevolgen der verhooging van de tolrechten medebrengen, aangezien deze rechten betaald worden op het bruto-gewicht.

La Société Nationale ne possède pas de wagons isothermes et estime devoir laisser aux particuliers qui en ont l'emploi le soin d'acquérir des wagons spéciaux. Ceci est très bien quand il s'agit de firmes à constitution de sociétés anonymes, disposant de capitaux formidables, ce qui n'est pas le cas en l'occurrence, les commerçants de poissons étant généralement des personnes de conditions modestes, travaillant pour leur compte personnel et ne pouvant soustraire de leurs disponibilités financières les capitaux nécessaires pour l'acquisition de wagons.

**

Un membre s'étant plaint de la différence dans les prix de transport entre les chemins de fer et les vicinaux, la réponse suivante a été donnée à ce sujet par l'honorable Ministre des Transports :

Le tableau ci-joint expose, de façon succincte, la différence qui existe en matière de tarification entre les grands chemins de fer et les chemins de fer vicinaux.

Pour ce qui est des marchandises, ce tableau oppose, pour chaque réseau, les prix minima et maxima du tarif général.

Les marchandises sont classées différemment au grand réseau et sur le chemin de fer vicinal.

A côté du tarif général existent les tarifs spéciaux qui ne peuvent se comparer, étant les uns et les autres justifiés par des raisons particulières.

De même les tarifs des charges incomplètes ne sauraient être opposés étant donnés les modes d'expédition différents.

Les différences constatées dans les deux tarifications proviennent surtout de la nature différente des deux moyens de transport. Un transport sur une courte distance coûtera toujours proportionnellement plus cher qu'un envoi effectué à grande distance.

Mes services étudient, cependant, la possibilité d'apporter plus d'uniformité dans la tarification des deux réseaux.

De Nationale Maatschappij bezit geene isothermische wagens en meent dat zij het aan de particulieren moet overlaten zich speciale wagens aan te schaffen indien zij er zulke kunnen gebruiken. Dit is zeer wel wanneer het firma's geldt die als naamlooze vennootschappen zijn ingericht en over ontzaglijke kapitalen beschikken. Dit is echter het geval niet. De vischhandelaars behooren gewoonlijk tot den kleinen stand en werken voor eigen rekening. Zij kunnen aan hun geldmiddelen niet de kapitalen vragen die noodig zijn om wagens aan te koopen.

**

Een lid heeft geklaagd over het verschil tusschen de Spoorwegen en Buurtspoorlijnen wat de vervoertarieven betreft. De achtbare Minister van Verkeerswezen heeft het volgende antwoord gegeven :

De bijgaande tabel zet, op beknopte wijze, het verschil uiteen dat bestaat in zake van tarieven tusschen de groote spoorwegen en de buurtspoorlijnen.

Wat de goederen betreft, stelt deze tabel, voor ieder net, de minimum- en maximumprijzen van het algemeen tarief tegenover elkander.

De goederen worden, bij het groot net en bij de buurtspoorwegen, op verschillende wijze geclasseerd.

Naast het algemeen tarief bestaan speciale tarieven welke niet met elkander kunnen vergeleken worden aangezien de eene en de andere op bijzondere gronden steunen.

Eveneens kunnen de tarieven voor de onvolledige vrachten niet vergeleken worden vermits de wijzen van verzending verschillen.

De verschillen tusschen beide tariefregelingen ontstaan vooral uit den verschillende aard van beide middelen van vervoer. Het vervoer op korte afstanden zal steeds, naar verhouding, meer kosten dan het vervoer op groote afstanden.

Mijne diensten onderzoeken nochtans de mogelijkheid van een grootere eenvormigheid in de tarieven van beide netten.

Comparaison entre les prix de transport du grand chemin de fer et des chemins de fer vicinaux
Vergelijking tusschen de prijzen voor het vervoer op de groote spoorwegen en de buurtspoorwegen.

Km.	Voyageurs ordinaires — Gewone reizigers				Abonnements ordinaires (12 mois) — Gewone abonnementen (12 maanden)				Abonnements généraux (12 mois) — Algemene abonnementen (12 maanden)				Abonnements scolaires (durée annale des cours) — Schoolabonnementen (eenjarige duur van de leergangen)				Abonnements hebdomadaires pour ouvriers (6 jours) — Weekabonnementen voor werklieden (6 dagen)	
	grand réseau groot net		vicinal buurtspoorw.		grand réseau groot net		vicinal buurtspoorw.		gr ^d réseau groot net		vicinal buurtsp.		grand réseau groot net		vicinal buurtspoorw.		grand réseau groot net	vicinal buurtsp.
	2 ^e cl.	3 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.		
5	2.00	1.20	2.25	1.75	700	400	900	550					190	150	245	210	6.30	10.00
10	3.90	2.30	4.00	3.50	930	530	1190	725	5100	2940	3000	2500	380	310	490	425	8.70	14.00
25	9.60	5.60	9.50	7.50	1480	850	1890	1165					860	690	1110	950	12.00	24.00
50	19.50	11.50	13.50	13.50	2190	1260	2810	1725					1270	1020	1635	1400	16.00	48.00

Marchandises (charges complètes) (1).

Les prix de transport par tonne varient entre les limites ci-après :

Goederen (volle vrachten) (1).

D: vervoerprijzen per ton verschillen binnen de hiernavolgende grenzen :

Kilom.	GRAND RÉSEAU — GROOT NET						VICINAL — BUURTSPORWEGEN			
	1 ^{re} classe par 1 ^{ste} klasse voor			8 ^e classe par 8 ^{ste} klasse voor			1 ^{re} classe par 1 ^{ste} klasse voor		4 ^e classe par 4 ^{de} klasse voor	
	5 t.	10 t.	15 t.	10 t.	15 t.	20 t.	5 t.	10 t.	5 t.	10 t.
10	21.50	21.00	20.50	9.30	8.20	7.10	14.90	11.40	8.60	6.60
25	36.30	35.70	34.90	16.90	14.90	13.00	27.90	21.40	14.10	10.80
50	60.90	60.20	58.80	25.40	22.40	19.60	49.20	37.80	22.90	17.60
100	102.60	97.20	94.30	38.30	33.90	29.50	92.10	70.80	40.90	31.40

(1) Les marchandises sont groupées en 8 classes sur les chemins de fer à grande section. Elles sont groupées en 4 classes sur les chemins de fer vicinaux.

(1) De waren worden gerangschikt onder 8 klassen op de groote spoorlijnen. Zij worden gerangschikt onder 4 klassen op de buurtspoorlijnen.

Un membre a attiré l'attention de votre commission sur la question du respect de l'emploi de la langue dans le pays rédimé Eupen-Malmédy, sur quoi le département a fourni les renseignements suivants :

Toutes les instructions intéressant le personnel de la Société dans les cantons rédimés lui sont communiquées dans les langues française, flamande et allemande. Il ne reste qu'à publier deux manuels, en cours d'impression.

Les extraits d'arrêtés destinés à ce personnel sont libellés dans les langues française et allemande.

Les instructions de la S. N. C. B. prescrivent à tous les chefs immédiats — qui sont choisis parmi les agents connaissant la langue allemande — de faire chaque semaine, sous forme d'interrogatoire, la théorie des instructions au personnel placé sous leurs ordres.

Il existe, en outre, des cours de langue allemande accessibles à tous ceux qui veulent apprendre cette langue ou s'y perfectionner.

Le tourisme

A l'article 31 des dépenses générales, figure un crédit de 500,000 francs, à titre de subside pour la propagande en faveur du tourisme.

Se ralliant unanimement à la proposition de son rapporteur, la section centrale a proposé que ce crédit fut porté à 2 millions, et a déposé un amendement en ce sens.

Déjà l'an dernier, dans le rapport présenté à la Chambre, il a été signalé l'importance toujours croissante de l'industrie du tourisme, dont on appréciera les constants progrès, lorsque l'on saura que, d'après des documents officiels d'une authenticité incontestable, les seuls Etats-Unis d'Amérique ont envoyé à la vieille Europe, 260,000 touristes en 1923, 365,000 en 1925, 406,000 en 1927 et près d'un demi-million en 1928.

Une autre preuve de l'accroissement du mouvement touristique réside dans la constatation que l'Allemagne, qui n'avait en 1922, reçu la visite que de 100,000 touristes étrangers, en a compté un million en 1928.

Quant aux profits, que procure cette industrie aux pays qui s'y adonnent, on en aura une idée, lorsque l'on saura que, d'après une étude publiée en 1928 par M. Ray Hal, économiste américain, étude dont les résultats ont été confirmés par un travail statistique analogue, élaboré par M. Borrel, président du groupe parlementaire français du tourisme, c'est par 900 millions de dollars, que se sont chiffrées les dépenses effectuées en Europe durant la dite année 1928, par les touristes américains.

Le tourisme est donc devenu une industrie de toute première importance, et cela, non seulement parce qu'elle assure la prospérité des entreprises de transport, mais aussi en raison des exportations invisibles qu'elle provoque.

Méthodiquement et intelligemment exploitée, cette industrie peut devenir pour notre pays, outre un élément propre de richesse, la base même de quantité d'autres de ces éléments.

Ainsi la prospérité de notre hôtellerie — au développement de laquelle il n'est pas une seule industrie, ni un

Een lid heeft de aandacht van uwe Commissie gevestigd op het eerbiedigen van het taalgebruik in de teruggewonnen kantons Eupen-Malmedy, en daarop heeft het bevoegde Departement geantwoord :

Al de onderrichtingen aangaande het personeel van de Maatschappij in de teruggewonnen kantons worden hun medegeedeeld in het Fransch, het Vlaamsch en het Duitsch. Er blijven enkel nog twee handboeken uit te geven die onder druk zijn.

De uittreksels uit besluiten die dit personeel aanbelangen zijn opgesteld in de Fransche en de Deutsche talen.

De onderrichtingen van de N. M. B. S. schrijven aan alle rechtstreeksche oversten — gekozen onder de Duitschkenkende agenten — voor, iedere week, onder vorm van ondervraging, de theorie van de onderrichtingen te leeren aan het onder hun bevel geplaatst personeel.

Er bestaan bovendien lessen in de Deutsche taal voor al degenen die deze taal willen aanleeren of beter aanleeren.

Toerisme

Onder artikel 31 van de algemeene uitgaven staat een crediet van 500,000 frank als toelage voor de toeristische propaganda.

De Middenafdeeling sluit zich eenparig aan bij het voorstel van uw verslaggever, en vraagt dat dit crediet zou gebracht worden op 2 millioen. In dien zin diende zij een amendement in.

Verleden jaar reeds, in het aan de Kamer voorgelegd verslag werd er gewezen op de stijgende belangrijkheid van de toerisme-nijverheid, waarvan men de doorloopen den groei zal waardeeren wanneer men weet dat, volgens de officieele documenten die elken twijfel uitsluiten, de Vereenigde Staten van Amerika alleen naar het oude vasteland 260,000 toeristen hebben gezonden in 1923, 365,000 in 1925, 406,000 in 1927, en bij het half millioen in 1928.

Een ander bewijs van den vooruitgang van het toerisme : Deutschland kreeg in 1922 slechts 100,000 bezoekers uit het buitenland, en in 1925 één millioen.

Van de voordeelen die deze industrie oplevert voor de landen die ze in eere houden, kan men zich een idee vormen wanneer men weet dat, volgens eene studie uitgegeven in 1928 door M. Ray Hall, Amerikaansch economist, waarvan de uitslagen werden bevestigd door een soortgelijk statistisch werk, opgemaakt door den heer Borrel, voorzitter van de Fransche « groupe parlementaire du tourisme », men de uitgaven van de Amerikaansche toeristen in Europa in 1928, op 900 millioen dollar mag schatten.

Het toerisme is dus eene nijverheid van het allergrootste belang, en dit niet alleen om wat zij opbrengt voor de transportondernemingen, maar ook om den onzichtbaren uitvoer die zij medebrenkt.

Methodisch en verstandig geleid, kan deze industrie voor een land, behalve een factor van rijkdom op zich zelf, de grondslag worden van vele andere dezer factoren.

De voorspoed bijvoorbeeld van onze hotelnijverheid, bij welke ontwikkeling elke nijverheid, elke handel belang

seul commerce qui ne soit intéressé, — comme la prospérité de nos industries d'art, de nos industries de la mode, de nos transports, de notre agriculture, de nos bijoutiers, de nos orfèvres, de nos couturiers, de nos théâtres, au même titre que celle de nos régions ardennaises, de nos villes anciennes et de nos plages, dépend et dépendra toujours de plus en plus, du développement du tourisme.

Celui-ci est donc, sans conteste, une branche de l'activité humaine qui mérite au plus haut point, la sollicitude des pouvoirs publics.

Nos voisins l'ont compris depuis longtemps et se sont attachés à mettre en valeur aux yeux des étrangers, leurs beautés artistiques et naturelles, en recourant aux méthodes employées avec fruit, par le commerçant et l'industriel, c'est-à-dire, en se servant de la publicité.

A cet égard, on reste plein de confusion quand on étudie l'effort accompli par nos voisins : on constate, en effet, que, converties en monnaie de notre pays, les dépenses publicitaires de l'Allemagne se montent annuellement à 153 millions, celles de l'Italie à 55 millions, celles de l'Espagne à 60 millions, celles de l'Angleterre à 44 millions, et celles de la France à 42 millions.

Quant à la Belgique qui réunit sur un étroit territoire, des beautés artistiques et naturelles groupées de la plus heureuse façon, elle n'a su jusqu'ici consacrer qu'un million et demi par an à sa publicité touristique.

Et encore, dans ce million et demi, l'Etat n'est-il jamais intervenu annuellement pour plus de 300,000 francs.

C'est, en effet, cette somme dérisoire qui est restée inscrite, malgré l'appel de l'an dernier, à plus de largesse à l'égard du Conseil Supérieur du Tourisme, chargé de l'organisation de la propagande.

Malgré la modicité de ce subside, le Conseil Supérieur du Tourisme s'est attelé avec ardeur à la tâche, et, frappant inlassablement à toutes les portes, il a pu réunir en 1930, un million et demi, somme encore de loin insuffisante, pour faire œuvre féconde dans le domaine de la publicité.

Au moment où cette institution officielle disparaît pour faire place à un organisme privé, placé sous le contrôle du Gouvernement, je m'en voudrais de ne pas affirmer bien haut, que si le Conseil Supérieur du Tourisme n'a rempli qu'imparfaitement sa mission, c'est uniquement au manque de ressources, et non pas à l'absence dans son sein, des bonnes volontés, des compétences et des dévouements nécessaires, qu'il faut attribuer son échec.

L'honorable Ministre des Transports l'a d'ailleurs compris, puisque, non seulement, il a d'office porté, pour l'exercice 1931, de 300,000 à 500,000 francs, le subside prévu pour la propagande touristique, mais qu'il a personnellement engagé de pressantes démarches auprès des administrations communales et provinciales, pour les amener à joindre leur effort à celui de l'Etat.

Tout en rendant hommage à sa bonne volonté, et en le remerciant de l'intérêt qu'il veut bien porter à la question du tourisme, la Commission a estimé à l'unanimité, qu'en raison des grands intérêts nationaux qui sont en jeu, il importait de porter, pour l'exercice 1931, de 500,000 à 2 millions de francs, le crédit qui nous occupe.

heeft, evenals de bloei van onze kunstnijverheid, modes, vervoer, landbouw, juweelhandel, goudsmidkunst, kleernijverheid, schouwburgen, te gelijk met de nijverheid van onze Ardennen, van onze oude steden en onze badsteden, hangt af, en zal meer en meer afhangen van de uitbreiding van het toerisme.

Het is dus beslist een tak van de menselijke bedrijvigheid die de bezorgdheid van de openbare markten ruimschoots verdient.

Onze burens hebben het sinds lang begrepen, en hebben zich ingespannen om voor de oogen van de buitenlanders hunne kunst- en natuurschatten te doen gelden, met de methodes toe te passen die met goed gevolg gebruikt worden door den handel en de nijverheid, namelijk door de publiciteit.

In dit opzicht staan wij beschaamd wanneer men de inspanning ziet van onze burens; men stelt inderdaad vast dat, omgezet in de munt van ons land, Duitschland jaarlijksch 153 millioen besteed aan publiciteit, Italië 55 millioen, Spanje 60 millioen, Engeland 44 millioen, Frankrijk 42 millioen.

België, dat op een klein gebied, kunst- en natuurschoonheden bezit die op de gelukkigste wijze zijn gegroepeerd, heeft tot hiertoe slechts anderhalf millioen besteed aan zijn publiciteit voor toerisme.

Bovendien is in dit anderhalf millioen de Staat jaarlijks nooit voor meer tusschen gekomen dan voor 300,000 frank.

Het is inderdaad deze bespottelijke som die het crediet uitmaakt, ondanks den oproep van verleden jaar tot ruimere tusschenkomst, van den Hoogen Raad voor Toerisme, belast met de organisatie van de propaganda.

Omdanks de geringheid van deze toelage, heeft de Hoogere Raad voor Toerisme met moed de taak aangevat; hij is aan al de deuren gaan aankloppen en heeft aldus in 1930 anderhalf millioen verzameld, som die echter op verre na niet voldoende is om degelijk werk van propaganda te maken.

Op het oogenblik dat deze officieele instelling gaat plaats maken voor een privaat organisme, onder controle van de Regeering, wil ik hier luide verklaren dat, zoo de Hoogere Raad voor Toerisme slechts omvolledig zijne taak heeft vervuld, dit enkel toe te schrijven is aan het gebrek aan geldmiddelen en niet aan het gebrek aan goeden wil, bevoegdheid en toewijding.

De achtbare Minister van Verkeerswezen heeft dit overigens begrepen, vermits hij voor het jaar 1931 de toelage voor de propaganda gebracht heeft van 300,000 op 500,000 frank, en bovendien persoonlijk stappen heeft gedaan bij de gemeente- en provinciale besturen om hunne poging bij die van den Staat te voegen.

Ofschoon wij dus hulde brengen aan zijn goeden wil en hem bedanken voor het belang dat hij in het vraagstuk van het toerisme stelt, was de Commissie niettemin eensgezind van gevoelen dat, wegens de groote nationale belangen die op het spel staan, het noodig is, voor 1931, het crediet van 500,000 frank op 2 millioen te brengen.

Cette subvention, jointe aux sommes que les villes, les provinces et les syndicats d'initiative se feront certainement un devoir de verser dans les caisses de l'organisme central, en vue d'une action commune de propagande, ne permettra encore à la Belgique, qu'un timide effort sur le marché du tourisme international.

Il suffit, pour s'en convaincre, de se reporter aux chiffres que j'ai cités tantôt, comme représentant les budgets de publicité de nos puissants concurrents.

Aussi, en proposant, pour cette année, le chiffre de 2 millions de francs, la Commission ne s'y est arrêtée que parce que elle a la conviction que le gouvernement saura prendre les mesures nécessaires pour parfaire le budget de notre Office National de Tourisme.

Dans cet ordre d'idées, il est bon de recommander à l'attention du Gouvernement, la proposition qui lui fut faite naguère par le Conseil Supérieur du Tourisme, et tendant à organiser chaque année une tombola nationale du tourisme, dont le produit net serait affecté à la propagande à l'étranger.

Organisée, comme l'a suggéré le Conseil Supérieur du Tourisme, la tombola en question, qui comporterait 10 millions de billets mis en vente au prix de 1 franc, atteindrait un triple but:

1° elle permettrait, sans charge ni pour le Trésor, ni pour les provinces, ni pour les communes, de réunir 5 millions de francs qui seraient consacrés à la mise en valeur de nos ressources touristiques, les 5 autres millions provenant de la vente des billets étant affectés à la constitution des lots;

2° elle mettrait en relief, aux yeux de nos nationaux, nos beautés artistiques et naturelles, chaque billet portant reproduction d'une vue d'un de nos sites ou de nos monuments;

3° elle provoquerait un accroissement des recettes de nos chemins de fer, une importante partie des lots consistant en abonnements de 5 et de 15 jours.

Ainsi doté, par les soins du Gouvernement, d'un budget qui atteindrait 7 millions de francs, dont 2 millions de francs votés par les Pouvoirs législatifs et 5 millions de francs provenant du produit de la tombola, notre Office du Tourisme constituerait un centre de puissante attraction pour les provinces et les endroits de tourisme, qui comprendraient qu'ils ont intérêt à se grouper autour de l'organisme central, et à lui apporter une aide proportionnée à leurs moyens.

Les dirigeants de nos communes et de nos provinces seraient de ce fait amenés à mettre en commun leurs bonnes volontés et leurs ressources, en vue de contribuer à la prospérité de notre petit pays, et ainsi, ne tarderait pas à se vérifier une fois de plus, l'efficacité de notre belle devise nationale: « L'Union fait la force ».

Création de gares souterraines

En suggérant ici l'idée de la création de gares souterraines, il ne s'agit pas d'entrer dans des considérations d'ordre technique, mais seulement de mettre en relief l'inutilité des dépenses qui se chiffrent en milliards pour l'agrandissement de certaines gares. Ainsi, les gares du

Deze tegemoetkoming, gevoegd bij de sommen welke de steden, de provinciën en de desbetreffende syndicaten in de centrale kas voor eene gemeenschappelijke propaganda ongetwijfeld zullen storten, zal slechts voldoende zijn voor een geringe actie op het gebied van internationaal toerisme.

Om zich daarvan te overtuigen, volstaat het de daar hooger aangehaalde cijfers na te gaan, welke onze machtige naburen aan deze publiciteit schenken.

De Commissie heeft voor dit jaar dan ook 2 miljoen voorgesteld, enkel omdat zij overtuigd is dat de Regeering de noodige maatregelen zal nemen om de begrooting van onzen Nationalen dienst van Toerisme aan te vullen.

In dezen gedachtengang is het goed de aandacht der Regeering te vestigen op het voorstel dat de Hoogere Raad voor Toerisme eertijds heeft gedaan om elk jaar eene nationale tombola voor Toerisme in te richten, waarvan de opbrengst zou dienen voor de propaganda in het buitenland.

Deze tombola, ingericht zooals de Hooge Raad voor Toerisme het voorstelt, zou 10 miljoen biljetten van 1 frank bedragen en een drievoudig doel bereiken:

1° Zonder last voor de Schatkist, noch voor de provinciën, noch voor de gemeenten, zou men aldus 5 miljoen kunnen besteden aan ons Toerisme, en 5 miljoen aan de prijzen.

2° Onze kunst en ons natuurschoon zouden worden bekend gemaakt, vermits elk biljet een landschap of een monument zou vertoonen.

3° Ook onze spoorwegen zouden er bij winnen, vermits een groot deel der prijzen zou bestaan in abonnementen van 5 en 14 dagen.

Onze dienst voor Toerisme zou aldus beschikken over eene begrooting van 7 miljoen — 2 miljoen verleend door de wetgevende macht en 5 miljoen door de opbrengst van de Tombola; deze dienst zou op deze wijze een centrum worden van machtige aantrekkingskracht voor de provinciën en de streken welke door toeristen bezocht worden, die zouden begrijpen dat zij er belang bij hebben zich aan te sluiten bij het centraal organisme om op hunne beurt hulp te bieden naar het vermogen van hunne krachten.

De overheden onzer gemeenten en provinciën zouden aldus er toe gebracht worden hun goeden wil en hunne middelen samen te voegen tot meerdere welvaart van ons landeken; en op die wijze zou eens te meer de waarheid van onze nationale leuze « Eendracht maakt macht » in het licht worden gesteld.

Ondergrondse stations

Wanneer wij hier het idee van het aanleggen van ondergrondse stations vooruitzetten, willen wij niet in beschouwingen treden van technischen aard, maar alleen in 't licht brengen het nutteloze van uitgaven die miljarden bedragen voor de uitbreiding van sommige sta

Nord et du Midi sont des constructions qui ne mettent nullement en relief le cachet esthétique de la belle ville de Bruxelles. Pour que l'harmonie artistique et décorative existe entre les gares et les autres bâtiments publics ou privés, un capital considérable sera absorbé; des expropriations multiples et onéreuses devront être prévues et malgré cela les gares situées au cœur des villes resteront toujours, quelque soit le style architectural qu'on leur donnera des installations anti-hygiéniques, par suite des émanations chimiques provenant de la fumée.

En rasant la gare du Nord et créant une gare souterraine de plus grande superficie, l'Etat pourrait réaliser un bénéfice de plusieurs milliards de francs par la mise en valeur du terrain devenant disponible, soit une superficie de 483,000 mètres carrés, et en évitant le coût toujours onéreux qui doit résulter de l'expropriation d'immeubles de grande valeur; établissements commerciaux et industriels. A une question adressée à l'honorable Ministre des Transports, il a été répondu que la mise de la gare du Nord en souterrain présenterait de grandes difficultés techniques, eu égard au niveau de la nappe aquifère, et que le coût de ces travaux serait considérable, mais qu'il n'est pas possible de le déterminer, même approximativement, sans une étude approfondie.

Il va sans dire qu'une entreprise de pareille envergure n'irait pas sans difficultés et que, avant de s'y engager, il soit nécessaire de la soumettre à une étude très sérieuse; ce ne sont pas là des raisons pour ne pas prendre cette idée en considération.

Le lit de la Senne ne doit pas être un obstacle et du reste cet obstacle peut être aisément éliminé, d'après l'avis même d'une compétence en la matière qui tout récemment, il y a trois mois, devant la Chambre de Commerce de Bruxelles, a donné une conférence des plus intéressantes au sujet du détournement voûté de la Senne et Métropolitain à Bruxelles. D'ailleurs à Paris comme à Londres le sol n'est pas plus favorable qu'à Bruxelles et pourtant les voies de communications souterraines dans ces villes sont très étendues. Enfin l'accroissement de la circulation dans les grandes agglomérations et les encombrements qui en résultent obligeront à bref délai de rechercher dans le souterrain l'assiette des moyens de transport.

C'est dans cet ordre d'idées que votre Rapporteur propose que l'étude de ce problème soit soumise à une Commission de techniciens.

II. — Administration de la marine

Le service des paquebots Ostende-Douvres est assuré en période d'hiver, deux services de jour; pendant la saison estivale, un service de nuit est organisé supplémentairement à partir de juillet jusqu'en septembre. Avant 1914 ce service de nuit fonctionnait pendant toute l'année et rencontrait l'approbation générale; il était utilisé surtout par des hommes d'affaires qui préférèrent voyager pendant leur sommeil perdant ainsi le moins de temps possible.

Le service de nuit supprimé, signifie la perte d'une

tions. Zoo zijn de Noord- en de Zuidstations gebouwen die het esthetiek cachet van de schoone stad Brussel geenszins doen uitkomen. Om kunstzinnige en decoratieve harmonie tot stand te brengen tusschen deze stations en de andere openbare of private gebouwen, zal een ontzaglijk kapitaal opgeslorpt worden; talrijke en kostbare onteigeningen zullen moeten gedaan worden en desondanks zullen de stations, in 't centrum van de steden gelegen, welke stijl men er ook aan geeft, altijd ongezonde instellingen blijven, door de scheikundige uitwasemingen van den rook.

Met het Noordstation te sloopen, en een grooter ondergronds station te bouwen, zou de Staat eene winst van vele milliarden frank kunnen verwezenlijken, door het te gelde maken van beschikbaar geworden gronden, namelijk eene oppervlakte van 483,000 m², en door aldus te vermijden de altijd zware kosten van het onteigenen van gebouwen van groote waarde, handels- en industrieinrichtingen. Op eene vraag gericht tot den Minister van Verkeerswezen, werd geantwoord dat het ombouwen van het Noordstation in ondergronds station, groote technische moeilijkheden zou opleveren wegens den stand van de waterlaag, en dat die werken ontzaglijk veel zouden kosten, maar dat het niet mogelijk is te ramen hoeveel, zelfs bij benadering, zonder grondige studie.

Het spreekt van zelf dat eene onderneming van dien omvang niet zonder moeilijkheden zou gaan, en dat het, alvorens er aan te beginnen, noodig is ze aan een ernstige studie te onderwerpen, dit zijn geene redenen om dit idee terzijde te schuiven.

De bedding van de Zenne moet geen hinderpaal wezen, en bovendien, die hinderpaal kan gemakkelijk vermeden worden, volgens het advies zelf van een ter zake bevoegd persoon, die onlangs, 3 maand geleden, voor de Kamer van Koophandel te Brussel, eene zeer merkwaardige voordracht heeft gehouden over de overwelfde afleiding van de Zenne, en over den Métropolitain te Brussel. Ten andere, te Parijs en te Londen is de grond niet gunstiger dan te Brussel, en nochtans zijn de ondergrondsche verbindingswegen in deze steden zeer uitgebreid. Ten slotte, de aangroei van het verkeer in de groote agglomeraties, en de verwarring die er uit voortvloeit, zullen weldra er toe dwingen in de ondergrondsche wegen de middelen te zoeken voor het verkeer. In dien geest stelt uw Verslaggever voor de studie van dit vraagstuk te onderwerpen aan eene Commissie van technici.

II. — Beheer van het Zeewezen

De dienst der pakketbooten Oostende-Dover wordt, gedurende den Winter, verzekerd door twee dagdiensten; gedurende den Zomer wordt ook een nachtdienst ingericht van af Juli tot September. Vóór 1914, werkte deze nachtdienst het heele jaar door, en werd algemeen goedgekeurd; vooral zakenlieden maakten er gebruik van omdat deze liever reizen gedurende hun slaap en aldus zoo weinig tijd als mogelijk verliezen. De afschaffing van den nachtdienst betekent het verlies van een belangwekkende cliënteel ten

clientèle très intéressante au profit d'autres lignes concurrentes.

Un membre ayant exprimé le vœu de voir se rétablir ce service pendant toute l'année, l'honorable Ministre des Transports a fait parvenir les renseignements suivants aux questions posées par votre rapporteur :

voordeele van mededingende scheepvaartlijnen. Een lid heeft den wensch uitgedrukt dezen nachtdienst opnieuw te zien invoeren gedurende het geheele jaar en de achtbare Minister van Verkeerswezen heeft dan ook met de volgende inlichtingen geantwoord op de door uw Verslaggever gestelde vragen :

Réponses aux questions de Monsieur le Député Vroome.
Antwoorden op de vragen van Volksvertegenwoordiger Vroome.

	1926	1927	1928	1929	1930
1. Nombre de traversées de nuit (simples) Getal reizen — overtocht 's nachts — (enkel biljet)	—	144	156	174	173
2. Moyenne des passagers par traversée de nuit (simple) Gemiddeld getal reizigers per overtocht 's nachts (enkel biljet)	—	166	165	189	194
janvier Januari	75	55	70	73	52
février Februari	42	51	60	55	47
mars Maart	55	62	65	81	60
avril April	142	167	182	147	182
mai Mei	190	102	152	146	132
3. Moyenne des passagers transportés par traversée de l'après-midi (simple) Gemiddeld getal reizigers per overtocht 's na- middags (enkel biljet)					
juin Juni	179	211	203	189	263
juillet Juli	351	372	363	336	373
août Augustus	482	474	483	498	538
septembre September	255	291	309	282	333
octobre October	83	98	93	88	89
novembre November	47	67	78	53	52
décembre December	56	66	67	60	56

4) En 1929, la perte moyenne par traversée d'hiver (simple) a été de 14,266 francs.

5) *Raisons de la suppression du service de nuit en hiver.*

Avant 1914, le service de nuit n'était utilisé que par un nombre dérisoire de passagers. Il ne présente, d'ailleurs, de réelle utilité qu'au point de vue du trafic postal.

Il ressort du tableau ci-dessous que la moyenne de passagers transportés la nuit, pendant les trois meilleurs mois de l'année (juillet, août et septembre) est nettement inférieure à la moyenne des passagers transportés par le ser-

4) In 1929 was het gemiddeld verlies per overtocht 's Winters (enkel biljet) 14,266 frank.

5) *Redenen waarom de nachtdienst 's Winters werd afgeschaft.*

Vóór 1914, werd de nachtdienst slechts door een gering getal reizigers benuttigd. Deze dienst heeft overigens geen ander werkelijk nut dan in verband met het postverkeer.

Uit onderstaande tabel blijkt dat het gemiddeld getal nachtreizigers, zelfs tijdens de 3 beste maanden van het jaar (Juli, Augustus en September) veel lager is dan het gemiddeld getal reizigers die 's namiddags worden over-

vice de l'après-midi, le moins utilisé des deux services de jour :

En 1927,	166	la nuit,	contre	379	l'après-midi;
En 1928,	165	»	»	385	»
En 1929,	189	»	»	372	»
En 1930,	194	»	»	415	»

En supposant que la proportion reste la même pendant les trois mois d'hiver (décembre, janvier, février), et étant donné que la moyenne des passagers transportés par les services de l'après-midi pendant ces mois a été de 54 en 1926-27, de 65 en 1927-28, de 65 en 1928-29 et de 53 en 1929-30, il est à présumer qu'une trentaine de passagers au plus emprunteraient journalièrement le bateau de nuit pendant ces mois, ce qui ne compenserait nullement les dépenses supplémentaires qu'il faudrait engager pour le maintien de ce service.

Celui-ci se présente, d'ailleurs, dans des conditions défavorables, résultant de la distance trop minime entre Ostende et Douvres. Une traversée de longue durée (Anvers-Harwich ou Le Havre-Southampton) épargne au passager une nuit d'hôtel, ce qui n'est pas le cas pour une traversée rapide Ostende-Douvres, le voyageur devant interrompre deux fois son sommeil; si, au contraire, la traversée de nuit Ostende-Douvres s'effectue à allure lente, elle fait perdre trop de temps et allonge la durée totale des relations entre les grandes villes continentales et Londres.

L'organisation de ce service ne se justifie qu'en été, quand une grande quantité d'excursionnistes sont attirés par les importantes réductions consenties et la faculté de diminuer les frais d'hôtel; il est certain que les voyageurs de ce genre ne se rendraient pas sur le Continent s'ils devaient le faire dans les conditions normales; mais la clientèle « excursionnistes » est inexistante en hiver.

En été, les services de nuit font, dans bien des cas, l'office de dédoublements de services de jour, dédoublements qui devraient, de toute façon, être organisés; cette situation n'existe pas en hiver.

6) *Raisons qui s'opposent au remplacement des services de l'après-midi par des services de nuit.*

Pour apporter des passagers au service maritime de l'après-midi, l'Administration des Chemins de fer a obtenu, à grand-peine, l'organisation de trains directs internationaux en correspondance avec ce service.

Si nous décidions de remplacer ce dernier par un service de nuit, il est certain que nous n'obtiendrions pas le bouleversement complet de tous ces services en relation avec le nôtre, de sorte que le résultat quasi-certain de cette décision serait que les voyageurs habitués à se servir du bateau de l'après-midi emprunteraient une ligne concurrente, sans qu'il existe aucune certitude qu'une source nouvelle alimenterait le trafic de nuit, qui serait, en somme, à créer de toutes pièces et sans la coopération indispensable des lignes de chemins de fer étrangères intéressées au fonctionnement de notre service Ostende-Douvres.

gezet, alhoewel de namiddagdienst het minst drukke verkeer heeft van de twee dagdiensten :

in 1927	166	's nachts	—	379	's namiddags
in 1928	165	id.		385	id.
in 1929	189	id.		372	id.
in 1930	194	id.		415	id.

In de veronderstelling dat de verhouding niet verandert gedurende de drie Wintermaanden (December, Januari, Februari) en daar het gemiddelde van de passagiers gedurende deze maanden door de namiddagdiensten vervoerd 54 geweest is in 1926-27, 65 in 1927-28, 65 in 1928-29 en 53 in 1929-30, is het waarschijnlijk dat gedurende deze maanden ten hoogste een dertigtal personen met de nachtboot zouden reizen, wat natuurlijk niet zou opwegen tegen de verhooging van uitgaven welke het gevolg zijn zou van de in-stand-houding van dezen dienst.

Trouwens de voorwaarden waarin deze dienst gedaan wordt zijn ongunstig omdat de afstand tusschen Oostende en Dover te gering is. Bij lange vaart (Antwerpen-Harwich of Le Havre-Southampton) spaart de passagier een nachtverblijf in een hôtel uit, wat niet het geval is met een snellen dienst Oostende-Dover, daar de reiziger zijn slaap twee keer zou moeten onderbreken. Indien, daarentegen, de nachtelijke dienst Oostende-Dover met trage vaart gebeurt, dan doet hij te veel tijd verliezen en wordt de duur van de reis tusschen de groote steden en het vasteland verlengd.

De inrichting van dezen dienst is alleen in den Zomer aannemelijk wanneer een groote hoeveelheid toeristen aangetrokken wordt door de belangrijke prijsverminderingen en in de gelegenheid gesteld wordt de hôtelkosten te verminderen. Zonder twijfel zouden reizigers, als deze hoogerbedoeld, zich niet naar het vasteland begeven indien zij zulks in normale omstandigheden zouden moeten doen. Deze « toeristische » clientèle bestaat niet in den Winter.

In den Zomer doen de nachtdiensten in vele gevallen den dienst van de ontubbelingen van dagdiensten, ontubbelingen die in ieder geval zouden moeten georganiseerd worden; die toestand bestaat niet in den Winter.

6) *Redenen die zich verzetten tegen de vervanging van de namiddagdiensten door nachtdiensten.*

Om passagiers te brengen bij den zeedienst van den namiddag heeft het Bestuur van de Spoorwegen met groote moeite de inrichting verkregen van internationale rechtstreekse treinen in aansluiting met dezen dienst.

Indien wij beslisten dezen laatsten dienst te vervangen door een nachtdienst, is het zeker dat wij niet de volledige verandering zouden bekomen van al deze diensten in verband met den onze, zoodat het bijna zeker resultaat van deze beslissing zou zijn dat de reizigers, gewend gebruik te maken van de namiddagboot, de concurreerende lijn zouden nemen, zonder dat er eenige zekerheid bestaat dat het nachtverkeer door andere reizigers zou vervangen worden, welke nachtdienst, ten slotte, in zijn geheel zou moeten opgericht worden en zonder de onmisbare medewerking van de buitenlandsche spoorlijnen, die belang hebben bij de werking van onzen dienst Oostende-Dover.

Dispositif de sauvetage

Votre rapporteur a saisi la commission d'une invention due à M. Van Rollegem, commandant d'artillerie, aviateur invalide de guerre et relative à un dispositif de sauvetage; cette invention a été brevetée le 25 septembre 1930 et a trait à un dispositif de sauvetage pour navires en détresse, comportant un ou plusieurs radeaux ou autres engins insubmersibles.

Actuellement les navires sont munis de canots ou radeaux de sauvetage généralement suspendus le long des deux côtés du navire par des dispositifs à poulies. Cette disposition présente plusieurs inconvénients, tels que lenteur de mise à l'eau, et risque de ne pouvoir employer que les canots placés le long d'un des côtés du navire lorsque celui-ci est trop incliné. De plus, par une mer mouvementée, les difficultés de mise à l'eau sont très grandes et les embarcations risquent de venir se briser contre la coque du navire, ou de se retourner.

En vue de remédier à ces inconvénients, il est prévu, suivant l'invention en question, de monter les radeaux ou autres engins insubmersibles sur des rails-guides.

Suivant une forme de réalisation particulière de l'invention, et en vue de faciliter encore la mise à l'eau de ces radeaux, il est prévu de monter ces radeaux sur les dits rails-guides par l'intermédiaire d'une plate-forme tournante, elle-même munie de glissières. Enfin, il est prévu d'utiliser comme engins de sauvetage, soit des radeaux perfectionnés, engins insubmersibles ou bouées navigables qui, entre autres, peuvent être munis de cabines ou compartiments étanches où prendront place les passagers. Moteurs et hélices, postes de télégraphie sans fil et des organes élastiques en vue de jouer le rôle de pare-chocs, en complètent l'équipement.

Ce dispositif est de nature à remédier aux lacunes que présente le système de sauvetage actuel. A chaque naufrage nous apprenons que plusieurs ou la totalité des canots se retournent pendant la mise en mer. Triste fatalité, les éléments semblent s'acharner sur les embarcations des femmes et des enfants, comme l'indiquent les listes noires des victimes de la mer. Remarquons que suivant le sens dans lequel le navire donne de la bande, une rangée complète de canots de sauvetage peut devenir inutilisable. De plus, chaque embarcation nécessite pour son lancement l'intervention minimum de deux hommes d'équipage, opération lente et peu certaine. Le but de l'invention est de réaliser un lancement rapide effectuée automatiquement.

La plate-forme tournante dont il est fait mention ci-dessus favorise l'opération dans ce double but; elle est actionnée par air comprimé ou par l'électricité.

Les radeaux actuellement employés ne conviennent pas pour le sauvetage en raison de leurs dimensions trop petites, de leur fragilité, leur construction ne leur permettant pas de tenir la mer le temps voulu. Il faut que les passagers puissent se sauver par leurs propres moyens sans avoir immédiatement recours à l'aide problématique des autres navires. Les principes qui sont à la base des travaux et des

Reddingstoestel

Uw verslaggever heeft aan de Commissie eene uitvinding voorgelegd van den heer Van Rollegem, artilleriecommandant, vlieger, oorlogsinvalide; zij heeft betrekking op een reddingstoestel en werd gebreveteerd op 25 September 1930; het toestel is bestemd om aan hulpbehoevende booten redding te brengen; het omvat een of meer vlotten of andere op het water drijvende tuigen. Thans worden de schepen voorzien met reddingsbooten of -vlotten, welke gewoonlijk aan beide zijden van het schip opgehangen zijn door middel van een toestel dat met katrollen werkt. Dergelijke inrichting brengt talrijke nadeelen mede zooals traagheid bij het te water zetten van de booten, en gevaar dat slechts deze booten kunnen gebruikt worden welke geplaatst zijn langs een der zijden van het schip, wanneer dit al te zeer naar het water helt. Wanneer, bovendien, de zee woelig is, wordt de moeilijkheid om de booten te water te zetten zeer groot en het gevaar bestaat dat zij verbrijzeld worden tegen het schip zelf, of omkantelen.

Ten einde deze nadeelen te verhelpen, wordt, volgens bedoelde uitvinding, voorzien dat de vlotten en andere drijvende tuigen op sporen aangebracht zijn. Volgens een bijzonderen vorm van verwezenlijking der uitvinding, en ten einde het te water brengen van deze vlotten te vergemakkelijken, wordt voorzien dat zij op bedoelde sporen worden geleid door middel van een draaischijf waarop een glijspoor aangebracht is. Ten slotte wordt voorzien dat als reddingsmiddel gebruikt wordt: hetzij verbeterde vlotten, tuigen die niet kunnen zinken of drijvende boeien, welke, onder meer kunnen voorzien worden met afgesloten vakken of cellen, waar de passagiers plaats nemen. Motoren en schroeven, posten voor draadlooze telegrafie en toestellen om tegen de schokken te beveiligen, vullen de toerusting aan.

Door dit toestel kunnen de leemten in het huidig reddingstoestel aangevuld worden. Bij elke schipbreuk hooren wij dat talrijke of al de booten omgekanteld zijn zoodra zij te water gelaten werden... Droevig noodlot, de elementen schijnen vooral hun woede bot te vieren op de booten met vrouwen en kinderen, zooals blijkt uit de zwarte lijsten van de schipbreukelingen. Laten wij er verder bijvoegen dat, naargelang het schip naar deze of geene zijde overhelt, een volle rij reddingsbooten onbruikbaar worden kan. Daarenboven zijn er voor het te-water-laten van elke boot ten minste twee leden van de bemanning noodig, een traag en onzeker werk bijgevolg.

De uitvinding heeft voor doel een vlug uit te voeren automatische te-water-lating. Door de draaischijf, waarvan hooger sprake, wordt dit tweevoudig doel verwezenlijkt; zij wordt gedreven door middel van samengeperste lucht of electriciteit.

De vlotten welke thans gebruikt worden zijn niet geschikt voor redding omdat zij te klein en te broos zijn en niet den vereischten tijd in zee kunnen blijven.

De opvarenden moeten zich met eigen middelen in veiligheid kunnen brengen zonder onmiddellijk beroep te moeten doen op de problematische hulp van andere schepen.

recherches effectués par l'inventeur sont : la certitude de pouvoir lancer à la mer les engins insubmersibles et aussi la certitude de pouvoir les maintenir à la mer pendant le temps voulu.

Déjà le Ministre de la Marine de France a institué une Commission spéciale pour l'examen de ce brevet et nous exprimons le vœu pour que l'honorable Ministre des Transports veuille encourager dans la mesure la plus large possible les efforts louables de notre compatriote.

*
**

Un membre a soulevé la situation des mécaniciens-chefs des paquebots Ostende-Douvres dont le barème actuel est de 20,000 à 36,000 francs, le maximum étant atteint après dix-huit ans de service dans ce grade; avant 1914, ce barème était 2,700 à 4,500 francs après six ans de service; cette péréquation représente les coefficients 7,4 et 8, alors que les coefficients 8,55 et 9,58 ont été appliqués pour la catégorie de fonctionnaires d'un grade inférieur.

Or, au développement toujours croissant du machinisme correspondent des connaissances plus étendues et une responsabilité plus grande pour les mécaniciens-chefs.

Votre Commission est d'avis qu'un redressement de barème s'impose pour ces fonctionnaires méritants.

AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR LA COMMISSION :

ART. 31. — *Subside pour la propagande touristique* : **2,000,000 de francs.**

Le Rapporteur,

E. VROOME.

Le Président,

M. HALLET.

De beginselen welke ten grondslag liggen van de werken en opzoekingen door den uitvinder gedaan zijn : de zekerheid onzinkbare reddingstuigen in zee te kunnen voeren en de zekerheid deze den noodigen tijd vlottend te kunnen houden.

Het Fransch Ministerie van Marine heeft een bijzondere commissie in 't leven geroepen om dit brevet te onderzoeken.

Wij drukken den wensch uit dat de achtbare Minister van Verkeerswezen, in de ruimste mate van het mogelijke, de loffelijke pogingen van onzen landgenoot moge steunen.

*
**

Een lid heeft de aandacht gevestigd op den toestand van de hoofdmachinisten van de pakketbooten Oostende-Dover, wier huidig barema tusschen 20,000 en 36,000 frank schommelt. Na 18 jaren dienst in dezen graad wordt het maximum bereikt; vóór 1914 schommelde dit barema tusschen 2,700 tot 4,500 frank na 6 jaren dienst; deze péréquatie berust op de coëfficiënten 7,4 en 8, terwijl de coëfficiënten 8,55 en 9,58 toegepast werden voor ambtenaren van een lagere graad.

Welnu, de gestadige ontwikkeling van het machinisme vereischt een steeds uitgebreider kennis en een grooter verantwoordelijkheid vanwege de hoofdmachinisten.

Uw Commissie is dan ook van meening, dat het barema van deze verdienstelijke ambtenaren moet herzien worden.

AMENDEMENT DOOR DE COMMISSIE VOORGESTELD :

ART. 31. — *Toelage voor de toeristische propaganda* : **2,000,000 frank.**

De Verslaggever,

E. VROOME.

De Voorzitter,

M. HALLET.