

Kamer der Volksvertegenwoordigers		Chambre des Représentants
Zittingsjaar 1936-1937	N° 158	Session de 1936-1937
N° 4xviii: BEGROOTING		BUDGET N° 4xviii

BEGROOTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1937.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE VERKEERSWEZEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER VAN HECKE.

MEVROUWEN, MINNE HEEREN,

Het ontwerp van begrooting voor 1937 bedraagt 167,112,000 frank. In dit bedrag zijn begrepen de kredieten: a) voor den Keurraad voor papier; b) het Hoog Comité van Toezicht, en c) het Centraal Bureau voor Drukwerk. Die diensten zijn van belang voor alle ministerieele departementen, zoodat de uitgaven betreffende het vervoer 138,610,988 frank bedragen.

Onderstaande tabel laat toe de huidige begrooting te vergelijken met die der laatste twee jaren, zoowel in globaal opzicht als in opzicht van het respectievelijk belang der kredieten voorzien voor de verschillende inrichtingen die van het Departement van Verkeerswezen afhangen. Zij vermeldt eveneens het bedrag der uitzonderlijke kredieten uitgetrokken op de buitengewone begrooting en deze verleend door den D. E. H. (Dienst voor Economisch Herstel).

De verschillen door deze cijfers aangegeven, blijken het

Dit verslag n° 158 werd rondgedeeld op 6 Maart 1937.
(Reglement van de Kamer, art. 91, n° 5.)

van Belgische Spoorwegen, wordt de rechtstreeksche bedrijfsneming van den pakketbootdienst Oostende-Dover en gedeeltelijk die van het Luchtvervoer niet meer door het Departement van Verkeerswezen verzekerd. Het deelt die

(1) De Commissie bestond uit de heeren Mundelee, voorzitter; De Bruyn (P.), Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Pourquaet, Samyn. — Baillon, Debruyne (R.), Delputte, Delvaux, Laenen, Van Hecke, Vouloir. — Desmidt, Van Glabbeke. — Caignet, Vermer. — Leuridan. — Berlemont.

BUDGET

du Ministère des Transports pour l'exercice 1937.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRANSPORTS (1)
PAR M. VAN HECKE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de budget pour 1937 s'élève à 167,112,000 fr. Dans ce montant sont compris les crédits pour: a) la Commission de réception des papiers; b) le Comité supérieur de contrôle et c) l'Office central des imprimés. Ces services intéressent tous les départements ministériels, de sorte que les dépenses concernant les transports s'élèvent à 138,610,988 francs.

Le tableau ci-dessous permet de comparer le budget actuel à celui des deux dernières années, tant du point de vue global que de celui de l'importance respective des crédits prévus pour les différents organismes relevant du Département des Transports. Il signale également le montant des crédits exceptionnels inscrits au budget extraordinaire et ceux accordés par l'Orec (Office de reconstruction économique).

Les différences accusées par ces chiffres annuels sont dues aux fluctuations de l'index et aux mesures dictées

Le présent rapport n° 158 a été distribué le 6 mars 1937 (Règlement de la Chambre, art. 91, n° 5.)

l'exploitation directe du service des paquebots Oostende-Douvres et en partie celle des Transports aériens. Il partage cette mission avec la Société anonyme belge pour

(1) La Commission était composée de MM. Mundelee, président; De Bruyn (P.), Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Pourquaet, Samyn. — Baillon, Debruyne (R.), Delputte, Delvaux, Laenen, Van Hecke, Vouloir. — Desmidt, Van Glabbeke. — Caignet, Vermer. — Leuridan. — Berlemont.

Kamer der Volksvertegenwoordigers		Chambre des Représentants
Zittingsjaar 1936-1937	N° 158	Session de 1936-1937
N° 4xviii: BEGROOTING		BUDGET N° 4xviii

BEGROOTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1937.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE VERKEERSWEZEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER VAN HECKE.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van begrooting voor 1937 bedraagt 167,112,000 frank. In dit bedrag zijn begrepen de kredieten: a) voor den Keurraad voor papier; b) het Hoog Comité van Toezicht, en c) het Centraal Bureau voor Drukwerk. Die diensten zijn van belang voor alle ministerieele departementen, zoodat de uitgaven betreffende het vervoer 138,610,988 frank bedragen.

Onderstaande tabel laat toe de huidige begrooting te vergelijken met die der laatste twee jaren, zoowel in globaal opzicht als in opzicht van het respectievelijk belang der kredieten voorzien voor de verschillende inrichtingen die van het Departement van Verkeerswezen afhangen. Zij vermeldt eveneens het bedrag der uitzonderlijke kredieten uitgetrokken op de buitengewone begrooting en deze verleend door den D. E. H. (Dienst voor Economisch Herstel).

De verschillen door deze cijfers aangegeven, blijken het te zijn van de schommelingen van het index van de maatregelen ingegeven door den economischen toestand.

De begrooting van Verkeerswezen is tevens een exploitatiebegrooting en een hestuursbegrooting.

Sedert de oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, wordt de rechtstreeksche inbedrijfneming van den pakketbootdienst Oostende-Dover en gedeeltelijk die van het Luchtvervoer niet meer door het Departement van Verkeerswezen verzekerd. Het deelt die

(1) De Commissie bestond uit de heeren Mundeeler, voorzitter; De Bruyn (P.), Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Pourquaet, Samyn. — Baillon, Debruyne (R.), Delputte, Delvaux, Laenen, Van Hecke, Vouloir. — Desmidt, Van Glabbeke. — Caignet, Vermer. — Leuridan. — Berlemont.

BUDGET

du Ministère des Transports pour l'exercice 1937.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRANSPORTS (1)
PAR M. VAN HECKE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de budget pour 1937 s'élève à 167,112,000 fr. Dans ce montant sont compris les crédits pour: a) la Commission de réception des papiers; b) le Comité supérieur de contrôle et c) l'Office central des imprimés. Ces services intéressent tous les départements ministériels, de sorte que les dépenses concernant les transports s'élèvent à 138,610,988 francs.

Le tableau ci-dessous permet de comparer le budget actuel à celui des deux dernières années, tant du point de vue global que de celui de l'importance respective des crédits prévus pour les différents organismes relevant du Département des Transports. Il signale également le montant des crédits exceptionnels inscrits au budget extraordinaire et ceux accordés par l'Orec (Office de reconstruction économique).

Les différences accusées par ces chiffres annuels sont dues aux fluctuations de l'index et aux mesures dictées par la situation économique.

Le budget des Transports est à la fois un budget d'exploitation et un budget d'administration.

Depuis la création de la Société nationale des Chemins de fer, le Département des Transports n'assure plus que l'exploitation directe du service des paquebots Ostende-Douvres et en partie celle des Transports aériens. Il partage cette mission avec la Société anonyme belge pour

(1) La Commission était composée de MM. Mundeeler, président; De Bruyn (P), Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Pourquaet, Samyn. — Baillon, Debruyne (R.), Delputte, Delvaux, Laenen, Van Hecke, Vouloir. — Desmidt, Van Glabbeke. — Caignet, Vermer. — Leuridan. — Berlemont.

Tableau donnant par Administration ou Service le montant des dépenses pour les exercices 1935, 1936 et 1937
Tabel met aanduiding, per Bestuur of Dienst, van de bedragen der uitgaven over de dienstjaren 1935, 1936 en 1937

Organismes communs à tous les départements Gemeenschappelijke inrichtingen voor alle departementen	Organismes	Dépenses de personnel		Dépenses de matériel	Dépenses diverses	Dépenses exceptionnelles	Totaux	Budget extraordinaire et Orec
	—	—		—	—	—	—	—
	Inrichtingen	Uitgaven voor personeel		Uitgaven vr materieel	Allerlei uitgaven	Uitzonderlijke uitgaven	Totalen	Buitengewone begroting en Orec
	Commission de réception des papiers	1935	286.608	38.365			324.973	
	—	1936	312.530	43.800			356.330	
	Keurraad voor papier	1937	308.359	43.600			351.959	
	Comité supérieur de contrôle	1935	1.797.564	284.082			2.081.646	
	—	1936	1.980.160	350.000			2.330.160	
	Hoog Comité van toezicht	1937	1.928.350	357.000			2.285.350	
	Office central des imprimés	1935	1.176.612	18.255.750	25		19.432.387	
	—	1936	1.167.550	23.817.350	5.500		25.020.400	
	Centraal Bureau voor drukwerk	1937	1.059.755	25.122.550	5.500		26.187.815	
	ORGANISMES PROPRES AU DÉPARTEMENT						Totaux 1935 21.839.006	
	INRICHTINGEN EIGEN AAN HET DEPARTEMENT						— 1936 27.706.690	
	Administration Centrale						Totalen 1937 28.825.124	
	—	1935	3.567.018	577.235	23.784.356	1.118.252	28.986.861	
	Hoofdbestuur	1936	3.965.650	741.652	26.074.000	—	30.781.302	
	—	1937	4.180.868	985.302	31.351.975	—	36.518.145	
	Marine	1935	41.798.076	24.489.915	2.954.752	683.595	69.926.338	— 35.589.500 (B. E.)
	—	1936	45.768.580	28.010.679	3.285.850	704.100	77.769.209	577.500 (B. E.) et 110.900.000 (Orec)
	Zeewezen	1937	44.382.000	29.038.405	4.004.935	883.000	78.310.340	— 4.802.000 B. E. et 125.900.000 (Orec)
	Aéronautique	1935	3.750.000	1.900.000	15.697.517	—	21.347.517	— 1.801.500 (B. E.)
	—	1936	4.436.010	2.372.488	15.955.500	—	22.463.943	— 1.940.500 (Orec)
	Luchtvaart	1937	4.536.070	3.110.933	15.585.500	550.000	23.782.503	— 14.800.000 (Orec)
	Totaux 1935						120.260.716	
	— 1936						131.014.434	
	Totalen 1937						138.610.983	
	Tot. généraux						142.499.722	
	—						158.721.144	
	Algèr. totalen						167.436.112	

taak met de « Belgische naamlooze vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (S.A.B.E.N.A.) » welke er het commercieel bedrijf van waarneemt krachtens de wet van 25 Mei 1929.

Het Departement van Verkeerswezen is belast met het beleid van den onderbouw op den grond, dit zijn de vliegvelden, de bebakenings- en seingevingdiensten der luchtvaartwegen, en den inlichtingsdienst voor de bestuurders, tijdens hunne reizen.

Het bestuur der burgerlijke luchtvaart neemt dus werkelijk deel aan het technische bedrijf der vergunde lijnen. Zijn betrekkingen met de Sabena zouden niet beter kunnen worden vergeleken dan met die welke bestaan tusschen den Staat, eenerzijds, de binnenscheepvaart en de koopvaardij, anderzijds, die, mits retributies, gebruik maken van zijn waterwegen, havens, instellingen en van zijn personeel.

Nochtans worden die retributies, wat het luchtvervoer betreft, vervangen door een deelneming in de gebeurlijke winsten, deelneming welke trouwens steunt op andere redenen. De Staat is, inderdaad, de voornaamste aandeelhouder van de Sabena en waarborgt aan deze de voordelen van een feitelijk monopolie.

Buiten deze taak van rechtstreekschen of geassocieerden ondernemer, moet het Departement van Verkeerswezen het toezicht en de controle waarnemen over het beleid der vergunningshouders. Het moet instaan voor de veiligheid van gebruikers en van derden en, in het algemeen belang, zorgen voor de harmonische uitbreiding der verschillende wijzen van transport, in functie van de ontplooiing van onze nationale bedrijvigheid.

In dit opzicht, kenschetst en concretiseert de begroting van verkeerswezen onze vervoerpolitiek. Deze berust op aanmoedigings- en bijstandsmaatregelen en tevens op samenordeningsmaatregelen.

De eerste gelden vooral voor het internationaal vervoer (zee- en luchtvervoer) en vinden hun reden van bestaan in de hulp welke door de vreemde regeeringen wordt verleend aan de firma's van hun land.

De tweede hebben vooral belang voor de binnenlandse markt en hebben voor doel een einde te maken aan de wanordelijke en schadelijke mededinging die de onderscheidene middelen van vervoer elkaar aandoen. Het spreekt van zelf dat de coördinatie van het vervoer, kiesch en ingewikkeld vraagstuk, de coördinatie veronderstelt van de bestuurlijke diensten waarvan niet alleen de verschillende vervoermiddelen afhangen, doch vooral degenen die zich met een bepaald middel van vervoer bezighouden. Zoo hangt het baanvervoer te gelijk af van het departement van Openbare Werken en van dit van Verkeerswezen; zoo is de luchtvaart bestuurlijk gesplitst in burgerlijke en in militaire luchtvaart. Anderzijds, komt het nogal logisch voor dat de bevoegdheid van het Departement van Verkeerswezen zich zou uitstrekken tot gansch het vervoer, ook dit over de binnenwateren. De Commissie van Verkeerswezen verheugde zich over het initiatief onlangs getroffen door den Minister van Verkeerswezen die een interministerieele commissie heeft opgericht als verbinding tusschen de binnenscheepvaart, het spoor en den weg.

Ten slotte, loopt elke coördinatie-poging gevaar haar doel

l'exploitation de la Navigation aérienne (S.A.B.E.N.A.), qui en assure l'exploitation commerciale en vertu de la loi du 25 mai 1929.

Le Département des Transports est chargé de l'organisation et de la gestion de l'infrastructure terrestre, c'est-à-dire des aérodromes, des services de balisage, de signalisation des voies aériennes et du service de renseignements aux pilotes durant leurs voyages.

L'administration de l'aéronautique civile participe donc effectivement à l'exploitation technique des lignes concédées. Ses rapports avec la Sabena ne pourraient être mieux comparés qu'à ceux qui existent entre l'Etat, d'une part, la batellerie et la marine marchande, d'autre part, qui utilisent, moyennant redevances, ses voies d'eau, ses ports, ses installations et son personnel.

En ce qui concerne les transports aériens toutefois, les redevances sont remplacées par une participation dans les bénéfices éventuels, participation justifiée d'ailleurs par d'autres raisons. L'Etat, en effet, est le principal actionnaire de la Sabena et lui garantit les avantages d'un monopole de fait.

En dehors de cette mission d'exploitant direct ou associé, le Département des Transports doit assurer la surveillance et le contrôle de la gestion des concessionnaires. Il doit garantir la sécurité des usagers et des tiers et veiller, dans l'intérêt général, au développement harmonieux des divers modes de transport en fonction de l'épanouissement de notre activité nationale.

A ce titre, le budget des transports caractérise et concrétise notre politique des transports. Celle-ci repose sur des mesures d'encouragement et d'assistance et sur des mesures de coordination.

Les premières concernent surtout les transports internationaux (maritimes et aériens) et trouvent leur justification dans l'aide que fournissent les gouvernements étrangers aux firmes de leur pays.

Les secondes intéressent avant tout le marché intérieur et ont pour but de mettre fin à la concurrence désordonnée et ruineuse que se font entre eux les divers modes de transport. Il va de soi que la coordination des transports, problème délicat et compliqué, présuppose la coordination des services administratifs, dont relèvent non seulement les différents modes de transports mais surtout ceux qui s'occupent d'un mode de transport déterminé. C'est ainsi que les transports routiers dépendent à la fois du Département des Travaux publics et de celui des Transports; que l'aéronautique est administrativement scindée en aéronautique civile et militaire. D'autre part, il semble assez logique que la compétence du Département des Transports s'étende à tous les transports, y compris ceux par voies d'eau intérieures. La Commission des Transports s'est réjouie de l'initiative, prise récemment par M. le Ministre des Transports, en créant une commission interministérielle qui servira de trait d'union entre la batellerie, le rail et la route.

Enfin, toute tentative de coordination risque de man-

te missen, zoo zij niet kan steunen op een doelmatige documentatie die enkel kan aangelegd worden door een bevoegden dienst voor statistische gegevens, uitgerust om met de noodige spoed en getrouwheid de inlichtingen te verstrekken, die de verschillende middelen van vervoer aanbelangen. Op dit gebied, mag de Nationale Spoorwegmaatschappij tot voorbeeld gesteld worden.

Van deze verschillende standpunten uit, heeft uwe Commissie de ontleding van de begroting aangevat. Hare aandacht werd echter bijzonder gevestigd op den deficitaireren toestand van de N. M. B. S. en van de Luchtvaart.

Wat deze laatste betreft, heeft de jongste ramp van Oran er haar toe aangezet hare bestuurlijke organisatie en hare betrekkingen met de Sabena van dicht bij te onderzoeken. Uwe Commissie heeft er aan gehouden haar rouwbeklag te betuigen aan de families der slachtoffers. Zij was van meening dat zij het aandenken der moedige bestuurders eerde en diende, met de aandacht van de Kamer en van de Regering te vestigen op de dringende noodzakelijkheid de inspanningen te vermeerderen om ons land te begiftigen met een eerste rangs luchtvloot, gebouwd volgens de jongste uitvindingen en die zoo volledig mogelijk beantwoordt aan de eischen van de veiligheid en aan die van onze economische toekomst.

Uw verslaggever heeft dan ook niet geaarzeld af te breken met de traditie en in zijn werk de prioriteit te geven aan de luchtvaartdiensten.

Vooralleer hier echter mede aan te vangen, houdt hij er aan zijn erkentelijkheid te betuigen aan den heer Minister van Verkeerswezen die al de vergaderingen met zijn aanwezigheid vereerd heeft, voor zijn gediensigheid om de taak van de Commissie te vergemakkelijken.

EERSTE DEEL.

Luchtvaart.

Onderstaande tabel, zoo mede de aan dit verslag gehechte kaart (blz. 24), zijn een synthese van de door ons land sedert 1924 verkregen uitslagen, in het domein van de handelsluchtvaart, onder de bescherming van den Staat.

Geschiedkundig overzicht. — De verbinding België-Congo, in Februari 1935 ingewijd, teekent een beslissenden stap op den geschiedkundigen weg van onze handelsluchtvaart die haar leven aan wijlen Koning Albert I te danken heeft. Hij zag in 't verschiep de uitgebreide rol welke aan de luchtvaart was voorbehouden; ook haastte Hij zich, onmiddellijk na den wapenstilstand, de taak ter hand te nemen en de hulp in te roepen van enkele baanbrekers, meestal militaire vliegers.

Reeds van 1 April 1919 af, kwam een Studiesyndicaat tot stand, uit hetwelk weldra een Nationale Maatschappij geboren werd, voor de studie van het luchtvervoer (S.N.E.T.A.). In Afrika, was insgelijks een Studiecomité tot stand gekomen, voor de luchtvaart, in Congo (C.E.N.A.C.), wiens allereerst doel was : de inrichting van een regelmatige lijn tusschen Kinshasa en Stanleyville,

quer son but, si elle ne peut s'appuyer sur une documentation judicieuse, que seul peut fournir un service de statistique compétent, outillé pour donner, avec toute la diligence et l'exactitude requises, les renseignements intéressant les divers trafics. A ce point de vue, la Société nationale des Chemins de fer mérite d'être citée en exemple.

C'est en se plaçant à ces différents points de vue que votre Commission a abordé l'analyse du budget. Son attention toutefois a été retenue spécialement par la situation déficitaire de la S. N. C. F. B. et de l'Aéronautique.

Pour cette dernière, la catastrophe récente d'Oran l'a incitée à examiner de près son organisation administrative et ses rapports avec la Sabena. Votre Commission a tenu à s'associer au deuil qui frappe les familles des victimes. Elle a estimé que c'est honorer et servir la mémoire des vaillants pilotes que d'appeler l'attention de la Chambre et du Gouvernement sur la nécessité impérieuse d'intensifier les efforts pour assurer à notre pays une flotte aérienne de premier ordre, s'inspirant des derniers progrès et répondant aussi pleinement que possible aux exigences de la sécurité et à celles de notre avenir économique.

Aussi votre rapporteur n'a-t-il pas hésité à rompre avec la tradition en réservant dans son travail la priorité aux services de l'aéronautique.

Avant de l'aborder, toutefois, il tient à exprimer à M. le Ministre des Transports, qui a honoré toutes les séances de sa présence, sa reconnaissance pour l'empressement qu'il a mis à lui faciliter sa tâche.

PREMIERE PARTIE.

Aéronautique.

Le tableau ci-dessous, de même que la carte annexée à ce rapport (p. 24), constituent une synthèse des résultats atteints par notre pays, depuis 1924, dans le domaine de l'aéronautique marchande, sous l'égide de l'Etat.

Aperçu historique. — La liaison Belgique-Congo, inaugurée en Février 1935, marque une étape décisive dans l'histoire de notre aviation marchande, qui doit sa création à feu le Roi Albert I^{er}. Pressentant le rôle immense réservé à la locomotion aérienne. Il s'empresse, dès l'armistice, de passer à l'action en utilisant le concours de quelques pionniers, pour la plupart d'anciens aviateurs militaires.

Dès le 1^{er} avril 1919, un syndicat d'études fut constitué, d'où devait sortir bientôt une société nationale pour l'étude des transports aériens (S.N.E.T.A.). En Afrique, un comité d'études avait également été créé pour la navigation aérienne au Congo (C.E.N.A.C.), ayant comme premier but l'organisation d'une ligne régulière entre Kinshasa et Stanleyville, et d'un service de photographie aérienne. La réa-

Tableau révisé donnant un extrait des résultats de toutes les exploitations de la Sabena-Europe depuis l'année 1924 jusque fin 1936

Herziene tabel met uittreksel van de uitslagen van alle exploitaties der Sabena-Europa, van het jaar 1924 af tot einde 1936

ANNÉES — JAREN	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Distances parcourues en kilomètres Afgelegde afstanden in kilometers.	276.913	232.844	144.959	179.021	369.278	569.937	1.145.836	1.238.427	1.199.634	1.098.237	1.175.818	1.347.161	1.602.031
Tonnes/kilom. offertes au total Totaal aangeboden km./ton.	167.793	194.069	137.829	154.673	328.780	553.421	1.104.970	1.225.684	1.158.376	1.083.378	1.151.040	1.689.339	2.607.355
Tonnes/kilom. transportées au total Totaal der vervoerde km./ton.	31.797	84.107	81.107	62.674	120.357	157.370	296.367	368.118	366.353	471.841	512.965	801.723	1.085.992
Passagers transportés sur les lignes régulières Passagiers vervoerd op de regelmatige lijnen.	681	1.462	1.020	1.579	2.847	3.728	7.314	7.771	8.395	11.222	13.239	20.951	24.551
Poids des messageries (journaux et exc. bagages compris en kgr.). Gewicht der bestelgoederen (dagbladen en reisgoederen in kilogr. inbegrepen).	16.810	67.275	68.868	40.781	105.526	229.980	236.368	345.168	260.166	300.631	316.758	417.218	518.179
Poids du courrier postal et colis postaux en kilogr. Gewicht der poststukken en postcolli inbegrepen.	13.709	10.967	142	329	3.172	8.432	38.750	54.720	35.268	28.943	30.224	40.771	52.457
Régularité en pour cent de nombre de voyages entièrement effectués par rapport au nombre de voyages prévus. Regelmatigheid in percentage uitgedrukt van het aantal geheel afgelegde reizen in verhouding tot het aantal voorziene reizen.	88	95,5	96	98	99	99	99,1	99,15	99,20	»	»	»	»
Nombre d'accidents ayant causé la mort de passagers Aantal ongevallen welke den dood der passagiers voor gevolg hadden.	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	1 accident 1 ongeval	néant nihil
Nombre d'accidents avec lésions non-mortelles aux passagers. Aantal ongevallen met niet dodelijke verwondingen der passagiers.	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil
Messageries ou bagages accidentés ou perdus. Bestelgoederen of reisgoederen waaraan een ongeval is overkomen of die werden verloren.	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil	néant nihil

en van een lucht-fotodienst. De uitwerking van dit plan werd aan de S.N.E.T.A. toevertrouwd, welke daartoe een Staatstoelage genoot.

De eerste vluchten werden in 1930 ondernomen en, op 1 Juli 1921, werd de regelmatige exploitatie ingehuldigd van de lijn Kinshassa-Stanleyville, welke den naam ontving van L.A.R.A. : luchtlijn Koning Albert.

In Europa, van 1919-1922, werden vliegdiens ten inge-richt tusschen Brussel, Parijs, Londen en Amsterdam.

In 1920, wordt de S.N.E.T.A. aangevuld door de Belgische N. V. voor luchtvaartconstructie : de S.A.B.C.A. Gedurende eenigen tijd, kon deze rekenen op de medewerking van het Departement van Landsverdediging, namelijk onder den naam van jaarlijksche gewaarborgde bestellingen.

Het was, echter, slechts in 1923, dat de eigenlijk gezegde bedrijfsperiode aanving, door de oprichting van een Belgische N. V. voor de inbedrijfneming van de luchtvaart : de S.A.B.E.N.A. Doch, dit maal, verschijnen de Staat en de Belgische Kolonie als medestichters. Het inzetkapitaal werd bepaald op 6 miljoen. Sindsdien, werd het achtereenvolgens opgevoerd tot 10,000,000 (1927) en tot 20 miljoen aan Sabena-Europa werd toegekend, te verdeelen ciaal regime voor den aankoop van haar vliegmaterieel en verleende haar insgelijks zijn waarborg en dien van de Kolonie, voor de uitgifte van obligaties.

Van 1923 tot 1928, bekam zij toelagen waarvan het bedrag, ieder jaar, werd bepaald en dat verschilde van 1 1/2 tot 6 miljoen.

Achtereenvolgens, werden wijzigingen aan haar statuut toegebracht, bij Koninklijk besluit van 13 October 1926 en bij de wetten van 16 Augustus 1927 en van 25 Mei 1929. Het was in dat jaar, dat een globale toelage van 234 miljoen aan Sabena-Europa werd toegekend, te verdeelen over een periode gaande tot 1937.

De Staat werd alzoo de voorname aandeelhouder van het organisme dat hij tot een openbaren dienst maakte, die het « feitelijk monopolie » bekam van de exploitatie der regelmatige lucht-vervoerlijnen in Europa en in Afrika. Dit was het uitgangspunt van een luchtpolitiek welke, voortaan, een plaats bekleedde in het algemeen kader van de vervoerpolitiek.

Het speciaal regime dat Sabena-Congo geniet, bestaat hoofdzakelijk in een waarborg ter zake van de vracht. De verbinding België-Congo wacht nog steeds op het definitief statuut.

Huidige toestand. — Van 1924 tot 1936, stijgen, alleen voor Europa, de afgelegde afstanden van 276,913 tot 1,602,031 kilometer, of een gemiddelde jaarlijksche stijging met 40 t. h.; het aantal van de over de regelmatige lijnen vervoerde passagiers, van 681 tot 24,551, en dit van de kilometer-ton, van 31,797 tot 1,085,992, of respectievelijk 270 t. h. en 255 t. h.

Het belang en de continuïteit van de toename van het luchtverkeer worden beter aangetoond door de graphische voorstelling der uitslagen (diagram I). Twee conclusies moeten er worden uit afgeleid : de eene betreft het verleden en vindt er een aanmoediging, doch vooral lessen die ten nutte moeten worden gemaakt, de andere betreft de toekomst en doet het belang uitkomen van de handels-luchtvaart in de internationale economische betrekkingen,

lisatie van ce programme fut confiée à la S.N.E.T.A. qui reçut dans ce but un subside officiel.

Les premiers vols eurent lieu en 1920 et le 1^{er} juillet 1921, on inaugura l'exploitation régulière de la ligne Kinshassa-Stanleyville, qui reçut le nom de L.A.R.A. : ligne aérienne du Roi Albert.

En Europe, de 1919 à 1922, des services aériens furent établis entre Bruxelles, Paris, Londres et Amsterdam.

En 1920, la S.N.E.T.A. est complétée par la Société anonyme belge de Constructions aéronautiques : la S.A.B.C.A. Pendant quelque temps, celle-ci put compter sur le concours du Département de la Défense nationale, notamment sous forme de commandes annuelles garanties.

Ce n'est toutefois qu'en 1923 que commence la période d'exploitation proprement dite, par la création d'une Société anonyme belge pour l'exploitation de la Navigation aérienne : la S.A.B.E.N.A. Mais, cette fois, l'Etat et la Colonie belge apparaissent comme cofondateurs. Le capital initial fut fixé à 6 millions. Depuis lors, il fut successivement porté à 10,000,000 (1927) et à 20,000,000 (1929). L'Etat dota la Sabena d'un régime spécial pour l'acquisition de son matériel volant et lui accorda également sa garantie et celle de la Colonie pour l'émission d'obligations.

De 1923 à 1928, elle obtint des subsides, dont le montant fut fixé chaque année et varia de 1 1/2 à 6 millions.

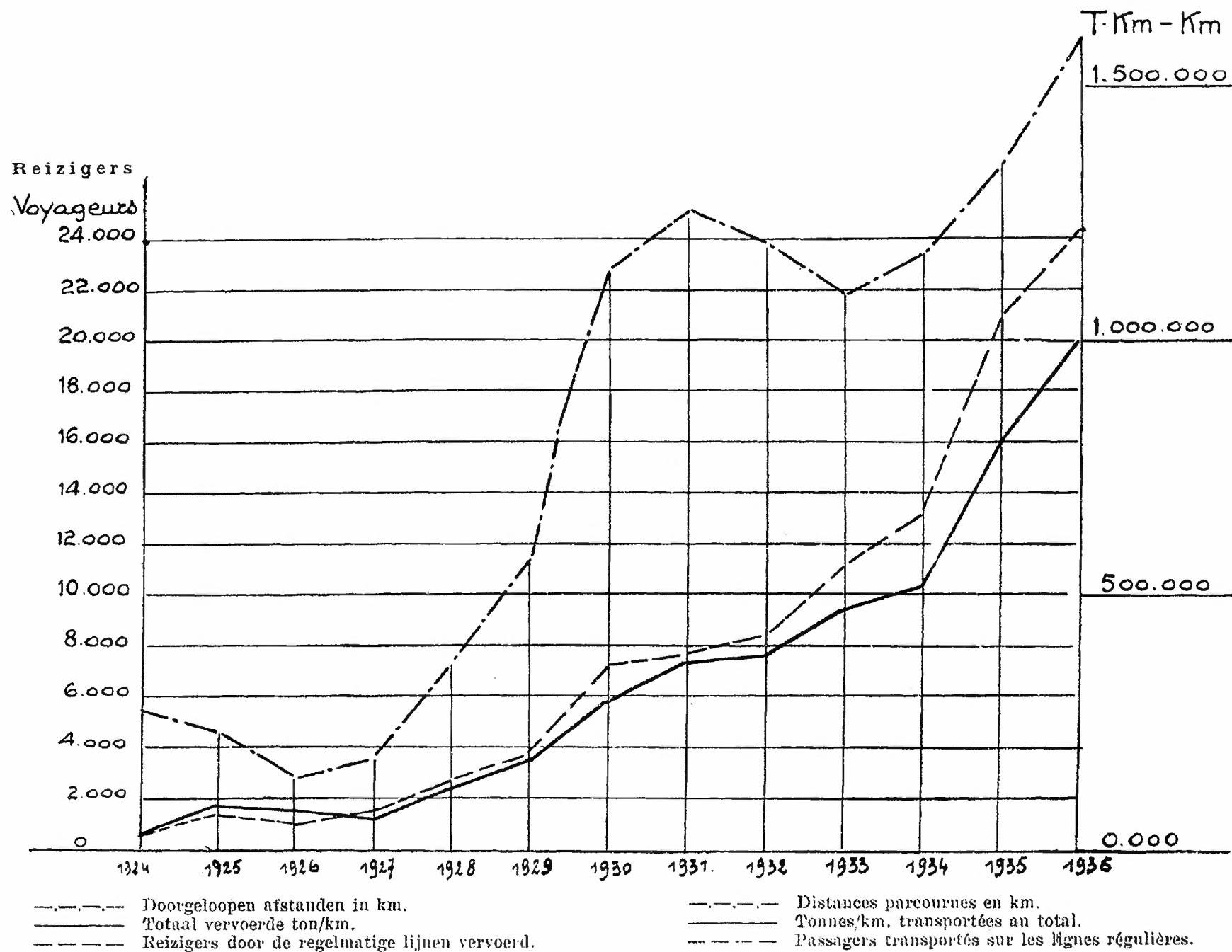
Successivement des modifications furent apportées à son statut par l'Arrêté royal du 13 octobre 1926 et par les lois du 16 août 1927 et du 25 mai 1929. C'est en cette année qu'un subside global de 234 millions fut accordé à Sabena-Europe, à répartir sur une période allant jusqu'en 1937.

L'Etat devenait ainsi l'actionnaire principal de l'organisme, dont il fit un service public, jouissant du « monopole de fait » de l'exploitation des lignes régulières de transports aériens en Europe et en Afrique. Ce fut le point de départ d'une politique aérienne qui aurait désormais sa place dans le cadre général de la politique des transports.

Le régime spécial dont jouit Sabena-Congo consiste essentiellement dans une garantie de fret. La liaison Belgique-Congo attend toujours son statut définitif.

Situation actuelle. — De 1924 à 1936, rien que pour l'Europe, les distances parcourues passent de 276,913 à 1,602,031 kilomètres, soit une augmentation annuelle moyenne de 40 p. c.; le nombre des passagers transportés sur les lignes régulières, de 681 à 24,551 et celui des tonnes-kilomètres de 31,797 à 1,685,992, soit respectivement 270 p. c. et 255 p. c.

L'importance et la continuité de l'accroissement du trafic aérien sont mieux accusées par la représentation graphique des résultats (diagramme I). Deux conclusions s'en dégagent : l'une regarde le passé et y trouve des encouragements, mais surtout des enseignements qui doivent être mis à profit; l'autre intéressant l'avenir, met en évidence l'importance capitale de l'aéronautique marchande dans les rapports économiques internationaux, et la nécessité



alsook de dringende noodwendigheid voor ons land, de aangepaste middelen aan te wenden om er de rol te vervullen, die past bij zijn lotsbestemming.

De begroting van de Luchtvaart voorziet, buiten enkele, trouwens weinig belangrijke tusschenkomsten die onzichtbaar zijn in de algemeene uitgaven van het Departement van Verkeerswezen, de volgende kredieten :

1. *Personeel :*

Ambtenaren en bedienden	fr. 2,500,750.—
Tijdelijke beambten	1,434,150.—
Beambten in beschikbaarheid	13,020.—
Bijzondere vergoedingen.....	170,000.—
Hulpelden	11,000.—
Vervoer	134,000.—
	Fr. 4,262,920.—

2. *Materieel :*

Verlichting, verwarming, enz.	fr. 1,350,000.—
Aankoop en herstelling van mobiliair, onderhoud	18,000.—
Kantoorbenodigdheden	90,000.—
Publicaties.....	22,000.—
Verplaatsingskosten, enz.	66,500.—
Post.....	8,430.—
Hooge Raad voor de Luchtvaart	6,000.—
Luchtlijnen	870,000.—
Technische Dienst	450,000.—
Toezicht op de vliegtuigen	230,000.—
	Fr. 3,110,933.—

3. *Subsidies en tegemoetkomingen :*

a) *Wettelijke :*

Sabena, exploitatie in Europa	fr. 14,000,000.—
Lijn België-Congo.....	350,000.—
(Een overdracht van ten hoogste 1,500,000 frank is toegelaten van de exploitaties in Europa naar de lijn België-Congo.)	

b) *Conventioneele :*

Toerisme en internationale conferentiën-wedstrijden.....	250,000.—
--	-----------

c) *Facultatieve :*

Luchtvaartpropaganda	220,000.—
----------------------------	-----------

d) *Tegemoetkomingen-aanmoedigingen :*

Industrie.....	550,000.—
Onderwijs.....	200,000.—
	Fr. 15,570,000.—

4. *Sociale voorzorg* 15,000.—

impérieuse pour notre pays de mettre en œuvre des moyens appropriés pour y jouer le rôle qui convient à ses destinées.

Le budget de l'Aéronautique comprend, à part quelques participations invisibles dans les dépenses générales du Département des Transports, d'ailleurs peu importantes, les crédits suivants :

1. *Personnel :*

Fonctionnaires et employés.....	fr. 2,500,750.—
Agents temporaires.....	1,434,150.—
Agents en disponibilité	13,020.—
Indemnités spéciales	170,000.—
Secours	11,000.—
Transports	134,000.—
	Fr. 4,262,920.—

2. *Matériel :*

Eclairage, chauffage, etc.....	fr. 1,350,000.—
Achat et réparation mobilier, entretien	18,000.—
Fournitures de bureau	90,000.—
Publications	22,000.—
Frais de déplacement, etc.	66,500.—
Poste	8,433.—
Conseil supérieur de l'Air.....	6,000.—
Lignes aériennes	870,000.—
Service technique	450,000.—
Surveillance des avions	230,000.—
	Fr. 3,110,933.—

3. *Subsides et subventions :*

a) *Légaux :*

Sabena, exploitations d'Europe	fr. 14,000,000.—
Ligne Belgique-Congo	350,000.—
(Un transfert de 1,500,000 francs au maximum est autorisé des exploitations d'Europe à la ligne Belgique-Congo.)	

b) *Conventionnels :*

Tourisme et conférences internationales-concours	250,000.—
--	-----------

c) *Facultatifs :*

Propagande aéronautique	220,000.—
-------------------------------	-----------

d) *Subventions-encouragements :*

Industrie	550,000.—
Enseignement	200,000.—
	Fr. 15,570,000.—

4. *Prévoyance sociale.....* 15,000.—

5. *Uitzonderlijke uitgaven :*

Herstellingen te Antwerpen	500,000.—
Herstellingen te Zoute	50,000.—
Fr.	550,000.—

In het geheel ... fr. 23,508,853.—

Sabena.

Bij de wet van 25 Mei 1929, werd het krediet bepaald, dat noodig was om tot einde 1937 de uitvoering te verzekeren van een gezamenlijk programma, te dien tijde door de Regering opgemaakt 't akkoord met de leiders der Maatschappij. Om die reden, wordt de tegemoetkoming als « wettelijk » betiteld. De vaststelling van een globaal krediet had ten doel de continuïteit te verzekeren, welke onmisbaar was voor dergelijke onderneming.

Het totaal bedrag voorzien voor de exploitatie, in Europa alleen, over de jaren 1929 tot 1937, bereikte 234 miljoen.

Op het huidig oogenblik, bereiken de werkelijk aangewende sommen, met inbegrip van de tegemoetkoming voor 1937 (14 miljoen), ten hoogste 150 miljoen. In dit totaal, zijn voor een ruim deel begrepen de uitgaven veroorzaakt door de exploitatie der lijn België-Congo, sedert 1934. De financieele hulp van den Staat werd dus met 36 t. h. verminderd.

**

Iedere begrooting moet, vooreerst, het verantwoordelijk Bestuur in de mogelijkheid stellen de hem opgedragen taak te vervullen. Hare werkelijke en practische waarde hangt per slot van rekening af van den graad van efficaciteit, van de rendeeing der verleende kredieten.

Het onderzoek van de ons voorgelegde begrooting vergt dus de beknopte ontleding van de bevoegdheden en de bedrijvigheid van het Bestuur der Burgerlijke Luchtvaart.

Aard en belangrijkheid van de bevoegdheden van het Beheer der Burgerlijke Luchtvaart.

A) Volgens het organiek reglement waarmee zij bij haar inrichting begiftigd werd, heeft het Bestuur van de Burgerlijke Luchtvaart hoofdzakelijk de volgende bevoegdheden :

a) de studie, de voorbereiding en de toepassing van de internationale overeenkomsten en regels alsmede van de nationale wetten en onderrichtingen betreffende de luchtvaart;

b) de algemeene inrichting en de controle van de lucht-scheepvaart en van de industriele ondernemingen welke er mede in verband staan;

c) de *coördinatie* van de uitvoeringsmaatregelen welke onder de onderscheidene departementen behooren, wat betreft :

— het bouwen, de inrichting, de exploitatie, het toe-

5. *Dépenses exceptionnelles :*

Restaurations à Anvers	500,000.—
Restaurations au Zoute	50,000.—
Fr.	550,000.—

Au total ... fr. 23,508,853.—

Sabena.

La loi du 25 mai 1929 fixait le crédit nécessaire pour assurer jusqu'à fin 1937 l'exécution d'un programme d'ensemble que le Gouvernement avait arrêté à cette époque, d'accord avec les dirigeants de la société. C'est la raison pour laquelle la subvention est appelée « légale ». La fixation d'un crédit global avait pour but d'assurer la continuité indispensable à pareille entreprise.

Le montant total prévu pour les exploitations d'Europe seulement, pour les années de 1929 à 1937, était de 234 millions.

A l'heure actuelle, en y comprenant la subvention de 1937 (14 millions), les sommes utilisées réellement s'élèvent tout au plus à 150 millions. Dans ce total, intervient une bonne part des dépenses occasionnées par l'exploitation de la ligne Belgique-Congo, depuis 1934. L'assistance financière de l'Etat a donc été réduite de 36 p. c.

**

Tout budget doit, en premier lieu, permettre à l'administration responsable de remplir la mission qui lui a été confiée. Sa valeur réelle et pratique dépend en fin de compte du degré d'efficacité, du rendement des crédits alloués.

L'examen du budget qui nous est soumis exige donc l'analyse succincte des attributions et de l'activité de l'Administration de l'Aéronautique civile.

Nature et importance des attributions de l'Administration de l'Aéronautique civile.

A) D'après le règlement organique dont elle a été dotée lors de sa constitution, l'Administration de l'Aéronautique civile a pour attributions essentielles :

a) l'étude, la préparation et l'application des conventions et des règles internationales ainsi que des lois et instructions nationales sur l'aéronautique;

b) l'organisation générale et le contrôle de la navigation aérienne et des entreprises industrielles qui s'y rapportent;

c) la *coördination* des mesures d'exécution incombant aux divers départements ministériels en ce qui concerne :

— la construction, l'organisation, l'exploitation, la sur-

zicht en de politie van de luchtvaartlijnen en van wat er bij behoort;

- de vorming en de opleiding van het vliegpersoneel;
- de vervaardiging en de vervolmaking van het luchtvaartmaterieel;

- de uitbreiding van de luchtvaart over het algemeen;

d) ten slotte, al de zaken van algemeen aard betreffende de luchtvaart, in zoover deze van uitvoerenden of bestuurlijken aard zijn.

B) Deze onderscheidene opdrachten zou men nog als volgt kunnen uitstippelen :

1° Een verordenende bevoegdheid, met het oog op het opmaken van het statuut van de burgerlijke, zoowel nationale als internationale, luchtvaart (in zoover laatstgenoemde, hetzij de Belgische luchtvaart in het buitenland, hetzij de buitenlandsche luchtvaart in België aanbelangt) alsmede haar betrekkingen met de overige takken van 's Lands bedrijfsleven;

2° De vrijwaring van alles wat de *veiligheid* van de burgerlijke luchtvaart betreft;

3° De verdediging en de behartiging van de belangen van de nationale burgerlijke luchtvaart in het buitenland, zoowel als in België, alsmede deze van de overige bedrijfstakken van het land, in zoover deze de Luchtvaart aanbelangen.

C) Uitbreiding van dit program :

1° Het bestuur vertegenwoordigt België officieel of officieus op de onderscheidene internationale conferenties voor *publiek* luchtvaartrecht, welke geregeld gehouden worden (namelijk de Cina : « Commission Internationale de la Navigation Aérienne » waarvan de werkzaamheden vaak in overeenkomsten omgezet worden welke, na bekrachtiging, bindend zijn in de verdragsluitende Staten).

Op den grondslag dezer internationale overeenkomsten, moet het Bestuur de luchtvaartreglementen uitwerken en de teksten voorbereiden van de wetten welke aan de Kamers voorgelegd worden.

Behalve de kwesties van strafrecht en van bestuurlijk recht (douane, veiligheid), zijn er welke vooral afhangen van het internationaal publiekrecht (sovereiniteit van de staten over de er boven liggende atmosfeer, vrijheid voor vreemdelingen om over het grondgebied te vliegen, recht hun verleend om regelmatige luchtvaartverbindingen in te richten, enz.) van het burgerlijk recht en van het internationaal privaatrecht (statuut van de bij de luchtvaart betrokken personen, ongevallen, sterfgevallen, bevoegdheid van de rechtbanken voor overeenkomsten, aansprakelijkheid van de luchtonderneming, enz.).

Buiten de studie en de voorbereiding der wetten en onderrichtingen, moet derzelver toepassing geregeld worden. Verder moeten de geldende wetten en reglementen aangevuld en gewijzigd worden, met inachtneming van de ontwikkeling van de internationale betrekkingen, van de techniek en van 's Lands wetten.

veillance et la police des lignes aériennes et de leurs dépendances;

- la formation et l'enseignement du personnel volant;
- la fabrication et le perfectionnement du matériel aéronautique;

- le développement de l'aviation en général;

d) enfin toutes les affaires de caractère général concernant l'aéronautique en tant que d'ordre exécutif et administratif.

B) Ces diverses missions pourraient encore se grouper comme suit :

1° Une mission d'autorité, établissant le statut de l'aviation civile, tant nationale qu'internationale (pour autant que cette dernière intéresse soit l'aviation belge à l'étranger, soit l'aviation étrangère en Belgique), ainsi que ses rapports avec les autres éléments de l'économie nationale;

2° La sauvegarde de tout ce qui concerne la *sécurité* de l'aviation civile;

3° La défense et la promotion des intérêts de l'Aéronautique civile nationale à l'étranger comme en Belgique ainsi que celle des autres branches de l'activité économique du pays pour autant qu'elles intéressent l'Aéronautique.

C) Développement de ce programme :

1° L'administration représente officiellement ou officieusement la Belgique aux diverses conférences internationales de droit *public* aérien qui se tiennent périodiquement. (Notamment la Cina : Commission Internationale de la Navigation Aérienne, dont les travaux se traduisent souvent par des conventions qui, ratifiées, acquièrent force de loi dans les Etats signataires).

Sur la base de ces conventions internationales, l'Administration doit élaborer la réglementation aéronautique et préparer les textes des lois soumises aux Chambres.

En dehors des questions de droit pénal et de droit administratif (douane, sûreté), il en est qui relèvent surtout du droit international public (souveraineté des Etats sur l'atmosphère susjacente, liberté de survol des territoires par des étrangers, droit de ceux-ci d'organiser des services aériens réguliers, et du droit civil et droit international privé (statut des personnes intéressées par l'aviation (accidents, décès, compétence des tribunaux pour contrats, responsabilité du transporteur, etc.).

Outre l'étude et la préparation des lois et des instructions, il faut en organiser l'application. Il y a lieu également de compléter et de modifier la législation et la réglementation en vigueur en tenant compte de l'évolution des rapports internationaux, de la technique et de la législation nationale;

2° *Veiligheid*. — In dit opzicht, kenmerkt zich de tussenkomst van het bestuur :

— door de reglementeering van het luchtverkeer en de luchtvaartpolitie;

— door het toezicht over het vliegend materieel (vliegwaardigheidsgetuigschriften en vergunningen, herziening, inspecties, enz.);

— door het toezicht over het varend personeel (brevet en vergunningen, geneeskundige onderzoeken, enz.);

— door onderzoeken, ingevolge elk voorval of ongeval;

— door de gepaste uitrusting om de veiligheid te verzekeren der luchtvaart, der onontbeerlijke inrichting, beneden op den grond;

— vliegvelden en luchtvaartlijnen met alle veiligheidsinrichtingen welke hierbij behooren : bebakening, verlichting, seingeving, enz.;

— dienst der radio-mededeelingen der luchtvaart : radio, telegrafie en goniometrie;

— weerkundige dienst (in nauwe samenwerking met het Koninklijk Weerkundig Instituut);

3° De verdediging en de uitbreiding der nationale economische belangen, in zooverre zij betrekking hebben op de in dit opzicht, van de andere takken der nationale bedrijvigheid afhangende van de verschillende ministerieele departementen.

In dit opzicht is het noodig :

— geschikte luchtvaartbasissen inrichten en op de hoogte houden van de vorderingen der techniek, opdat de gebruikers in de luchtvaart de diensten zouden vinden, waarop zij aanspraak mogen maken en opdat deze het noodige rendement zou kunnen bekomen;

— het bestaan te verzekeren van een luchtvaartbouw-industrie, zoowel wat de vliegtuigen zelf betreft als de menigvuldige behoeftigheden;

— de voorziening van de kaders van het varend personeel te verzekeren, door aanmoediging van de aanwerving van bestuurders, radiobediensers en door een gepaste beroepsopleiding (in de verschillende graden, toerisme, openbaar vervoer, luchtvaart op verren afstand);

— de toerluchtvaart en de luchtvaartpropaganda in 't algemeen aan te moedigen.

Het gezamenlijk bedrag waarover het Bestuur der Burgerlijke Luchtvaart, in 1937, zal beschikken, met inbegrip van de wettelijke subsidie aan de Sabena, bereikt 23 miljoen 508,853 frank.

A priori, mag worden staande gehouden dat dit onvoldoende is en opvallend buiten verhouding tot de belangrijkheid van de te vervullen taak.

Werkings van het Bestuur van de Burgerlijke Luchtvaart.

1. *Wetgeving*. — Op dit gebied, heeft de Minister van Verkeerswezen het gelukkig initiatief genomen een studietoelichting in het leven te roepen, met het oog op de herziening van de geldende luchtvaartwetten. Het voorzitterschap werd toevertrouwd aan een vooraanstaand magistrat, een deskundige op het stuk van luchtvaartrecht. De Regeering

2° *Sécurité*. — A ce point de vue l'Administration intervient :

— par la réglementation de la circulation et de la police de l'air;

— par la surveillance du matériel volant (certificats et licences de navigabilité, revision, inspections, etc.);

— par la surveillance du personnel navigant (brevet et licences, examens médicaux, etc.);

— par des enquêtes consécutives à tout incident ou accident;

— par l'équipement adéquat pour assurer la sécurité de l'aviation, de l'organisation terrestre indispensable :

— aérodromes et lignes aériennes avec tous les dispositifs de sécurité qu'ils comportent : balisage, éclairage, signalisation, etc.;

— service des radio-communications de l'aéronautique : radiotélégraphie et goniométrie;

— service météorologique (en collaboration étroite avec l'Institut Royal Météorologique);

3° La défense et le développement des intérêts économiques nationaux, pour autant qu'ils concernent l'aviation, et ce notamment par la coordination, à ce point de vue, des autres branches de l'activité nationale qui relèvent des différents départements ministériels.

Il faut à ce point de vue :

— créer et maintenir à la hauteur du progrès de la technique, des bases aériennes adéquates pour que les usagers puissent trouver dans l'aviation les services auxquels ils ont droit et pour que celle-ci puisse obtenir le rendement nécessaire;

— assurer l'existence d'une industrie des constructions aéronautiques tant d'avions mêmes que des multiples accessoires;

— assurer l'alimentation des cadres du personnel navigant par l'encouragement du recrutement de pilotes, radios et par une formation professionnelle adéquate (aux divers degrés, tourisme, transport public, navigation au long cours);

— encourager l'aviation de tourisme et la propagande de l'aviation en général.

Le total des sommes dont disposera, en 1937, l'Administration de l'Aéronautique civile — y compris le subside légal à la Sabena — s'élève à 23,508,853 francs.

A priori, on peut affirmer qu'il est insuffisant et en disproportion flagrante avec l'importance de la mission à remplir.

Activité de l'Administration de l'Aéronautique civile.

1. *Législation*. — Dans ce domaine, M. le Ministre des Transports a pris l'heureuse initiative de créer un Comité d'Etudes pour la refonte de la législation aéronautique existante. La présidence en a été confiée à un magistrat éminent, spécialisé dans le droit aérien. Le Gouvernement a saisi cet organisme du projet de loi de cadre voté par

heeft bij dit organisme het ontwerp van kaderwet ahangig gemaakt, dat door de Kamer aangenomen werd met het oog op de studie van de wijzigingen welke er aan moeten toegebracht worden, vooraleer het aan de Hooge Vergadering voor te leggen.

2. *Veiligheid van het materieel.* — In de pers, werd vrij scherpe kritiek uitgebracht tegen de toestellen in gebruik bij de Sabena. Het jongste ongeval bij Oran en het ander ongeval dat zich, ruim een jaar geleden te Tatsfield voerde, geven trouwens aanleiding tot een zekere ontroering.

Op grond van een internationale overeenkomst, wordt het officieel technisch onderzoek betreffende de ongevallen zelf gedaan door de overheid van het land waar het ongeval plaats heeft, maar de overheid van het land waartoe de verongelukte vliegmaschine behoort, heeft het recht dit bij te wonen en, harerzijds, zelf een onderzoek tot eigen voorlichting in te stellen.

Wat het ongeval te Tatsfield betreft, hebben noch de Engelse overheid noch de Belgische technische dienst gevonden dat het te wijten was aan een gebrek van het materieel. De besluiten van het onderzoek van de Britse overheid werden bekendgemaakt. Zij schrijft het ongeval toe aan een vergissing bij het besturen.

Wat het ongeval te Oran betreft, is het onderzoek aan den gang : men moet de besluiten van den Franschen technischen dienst afwachten, vooraleer zich te kunnen uitspreken. Een aanvullend onderzoek wordt door de Belgische overheid ingesteld.

Hoogerbedoelde kritiek gold echter niet zoozeer de ongevallen zelf maar, over het algemeen, de veiligheid en het technisch toezicht van gansch de nationale vloot van onze handelsluchtvaart.

Ook wat dit punt betreft, heeft de Minister van Verkeerswezen aan een Commissie opdracht gegeven om een grondig onderzoek in te stellen, niet alleen ten einde na te gaan of de uitgebrachte kritiek gegrond, maar ook of deze gepast was.

De pers gaat haar rol niet te buiten, wanneer zij de aandacht van de openbare meening op de gebreken of de tekortkomingen van een openbaren dienst vestigt. Deze plicht is des te gebiedender, wanneer het niet alleen over een materiele kwestie gaat, maar over het bestaan zelf van de gebruikers en van derden. Maar indien deze kritiek haar doel ten volle bereiken wil, moet zij echter gegrond zijn, zooniet dreigt zij de pogingen te verlammen van dezen die moedig hun plicht doen, en in de oogen van het buitenland een onderneming in opspraak te brengen, waarvan de toekomst afhangt van het vertrouwen dat zij inboezemt. De pers, althans, treedt op in volle daglicht en onder haar verantwoordelijkheid. Zulks mag niet gezegd worden van zekere « naamloze » campagne welke uiting vond in de ronddeeling van vlugschriften, op den dag zelf van de uitvaart van de slachtoffers van de ramp van Oran. Uw Commissie teekent dan ook met verontwaardiging protest aan tegen dergelijke practijken. Zij vertrouwt dat het gerecht er in slagen zal de daders te ontmaskeren.

Geen vervoermiddel biedt een volledige veiligheid. Indien het luchtverkeer niet aan dezen regel ontsnapt, moet men nochtans toegeven dat, over 't algemeen, deze smartelijke

la Chambre, en vue de l'étude des amendements dont il y a lieu de le compléter, avant de le soumettre à la Haute Assemblée.

2. *Sécurité du matériel.* — La presse a formulé des critiques assez sévères contre les avions utilisés par la Sabena. Le récent accident d'Oran et l'autre accident survenu, il y a un peu plus d'un an à Tatsfield, justifient par ailleurs un certain émoi.

Par accord international, les enquêtes techniques officielles concernant les accidents mêmes sont faites par les autorités du pays où se produit l'accident, mais les autorités du pays dont ressort l'avion accidenté ont le droit d'y assister et de faire des enquêtes de leur côté pour leur propre édification.

Pour l'accident de Tatsfield, ni les autorités anglaises, ni le service technique belge n'ont conclu à une défaillance du matériel. Les conclusions de l'instruction des autorités britanniques ont été publiées. Elles attribuent l'accident à une erreur de pilotage.

Pour l'accident d'Oran, les enquêtes sont en cours : il convient d'attendre les conclusions du service technique français avant de se former une opinion. Une enquête complémentaire est faite par les autorités belges.

Les critiques publiées ne concernaient cependant pas que les accidents mêmes, mais visaient d'une façon générale l'état de sécurité et la surveillance technique de toute la flotte nationale de notre aviation marchande.

En ce qui concerne ce point également, le Ministre des Transports vient de charger une Commission de faire une enquête approfondie non seulement sur le fondement, mais encore sur la pertinence des critiques qui ont été émises.

La presse est parfaitement dans son rôle en dénonçant à l'attention publique les défauts ou les déficiences d'un service public. Ce devoir est d'autant plus impérieux qu'il s'agit non seulement d'une question matérielle, mais de l'existence même des usagers et des tiers. Encore faut-il cependant, pour que la presse atteigne pleinement son but, que les critiques soient fondées, sinon elle risque de paralyser les efforts de ceux qui font courageusement leur devoir et de discréditer aux yeux de l'étranger une entreprise dont l'avenir dépend de la confiance qu'elle inspire. Au moins, la presse agit au grand jour et sous sa responsabilité. Il n'en est pas de même de certaine campagne « anonyme » qui s'est manifestée par la distribution de tracts odieux le jour même des funérailles des victimes de la catastrophe d'Oran. Aussi votre Commission élève-t-elle une protestation indignée contre pareils agissements. Elle espère que la justice parviendra à démasquer leurs auteurs.

Aucun mode de transport n'offre de sécurité absolue. Si les transports aériens n'échappent pas à cette règle, il faut reconnaître cependant que, dans l'ensemble, cette

maar onvermijdelijke losprijs van den vooruitgang betrekkelijk gering is. Wat ons land betreft, komt hij, voor de 13 jaren dat de Sabena regelmatig lijnen in bedrijf neemt, op twee ongevallen neer, waarbij opvarenden den dood vonden.

Er deden zich, natuurlijk, nog andere gevallen voor, welke den dood van dienstpersoneel voor gevolg hadden; maar het meerendeel er van had in bijzondere omstandigheden plaats: nachtvluchten, proefvluchten.

3. *Luchtvaart-personeel.* — Er werd insgelijks in de pers beweerd dat de bestuurders voor openbaar vervoer niet drager zouden zijn van de reglementaire brevetten, namelijk van het brevet van luchtvaarder van 1^e klas.

Het komt ons gepast voor deze kwestie in haar waar daglicht te stellen.

De « Internationale Luchtvaartconventie van Parijs » die door België goedgekeurd werd, behelst de verbintenis door de onderteekende Staten, de leiding van vliegtuigen slechts toe te staan aan behoorlijk gebreveteerd personeel.

Door deze conventie werden verschillende brevetgraden voorzien, waaronder deze van luchtvaarder 1^e klas.

Deze wordt in principe geveerd voor elken vliegtocht van meer dan 1,000 km. zonder tusschenlanding, bij nacht of boven onbewoonde streken, door een vliegtuig voor openbaar vervoer.

Tot het in dienst stellen van de verbinding België-Congo, bereikte geen enkele etape van de vliegtuigen der Sabena dezen afstand.

Zelfs op de België-Congo lijn, zijn de etappen praktisch beperkt, zoowel wegens handels- als technische redenen, op ten hoogste ongeveer 850 km.

Nochtans, moet de kwestie van het brevet van luchtvaarder 1^e klas onderzocht worden.

Men stelt dan vast dat het programma van het examen tot het bekomen van het brevet, zooals het, nogal vaag trouwens, door deze conventie is opgemaakt, een zekere praktische vorming (twee honderd vliegreuren) vergt, doch vooral een theoretisch examen dat namelijk slaat op de hogere mathesis, de sterrenkunde, enz., stof die een betrekkelijk uitgebreide wetenschappelijke voorbereiding veronderstelt.

Welnu, de meeste bestuurders van de Sabena hebben, sedert lange jaren, het praktisch bewijs geleverd van hunne luchtvaartbekwaamheid, doch zij hebben deze voorafgaande theoretische en wetenschappelijke voorbereiding niet gekregen.

De reden er van ligt hoofdzakelijk in het feit dat de leer hier slechts stilaan opgebouwd wordt door de praktische ondervinding en dat men het steeds dwaas heeft gevonden theoretische examens te doen afleggen over een nog niet goed bepaalde stof, door lieden die, sedert talrijke jaren en op schitterende wijze, dagelijks loonen hoe volledig zij de praktijk beheerschen.

Zij zijn het trouwens, die deze leer maken, zij hebben hun loopbaan begonnen op een tijdstip waarop de theorie om zoo te zeggen niet bestond en zij hebben de kunst der luchtvaart gebracht op het peil waarop het thans gekomen is.

rançon douloureuse mais inévitable du progrès est relativement faible. En ce qui concerne notre pays, elle se réduit, pour les 13 ans que la Sabena exploite des lignes régulières, à deux accidents ayant occasionné la mort de passagers.

Bien entendu, d'autres accidents se sont produits, entraînant la mort de personnel de service, mais la plupart de ceux-ci ont eu lieu dans des circonstances spéciales: vols de nuit, vols d'essais.

3. *Personnel navigant.* — Des critiques ont également été formulées dans la presse d'après lesquelles les pilotes de transport public ne seraient pas titulaires des brevets réglementaires, notamment du brevet de navigateur de première classe.

Il paraît opportun de mettre cette question au point.

La « Convention internationale de Navigation aérienne de Paris », qui a été ratifiée par la Belgique, porte l'engagement des Etats signataires de ne permettre la conduite des avions qu'à du personnel dûment breveté.

Cette convention prévoyait différents grades de brevets parmi lesquels celui de navigateur de première classe.

Celui-ci est, en principe, exigé pour tout vol de plus de 1,000 km. sans escale, effectué de nuit ou au-dessus de régions inhabitées, par un avion de transport public.

Jusqu'à la mise en service de la liaison Belgique-Congo, aucune étape des avions de la Sabena atteignait cette importance.

Sur la ligne Belgique-Congo même, les étapes sont limitées pratiquement pour des raisons tant commerciales que techniques à quelque 850 km. au maximum.

Cependant la question du brevet de navigateur de première classe doit être envisagée.

C'est alors que l'on constate que le programme de l'examen de collation du brevet, tel qu'il est tracé, d'une façon assez vague d'ailleurs par ladite convention, exige une certaine formation pratique (deux cents heures de vol), mais surtout un examen théorique portant notamment sur des mathématiques supérieures, l'astronomie, etc., toutes matières exigeant une préparation scientifique relativement étendue.

Or, parmi les pilotes de la Sabena, la plupart ont depuis de longues années fourni la preuve pratique de leurs capacités de navigation, mais n'ont pas reçu cette préparation théorique et scientifique préalable.

La raison en est essentiellement que la doctrine en la matière ne se forme que lentement par l'expérience pratique et qu'il a toujours paru absurde de faire passer des examens théoriques sur une matière encore peu définie à des gens qui démontrent tous les jours, depuis de nombreuses années et avec combien d'éclat, leur maîtrise complète de la pratique.

D'ailleurs ce sont eux qui créent cette doctrine, qui ont commencé leur carrière à l'époque où la théorie était quasi-inexistante et qui ont amené l'art de la navigation aérienne au point où il est porté maintenant.

Vraagt men aan bestuurders die meer dan acht, negen honderd duizend, ja zelfs meer dan een miljoen kilometers aan het stuur van een vliegtuig hebben afgelegd, of die zoo pas voor de tiende of de twintigste maal de Sahara en het grootste gedeelte van het Afrikaansche vasteland hebben overvlogen, vraagt men hen of zij een vliegtuig kunnen sturen?

Een eenvoudigere oplossing dringt zich op.

Wij meenen namelijk dat in Frankrijk werd aangenomen, dat de bestuurders die een bepaald minimum kilometers als bevelhebber aan boord van een vliegtuig hebben afgelegd, of die een bepaald aantal keeren den Atlantischen Oceaan of de Sahara overvlogen hebben, officieel worden gelijkgesteld met de dragers van gemeld brevet.

Het Ministerie van Verkeerswezen zou een gelijkaardigen maatregel kunnen ter studie leggen, al ware het slechts om aan onze bekwaamste bestuurders verwijten te vermijden die op louter formalisme steunen.

Dit vraagstuk van brevetten houdt echter verband met een ander vraagstuk, dit van de vorming der nieuwe elementen die in de toekomst het kader der burgerlijke bestuurders moeten vervoegen.

Voor hen moet een aangepast onderwijs dat tijdig begint en gegrond is op de ondervinding van hun voorgangers, zoowel de theoretische als de praktische proeven mogelijk maken, die leiden tot de officieele internationale brevetten.

De Aangenomen Luchtvaartschool, die gepatronneerd is door het Ministerie, zou in dat opzicht ernstig moeten heringericht worden.

Ieder onderwijs dat niet het karakter heeft van eigenlijk beroepsonderwijs voor vliegers en luchtvaarders, zou hier moeten verdwijnen; de theoretische lessen zouden moeten aangevuld worden met een voldoende getal praktische oefeningen, er zou vooral moeten gezorgd worden voor een volledige coordinatie en een bestendig contact tusschen het onderwijs van de school en de ondervinding van de burgerlijke en militaire luchtvaart. Dit zoowel om de praktische waarde van dit onderwijs te verzekeren, als om een toekomst te geven aan de leerlingen der School en aan deze een waar doel te geven. Deze maatregel behoort tot de coordinatie-rol die aan het Departement verleend werd.

Overigens, zou uwe Commissie gelukkig zijn onder het leerarenkorps van deze School de beste practici te zien, zoowel uit onze militaire als uit onze burgerlijke luchtvaart.

4. *Luchtvaartbasissen.* — Deze kwestie is een der meest belangrijke van de luchtvaartpolitiek. Zij vertoont een dubbel uitzicht:

a) Eenerzijds, en dit vooral voor de vliegvelden van tweeden rang, is de afdoende tusschenkomst der gemeentelijke en provinciale overheden onontbeerlijk.

De samenordeningsrol welke het Departement van Verkeerswezen heeft te vervullen, is geheel aangewezen voor de oprichting van intercommunale inrichtingen.

De belangrijke centra bevinden zich in de onmogelijkheid een vliegveld binnen hunne omheining aan te leggen. Dit laatste is ingericht in een aangrenzende gemeente die

Demande-t-on à des pilotes ayant accompli plus de huit, neuf cent mille — voire plus d'un million — de kilomètres aux commandes d'un avion, ou venant de traverser pour la dixième ou la vingtième fois le Sahara et la majeure partie du continent africain, — leur demande-t-on s'ils savent conduire un avion?

Une solution plus simple s'impose.

Il nous revient notamment qu'en France il a été admis que les pilotes ayant accompli un minimum déterminé de kilomètres comme commandant de bord d'un avion — ou ayant effectué un certain nombre de fois la traversée de l'Atlantique ou du Sahara — sont assimilés officiellement aux titulaires du brevet en question.

Le Ministère des Transports pourrait mettre à l'étude une mesure analogue, ne fût-ce que pour éviter à nos pilotes les plus expérimentés des reproches basés sur du pur formalisme.

Cette question de brevets en entraîne cependant une autre, celle de la formation des nouveaux éléments destinés à rejoindre dans l'avenir le cadre des pilotes civils.

Pour eux, un enseignement adéquat, commençant en temps opportun et basé sur l'expérience de leurs prédécesseurs, doit rendre possibles des épreuves tant théoriques que pratiques conduisant aux brevets officiels internationaux.

L'Ecole agréée de la Navigation aérienne, patronnée par le Ministère, devrait à ce point de vue être sérieusement réorganisée.

Il faudrait en écarter tout l'enseignement qui n'a pas un caractère professionnel proprement dit d'aviateur et de navigateur; il faudrait compléter les cours théoriques d'un ensemble suffisant d'exercices pratiques et il faudrait surtout assurer une coordination complète et un contact permanent entre l'enseignement de l'Ecole et l'expérience des aviations civile et militaire. Ce, tant pour assurer la valeur pratique de cet enseignement que pour assurer un avenir aux élèves de l'Ecole et pour donner un but réel à celle-ci. C'est une mesure qui rentre dans le rôle de coordination assigné au Département.

Votre Commission serait par ailleurs heureuse de voir parmi le personnel enseignant de la dite Ecole, les meilleurs praticiens de la navigation aérienne tant de notre aéronautique militaire que de l'aéronautique civile.

4. *Bases aéronautiques.* — Cette question est une des plus importantes de la politique aérienne. Elle présente un double aspect:

a) D'une part, et ce surtout pour les aérodromes d'ordre secondaire, l'intervention efficace des autorités communales et provinciales est indispensable. Le rôle coordinateur du Département des Transports est tout indiqué pour la création d'intercommunales.

Les centres importants se trouvent dans l'impossibilité d'aménager un aérodrome dans leur enceinte. Celui-ci est installé dans une commune limitrophe qui s'en désinté-

er geen belangstelling voor betoont. Als bewijs hiervan gelden de luchtvaarthavens te Antwerpen en te Brussel.

De vergelijking met den vreemde is geheel te onzen nadeele: in Frankrijk, Duitschland, de Vereenigde Staten zijn talrijke luchtvaartbasissen louter gemeenteondernemingen; Schiphol, de nationale luchthaven van Nederland, werd opgericht en in bedrijf genomen door de stad Amsterdam;

b) Anderzijds, moet de voornaamste en centrale luchthaven van België, welke de hoofdstad bedient, in alle opzichten ons land waardig zijn en de mededinging kunnen doorstaan van de groote vreemde centra.

Nochtans is het klaarblijkend, dat dit op het huidig oogenblik op verre na het geval niet is; een gewoon bezoek aan Haren laat toe er zich rekenschap van te geven.

In technisch opzicht, bevindt de grond van het plein zich in zeer slechten staat.

De ontruiming van het terrein is onvoldoende, de afmetingen der landingsbanen zijn het eveneens.

Doch men mag zich afvragen of vooral de gelijktijdige aanwezigheid op een zelfde terrein van een belangrijk handelsvliegtuigenverkeer en dit van militaire eskadrilles geen groote bezwaren oplevert, zelfs een gevaar hetwelk in sommige gevallen ernstig kan worden.

Wordt de controle op de zich rond het burgerlijk vliegveld in de lucht bevindende vliegtuigen, inderdaad, niet onuitvoerbaar zoo militaire toestellen die aan die controle ontsnappen zich terzelfdertijd bewegen op een wijze die door de burgerlijke diensten niet kan zijn gekend, voorzien noch geleid?

De installaties aan de grondoppervlakte (loodsen, luchtstation, werkplaatsen, enz.) beantwoorden niet meer aan de huidige behoeften der handelsluchtvaart.

Zijn de radio- en gonio-veiligheidsuitrustingen steeds voldoende; worden zij steeds gebezigd en onderhouden zooals het behoort?

Klachten vanwege vreemde luchtvaartmaatschappijen werden dienaangaande in de pers geopperd.

Eindelijk, is het niet aan te nemen dat de luchthaven der hoofdstad niet met het centrum der stad verbonden zij door een rechtstreeksche en moderne baan.

Er bestaan ontwerpen tot volledige en algemeene moderniseering, zoowel van het vliegveld als van zijn omgeving en toegangswegen; te dien einde, werd op de buitengewone begroting een som van 10 miljoen voorzien.

De Commissie dringt er op aan, dat men, alvorens tot zulke groote uitgaven over te gaan, men er zorg zou voor dragen het werk niet ten halve uit te voeren, en van opnieuw geen voorloopig werk te verrichten. De eerste kwestie welke dient opgelost, lijkt wel deze te zijn van het gelijktijdig bestaan van de burgerlijke en militaire diensten op het vliegveld te Brussel. Dienen zij er behouden te blijven, dient de militaire luchtvaart of de burgerlijke luchtvaart naar elders overgebracht? Zoo niet, hoe dienen beide ingericht volgens een eenig stelsel? De oplossing van dit vraagstuk kan slechts gevonden worden door de invoering van samenordeningsmaatregelen.

De inrichting der burgerlijke diensten zou op dezelfde wijze moeten worden opgevat, derwijze toe te laten dat het geheel luchtvaart-centrum zou worden bestuurd op een gepaste wijze, beantwoordende aan zijn taak.

resse. Les exemples des aéroports d'Anvers et de Bruxelles sont là pour le prouver.

La comparaison avec l'étranger est à notre désavantage: en France, en Allemagne, aux Etats-Unis, de nombreuses bases aéronautiques sont des entreprises communales. Schiphol, l'aéroport national des Pays-Bas, a été créé et est exploité par la ville d'Amsterdam;

b) D'autre part, l'aéroport principal et central de la Belgique, celui qui dessert la capitale, doit à tous les points de vue être digne du pays et pouvoir rivaliser avec ceux des grands centres étrangers.

Or, il est manifeste qu'à l'heure actuelle il est loin d'en être ainsi; une simple visite à Haren permet de s'en rendre compte.

Techniquement, le sol de la plaine est en très mauvais état.

Le dégagement du terrain est insuffisant, les dimensions des pistes d'atterrissage le sont également.

Mais on peut se demander surtout si la coexistence sur un même terrain, d'un trafic d'avions commerciaux important et d'escadrilles militaires ne présente pas d'inconvénients majeurs, voire un danger qui peut dans certains cas devenir grave.

En effet, le contrôle des avions en vol autour de l'aérodrome civil, ne devient-il pas inopérant, si des appareils militaires soustraits à ce contrôle font en même temps des évolutions que les services civils ne peuvent ni connaître, ni prévoir, ni diriger?

Les installations terrestres (hangars, aérogare, ateliers, etc.) ne répondent plus aux besoins actuels de l'aviation commerciale.

Les équipements de sécurité — radio et gonio — sont-ils suffisants, sont-ils toujours utilisés et entretenus comme il le faudrait?

Des plaintes de compagnies de navigation étrangères ont été élevées à ce sujet dans la presse.

Enfin, il ne se conçoit pas que l'aéroport de la capitale ne soit pas relié au centre de la ville par une route directe et moderne.

Il existe des projets de modernisation complète et générale tant de l'aérodrome que de ses abords et des accès: le budget extraordinaire comporte 10 millions dans ce but.

La Commission insiste pour que, avant de faire des dépenses aussi considérables, on veille à ne pas faire la besogne à demi, à ne pas refaire du provisoire. La première question à trancher semble bien être celle de la coexistence des services civils et militaires sur l'aérodrome de Bruxelles. Faut-il la maintenir, faut-il transférer ailleurs l'aviation militaire ou l'aviation civile? Si non, comment faut-il organiser les deux suivant un système unique? La solution de ce problème ne peut être trouvée que par des mesures de coordination.

L'organisation des services civils devrait être envisagée de la même façon, de telle sorte que l'ensemble du centre aéronautique soit dirigé d'une façon adéquate répondant à la mission.

In dit opzicht, zou het voorbeeld der gelijkaardige vreemde inrichtingen met zorg mogen worden ingestudeerd.

5. *Constructie van het luchtvaartmaterieel.* — Deze vormt eene nieuwe industrie met talrijke vertakkingen en waarvan de toekomst niet kan worden betwijfeld. Het geldt niet alleenlijk den bouw van vliegtuigen zelf, maar ook de constructie van alle bijkomende fabricages welke er mede in verband staan.

Het is volkomen wenschelijk dat de nationale economie zich die bijkomende bedrijvigheid eigen make om haar nijverheidsbedrijvigheid te vermeerderen en om de ruimten aan te vullen, welke zich hebben vertoond, ingevolge de verdwijning van voormalige industrieën.

Anderzijds, kan het van belang zijn, in het land zelf de hulpbronnen te vinden om er de diensten welke taire luchtvaart in geval van oorlog, verkeersluchtvaart in sommige bijzondere gevallen.

België bezit, naar het schijnt, alles wat noodig is voor de voortbrenging : werkplaatsen, arbeiders en ervaring van de mechaniekbedrijven, ondernemingslust der bedrijfs-hoofden; sommige uitslagen door dezen tot dusver bereikt, blijken van zeer groote waarde te zijn.

Het beschikt, anderzijds, over een verzekerd binnenlandsch afzetgebied dat grootendeels van den Staat afhangt, zoowel wat de herstellingen als wat het bouwen van nieuw materieel betreft : militaire luchtvaart, handelsluchtvaart waarvan de toekomst in Europa, maar vooral in de Kolonie en in Afrika uiterst groot zijn moet. Trouwens, niets verzet zich, in beginsel, tegen den uitvoer : voorbeelden van jongen datum zijn er het bewijs voor.

Het ligt voor de hand dat het Ministerie van Verkeerswezen in dit opzicht een belangrijke taak te vervullen heeft, welke in hoofdzaak bestaat in het coördonneren van de aankoopprogramms van de voornaamste gebruikers, zoowel militaire als burgerlijke, met het voortbrengstvermogen der fabrikanten en in het oriënteren van de pogingen van laatstgenoemden.

In dit opzicht, moet ook aan het particulier initiatief leiding gegeven worden, ten einde verspilling van krachten te voorkomen maar, anderzijds, moet vermeden worden dat men door al te strenge reglementeering alle individuele onderneming verlamme. Deze laatste klip is gevaarlijker dan men bij eersten oogopslag meenen zou, want men heeft in andere landen gezien dat technische diensten alle particulier initiatief gedwarsboomd hebben met hun officieele wetenschap.

De grondslagen voor dergelijke coördinatie bestaan reeds vermits het bestuur een technischen dienst heeft, begiftigd met personeel, toerusting, documentatie en geldmiddelen en, anderzijds, zijn er de internationale methodes op dit gebied gevolgd, met het oog op het bouwen met vergunning van vreemde producten, wat in ieder geval een uitgangspunt worden kan voor nieuwe bedrijven.

In weerwil van loffelijke pogingen, welke soms met wel-slagen bekroond werden en een prachtige toekomst schenen te gemoet te gaan, heeft het niet den schijn dat men zich reeds op den weg hiervan bevindt.

Op dit gebied vooral, is coördinatie geboden tusschen

A ce point de vue, l'exemple des établissements similaires étrangers mérite d'être étudié soigneusement.

5. *Construction de matériel aéronautique.* — Celle-ci constitue une industrie nouvelle, avec de multiples ramifications dont l'avenir paraît incontestable. Il ne s'agit pas uniquement de la construction d'avions mêmes, mais de toutes les fabrications accessoires qui s'y rapportent.

Il est tout à fait désirable que l'économie nationale s'assure cet appoint pour augmenter son activité industrielle et pour combler les vides laissés par la disparition d'industries anciennes.

D'autre part, il peut devenir important de trouver dans le pays même des ressources pour alimenter les services usagers de l'aviation : aéronautique militaire, en cas de guerre, aviation de transport, dans certains cas spéciaux.

La Belgique possède, semble-t-il, tous les éléments nécessaires à la production : ateliers, main-d'œuvre et expérience des industries mécaniques, initiatives des chefs d'entreprise, dont certains résultats obtenus jusqu'à présent, ne manquent pas de démontrer la valeur.

Elle dispose, d'autre part, d'un débouché intérieur assuré, relevant en grande partie de l'Etat et ce tant pour la réparation que pour la construction de matériel neuf : aviation militaire, aviation marchande, dont l'avenir en Europe, mais surtout dans la Colonie et en Afrique, doit être très grand. Rien ne s'oppose par ailleurs, en principe, à l'exportation : des exemples récents en font preuve.

Il est évident que le Ministère des Transports a une mission importante à remplir à cet égard, mission qui consiste essentiellement à coordonner les programmes d'achat des principaux usagers, tant militaires que civils, avec les possibilités de production des fabricants et à orienter les efforts de ces derniers.

A cet égard, il convient de guider les initiatives particulières pour en éviter la dispersion en efforts stériles, mais d'autre part il faut éviter qu'une réglementation trop rigoureuse conduise à arrêter toute entreprise individuelle. Ce dernier écueil est plus dangereux qu'on ne le croit à première vue, car on a vu dans d'autres pays des services techniques mettre une science officielle en travers de toute initiative particulière.

Les bases d'une telle coordination existent, puisque l'administration compte un service technique doté de personnel, d'équipements, de documentation et de moyens financiers et que d'autre part les méthodes suivies internationalement dans cette matière ont consacré la construction *sous licence* de produits étrangers, laquelle peut de toute évidence constituer un point de départ pour de nouvelles entreprises.

Malgré des efforts louables, parfois couronnés de succès, tentés vers une belle politique, il ne semble pas que celle-ci soit déjà entrée dans une voie de réalisation efficace.

Dans ce domaine surtout, la coordination s'impose entre

sommige diensten van de militaire en van de burgerlijke luchtvaart. Het is in hooge mate gewenscht, zelfs onontbeerlijk, dat alles wat betrekking heeft op de studie en de proefnemingen, samengebracht worde in éénzelfde inrichting, deze te St-Genesius-Rode, en onder éénzelfde leiding.

Slechts door het samenbrengen van al de pogingen en al de uitgaven in één inrichting, zal het mogelijk zijn deze te begiftigen met een toerusting welke aan al de eischen beantwoordt en er een maximumrendement uit te halen.

6. *Nationale handelsluchtvaartondernemingen.* — Het lijkt noodig hieraan een grondiger studie te wijden dan aan de vorige kwesties, wegens hun belang op zichzelf, hun buitengewoon snelle ontwikkeling op dit oogenblik en ook wegens de kredieten welke er voor uitgetrokken worden en zoowat 60 t. h. bedragen van het totaalcijfer van de begrooting van de Luchtvaart.

Vooraf lijkt het noodig even aan het statuut van de Belgische handelsluchtvloot te herinneren.

In de eerste plaats, moet men zich goed in het hoofd prenten dat, over 't algemeen, de exploitatie van handelsluchtlijnen nog niet winstgevend is, wat vooral te wijten is aan de nog te snelle ontwikkeling van de luchtvaarttechniek. Deze vergt afschrijvingen van materieel en toerusting welke, in vergelijking met de bedrijfskosten, veel te zwaar zijn om door het handelsrendement gedekt te worden.

Wanneer men dit gegeven uitschakelt, ziet men dat met de exploitatie van luchtvaartlijnen niet zwaarder financiële voorwaarden gemoed zijn als met deze van de overige bedrijven voor ondernemingen van personenvervoer, althans gedurende de Zomermaanden.

Ziehier, ter verlichting, de exploitatie-coëfficiënten welke werden bekomen door de Sabena.

Augustus 1936	96 t. h.
Jaar 1936	147 t. h.

Zoo men dus verlangt, dat België over een eerste rangsluchtvaart beschikke, dienen de openbare machten bij te springen om het tekort te dekken, hetwelk door de gezamenlijke exploitaties wordt opgeleverd: de gezonde economie vergt, van haar kant alleen, dat de sommen welke er aan worden besteed hun maximumrendement zouden bekomen, door de concentratie van alle krachtsinspanningen in een zelfde onderneming, staande onder zeer uitgebreide controle.

Deze concentratie dient nog behouden om eene tweede reden, te weten: omdat zij werd verwezenlijkt door alle economisch ontwikkelde landen en daar, gezien de handelsluchtvaart op zichzelf van internationalen aard is, een Belgische onderneming, zelf beschikkende over geheel den steun welke door den Staat aan de luchtvaart kan worden besteed, zich op dit gebied zich nog zeer in minderwaardigen toestand bevindt, wat hare middelen betreft, ten opzichte van de meeste vreemde ondernemingen met dewelke zij in voeling komt als mededingster of als medewerkster: in beide veronderstellingen, dienen bijna gelijkwaardige middelen te bestaan als deze waarover de vreemden beschikken.

certain services de l'aéronautique militaire et ceux de l'aéronautique civile. Il est hautement désirable, même indispensable, de centraliser tout ce qui se rapporte aux études, expériences et essais dans un même établissement, celui de Rhode-Saint-Genèse, et sous une direction unique. Ce n'est qu'en concentrant tous les efforts et toutes les dépenses sur une institution unique qu'il sera possible de la doter d'un outillage à la hauteur de toutes les exigences et d'en obtenir le rendement optimum.

6. *Exploitations nationales d'aéronautique marchande.* — Il paraît nécessaire d'y consacrer une étude plus approfondie qu'aux questions qui précèdent, à cause de son importance intrinsèque, de l'évolution exceptionnellement rapide en ce moment, et à cause également du montant des crédits qui y sont consacrés, représentant quelque 60 p. c. du budget total de l'Aéronautique.

Un bref rappel du statut de l'aviation marchande belge est tout indiqué.

Avant tout, il faut bien se rendre compte de ce que, dans la généralité des cas, l'exploitation des lignes aériennes commerciales n'est pas encore rentable et ce, en raison surtout de l'évolution encore trop rapide de la technique d'aviation. Celle-ci entraîne des amortissements de matériel et d'équipement, qui, comparés aux frais d'exploitation, sont trop lourds pour être couverts par le rendement commercial.

Abstraction faite de cet élément, les exploitations des lignes aériennes se font dans des conditions financières pas beaucoup plus onéreuses que celles qui président aux autres exploitations de transport public, tout au moins pendant les mois d'été.

Voici, à titre d'illustration, les coefficients d'exploitation obtenus par la Sabena.

en août 1936	96 p. c.
pour l'année 1936	147 p. c.

Donc, pour autant qu'on veuille que la Belgique ait une aviation de premier ordre, il faut que les pouvoirs publics suppléent au déficit que laisse l'ensemble des exploitations: à elle seule, la saine économie impose d'assurer aux sommes qui y sont consacrées leur rendement maximum par la concentration de tous les efforts dans une entreprise unique, minutieusement contrôlée.

Pour une seconde raison encore, il importe que cette concentration soit maintenue: c'est que tous les pays économiquement développés l'ont réalisée et que l'aviation commerciale étant par essence internationale, une entreprise belge dans ce domaine, même en disposant de tout l'appui que l'Etat peut consacrer à l'aéronautique, se trouve encore très sérieusement en infériorité quant à ses moyens vis-à-vis de la plupart des entreprises étrangères avec lesquelles elle doit entrer en concurrence ou collaborer: les deux hypothèses supposent des moyens à peu près équivalents à ceux dont disposent les étrangers.

In dit geval, hoeft nog onderzocht of onze nationale luchtvaart op afdoende wijze kan en moet worden ingericht, zelf mits belangrijke financiële opofferingen.

Elke beschouwing met betrekking tot het nationaal prestige ter zijde gelaten, mag worden gezegd dat uit de ontdekking blijkt dat zij op zeer eervolle wijze hare plaats kan innemen onder de gelijkaardige vreemde ondernemingen, met vaak merkkelijk minder lasten en dat het economisch belang van België in Europa voldoende is om het in de mogelijkheid te stellen de bestaansmiddelen te verzekeren aan eene nationale handelsluchtvaart.

De toekomst van de verkeersluchtvaart, in Europa, doch vooral in de min ontwikkelde streken zooals Congo, lijkt onbetwistbaar.

De verbinding België-Congo en het koloniaal net zelf vormen, trouwens, klaarblijkelijk hulpmiddelen welke onmisbaar zijn met het bestaan zelf van de Kolonie.

Om die reden alleen, en buiten alle andere overwegende beschouwingen, zou het Europeesch net zijn bestuur billijken, in zoover het als proefveld moet dienen voor de Afrikaansche ondernemingen.

Dit zijn de redenen waarom de Staat en de Kolonie zich hebben aangesloten bij het privaat initiatief hetwelk aanvankelijk de onderneming had aangevat om de Sabena te vormen. De vorm van naamloze vennootschap werd hieraan gegeven, om hare financiële autonomie te verzekeren, alsook het handels- en nijverheidsuitzicht harer exploitaties.

Onder dien vorm, vertoont het onderzoek het bestaan eener nationale vennootschap, daar de Staat een beslissende werking op deze onderneming uitoefent, dank aan sommige rechten welke door de statuten aan de openbare machten zijn voorbehouden: meerderheid op de algemeene vergadering, vertegenwoordiging in den raad van beheer, recht van toezicht over het beleid, recht van veto op de getroffen beslissingen, vaststelling van het programma der exploitaties, voorafgaande goedkeuring van het gebezigd vliegend materieel, verplichting het personeel aan te werven onder de landgenooten, enz.

Als tegendeel, verschaft de Staat aan de Sabena, behalve de noodige financiële hulp, zijn practischen bijstand (inrichting der diensten aan de grondoppervlakte, enz.) en zijn steun wat betreft de internationale politiek (machtigingen, vergunningen, enz.) en de nationale politiek (feitelijke monopolie).

De Sabena vindt aldus vanzelfsprekend haar plaats nevens de groote zelfstandige overheidsbedrijven: Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, Telegrafie en Telefontie.

Zooals wij er reeds bij het onderzoek van de begrooting op wezen, werd van het krediet van 234 miljoen, dat voorzien was voor het tijdperk 1929 tot 1937, slechts 150 miljoen opgebruikt, hetzij 36 t. h. minder.

Program van de Sabena.

Men kan zich afvragen of en in welke mate de door de crisis gedwongen inkrimping van de aanvankelijk voor-

Reste à voir si, dans ce cas, notre Aéronautique nationale doit et peut être organisée efficacement, fût-ce grâce à des sacrifices financiers importants.

Mettant à part la considération du prestige national, on peut affirmer que l'expérience a démontré qu'elle pouvait tenir sa place très honorablement parmi les entreprises similaires étrangères, à des frais souvent sensiblement inférieurs et que l'importance économique de la Belgique en Europe est suffisante pour lui permettre d'assurer les moyens d'existence d'une aéronautique marchande nationale.

L'avenir de l'aviation de transport, en Europe, mais surtout dans les régions moins développées, comme celles du Congo, paraît incontestable.

D'ailleurs, la liaison Belgique-Congo et le réseau colonial même constituent, de toute évidence, des compléments indispensables de l'existence même de la Colonie.

Pour cela seul, en dehors des autres raisons majeures, le réseau d'Europe justifierait son existence en ce qu'il doit servir de champ d'expérience pour les exploitations africaines.

C'est pour ces raisons que l'Etat et la Colonie se sont associés à l'initiative privée, qui avait originairement commencé l'entreprise, pour former la Sabena. La forme de société anonyme lui a été donnée pour assurer son autonomie financière et le caractère commercial et industriel de ses exploitations.

Sous cette forme se révèle à l'examen l'existence d'une société nationale, car l'Etat exerce une action déterminante sur cette entreprise, grâce à certains droits réservés statutairement aux pouvoirs publics: majorité à l'assemblée générale, représentation au Conseil d'administration, droit de regard sur la gestion, droit de veto aux décisions prises, fixation du programme des exploitations, agrément préalable du matériel volant utilisé, obligation de réserver le recrutement du personnel aux nationaux, etc.

En revanche, l'Etat réserve à la Sabena, outre l'assistance financière nécessaire, son aide pratique (organisation des services terrestres, etc.) et son appui en ce qui concerne la politique internationale (autorisations, concessions, etc.) et nationale (monopole de fait).

La Sabena se place ainsi tout naturellement à côté des grandes régies autonomes: Société Nationale des Chemins de fer, Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, Télégraphes et Téléphones.

Or, comme nous l'avons signalé dans l'analyse du budget, le crédit de 234 millions, qui était prévu pour la période allant de 1929 à 1937, n'a été accordé qu'à concurrence de 150 millions, soit avec une réduction de 36 %.

Programme de la Sabena.

On peut se demander si, et dans quelle mesure, la diminution, forcée par la crise, des subventions envisagées tout

genomen toelagen een weerslag gehad hebben op de politiek van de maatschappij en deze verhinderd heeft het program door te voeren, dat haar voorgeschreven werd.

Eerst weze opgemerkt dat de economische crisis welke, over 't algemeen, het rendement van al de vervoermiddelen heeft doen dalen, den vooruitgang van het luchtvervoer niet belet heeft; men mag er uit afleiden dat de vooruitgang nog grooter geweest ware, indien de crisis deze niet gedwarsboomd had.

Wat er ook van zij, de inkrimping van de toelagen heeft niet de schadelijke uitwerking gehad, welke men eerst had mogen verwachten, omdat al de ondernemingen hun werking hebben moeten inperken.

Niettemin, heeft deze inkrimping den toestand van de maatschappij ten opzichte van de gelijkaardige buitenlandse ondernemingen die over ruimer middelen beschikten, merkbaar verslecht.

Bij gebrek aan middelen en aan materieel, heeft de Sabena haar program moeten inkrimpen, lijnen moeten opgeven, op een oogenblik dat zij reeds vruchten begonnen af te werpen, en nieuwe uitbreidingen welke technisch en commercieel mogelijk waren, laten varen.

Zoo heeft men jarenlang kunnen nagaan dat, gedurende den Winter, de lijn op Scandinavië opgeheven werd, dat de verbinding met Amsterdam en Parijs slechts verzekerd wordt door een beperkte medewerking van onze nationale maatschappij, dat de plannen voor een nachtpostdienst grootendeels prijsgegeven werden en dat de voorgenomen uitbreiding van ons net naar Zwitserland en Italië zonder gevolg gebleven is.

Kredietinkrimping welke inkrimping van de economische bedrijvigheid voor gevolg heeft, is verkeerde bezuiniging. Men kan dan ook slechts betreuren dat de doorvoering van een uitgebreid program dat, in 1929, uitgewerkt werd, thans weer betwist wordt, onder voorwendsel van bezuiniging. Zoo loopt men gevaar gunstige gelegenheden voor de uitbreiding van onze handelsluchtvaart ongebruikt te laten voorbijgaan. Zoo werd een gedeelte van den doorvoer Engeland-Duitschland over Amsterdam afgeleid. Wij bekleeden niet de plaats waarop onze aardrijkskundige ligging ons recht scheen te geven.

Wat er ook van zij, indien zulks het geval geweest is in het verleden, ongetwijfeld tengevolge van de crisis, moet hieraan, zonder verwijl, een einde komen, nu dat er een onmiskenbare economische heropleving waar te nemen valt en zulks niet alleen in verhouding tot deze opleving, maar ook om de schade zooveel mogelijk in te halen.

Op het oogenblik dat de handelsluchtvaart mondig schijnt te worden, moet het Ministerie van Verkeerswezen onze nationale maatschappij er toe aanzetten, overal waar zulks mogelijk is, om de nog niet bezette plaatsen in het internationaal verkeer in te nemen. De Commissie ziet met genoegen dat zulks de bedoeling van den Minister van Verkeerswezen is.

Men mag niet aarzelen hiervoor de noodige financieele offers te brengen en vooral mag men niet uit het oog verliezen dat de sommen die besteed worden aan de prospectie en het te waarde maken van nieuwe lijnen, beleggingen zijn die niet onmiddellijk kunnen rendeeren, doch waar-

d'abord, a influencé la politique de la société et l'a empêchée de réaliser le programme qui lui avait été tracé.

Il faut constater d'abord que la crise économique, qui, d'une façon générale, a fait considérablement baisser le rendement de tous les moyens de transport, n'a pas empêché les transports aériens de progresser, et on peut en conclure que les progrès auraient été bien plus importants si la crise ne les avait enrayés.

Quoi qu'il en soit, la diminution des subventions n'a pas eu d'effet aussi néfaste qu'on aurait pu le prévoir dès l'abord, parce que toutes les entreprises ont dû plutôt ralentir leur activité.

Cette diminution n'en a pas moins, semble-t-il, sensiblement déformé la situation de la société vis-à-vis des entreprises similaires étrangères disposant de moyens plus étendus.

Faute de moyens et de matériel, la Sabena a dû réduire ses programmes, interrompre des lignes au moment où les efforts de leur mise en valeur commençaient à porter leurs fruits et renoncer à des développements nouveaux possibles techniquement et commercialement.

C'est ainsi que l'on a pu constater plusieurs années de suite la suppression, pendant l'hiver, de la ligne de Scandinavie, que la liaison avec Amsterdam et Paris n'est assurée qu'avec une intervention restreinte de notre Société nationale, que les projets du réseau postal de nuit ont été en grande partie abandonnés et que les développements envisagés de notre réseau vers la Suisse et l'Italie n'ont pas eu de suite.

Des restrictions de crédit qui engendrent des restrictions d'activité économique constituent des économies néfastes. Et l'on ne peut que regretter que la réalisation d'un programme d'ensemble, élaboré en 1929, ait été, sous prétexte d'économies, remis en discussion. On s'expose ainsi à laisser passer, sans les utiliser, les occasions propices au développement de notre aviation marchande. Ainsi, une partie du transit Angleterre-Allemagne a été détournée par Amsterdam. Nous n'occupons pas la place que notre situation géographique semblait devoir nous réserver.

Quoi qu'il en soit, s'il a pu en être ainsi dans le passé, sans doute à cause de la crise, il convient de redresser cette situation au plus tôt, maintenant que s'annonce une reprise économique évidente et de le faire non seulement en proportion de cette reprise, mais aussi de façon à regagner autant que possible ce qui a été perdu.

A l'heure où l'aéronautique marchande paraît sur le point d'atteindre sa majorité, il importe que le Ministère des Transports pousse notre Société nationale à occuper, partout où c'est logiquement possible, les places encore ouvertes dans le trafic international. La Commission est heureuse de savoir que telle est l'intention du Ministre des Transports.

Il ne faut pas hésiter à consentir à cet effet les sacrifices financiers nécessaires et surtout on ne peut pas perdre de vue que les sommes, consacrées à la prospection et à la mise en valeur de lignes nouvelles, constituent des investissements dont le rendement ne peut être immédiat, mais

van de opbrengst verzekerd is in een min of meer nabije toekomst, indien de inspanning voldoende voortgezet wordt.

Er dient onderzocht te worden of deze gedachten voldoende tot uiting komen in het programma van de begroeting voor 1937.

Laten wij vooreerst vaststellen dat het totaal krediet voor de lijnen van Europa tot 12,500,000 frank beperkt is, wegens het aandeel dat voorbehouden is aan de verbinding België-Congo.

Indien wij het programma voor dit jaar in bijzonderheden nagaan, stellen wij vast dat de in 1936 in bedrijf genomen lijnen behouden worden en dat er enkele nieuwe uitbreidingen bijkomen, waaronder de nieuwe lijn Brussel-Praag de voornaamste is.

Doch het komt ons voor dat de ramingen zoo nauw berekend zijn dat de minste tegenslag ernstige moeilijkheden zou kunnen meebrengen, en zelfs de uitslagen der nieuwe ondernemingen in gevaar brengen, bij gebrek aan voldoende middelen om in de behoeften te voorzien of om de inspanning voort te zetten. Een, zelfs lichte, stijging van den prijs der benzine, b. v., zou het evenwicht der huidige ramingen verbreken. Een grootere veiligheidsmarge is absoluut noodzakelijk.

Anderzijds, hebben wij den indruk dat niet de minste mogelijkheid gelaten wordt aan de maatschappij om haar toe te laten eventueel tusschen te komen in nieuwe uitbreidingen die, in den loop van het dienstjaar, zouden mogelijk worden en thans nog niet kunnen voorzien worden.

Men mag er van overtuigd zijn dat dergelijke mogelijkheden nogal dikwijls zullen voorkomen en onze nationale maatschappij moet op ieder oogenblik in staat zijn, zoowel technisch als financieel, er het grootste nut uit te halen. Er zou dus insgelijks ieder jaar een soort uitzonderlijk krediet moeten voorzien worden, waarover zou kunnen beschikt worden buiten het normaal op verderen afstand voorzienbare programma om, en dat de noodige tussenkomsten zou moeten toelaten, die noodig zijn voor nieuwe uitbreidingen. Met andere woorden, de oprichting van een « fonds der luchtvloot » dringt zich op.

Verbinding België-Congo.

Wat bijzonder de aandacht trekt wanneer men een oogslag werpt op het begrotingsontwerp, is het gering krediet dat voorzien is voor de verbinding België-Congo (350 duizend frank). Deze eerste indruk wordt weliswaar verbeterd door het feit dat een overdracht van 1 1/2 miljoen toegelaten is van het krediet voorzien voor de Europeesche diensten.

Het staat nochtans vast dat de België-Congo-verbinding de voornaamste lijn is van gansch ons nationaal net en dat geen enkel offer te groot moet zijn om ze te behouden en uit te breiden.

Anderzijds, spreekt het van zelf dat het de lijn is, waarvan de handelstoekomst het best verzekerd is en ook dat

est assuré dans un avenir plus ou moins proche pour autant que l'on persévère suffisamment dans l'effort.

Il est nécessaire d'examiner si ces idées se trouvent suffisamment reflétées dans le programme du budget de 1937.

Constatons d'abord que le crédit total pour les lignes d'Europe se trouve réduit à 12,500,000 francs par la part qui en est réservée à la liaison Belgique-Congo.

En examinant le programme de cette année dans le détail, on constate que les lignes exploitées en 1936 sont maintenues et qu'il s'y ajoute quelques développements nouveaux parmi lesquels la nouvelle ligne Bruxelles-Prague est le plus important.

Mais il semble bien que les prévisions sont calculées avec une telle parcimonie que les moindres déconvenues — une hausse même légère du prix de l'essence, par exemple, mettrait en déséquilibre les prévisions actuelles — pourraient bien entraîner des difficultés sérieuses, voire compromettre les résultats des nouvelles entreprises, par manque de ressources suffisantes pour faire face aux besoins ou pour soutenir l'effort. Une plus grande marge de sécurité s'impose.

D'autre part, nous avons l'impression qu'aucune latitude n'est laissée à la société pour lui permettre de prendre éventuellement part à de nouveaux développements, qui deviendraient possibles dans le courant de l'exercice et qui ne sont pas encore prévisibles à l'heure actuelle.

On peut avoir la conviction que de telles possibilités se présenteront assez fréquemment et il importe que notre société nationale soit à même à chaque instant, tant techniquement que financièrement, d'en tirer le plus de profit. Il faudrait donc prévoir également et ce, chaque année, un crédit en quelque sorte exceptionnel, qui serait disponible en dehors du programme normal prévisible à plus longue échéance et qui devrait permettre les interventions nécessaires pour les développements nouveaux. En d'autres mots, la création d'un « fonds de la flotte aérienne » s'impose.

Liaison Belgique-Congo.

Un point qui retient spécialement l'attention, dès que l'on jette un coup d'œil sur le projet de budget, est le faible crédit prévu pour la liaison Belgique-Congo (350,000 francs). Cette première impression est bien corrigée par le fait qu'un transfert de 1 1/2 million est autorisé du crédit prévu pour les services européens.

Cependant, il est certain que la liaison Belgique-Congo constitue la ligne la plus importante de tout le réseau national et qu'aucun sacrifice ne doit être trop grand pour la maintenir et la développer.

Il est par ailleurs évident que c'est la ligne dont l'avenir commercial est le mieux assuré et aussi que c'est celle sur

het de lijn is, waarop de organisatiepogingen het best moeten ondersteund worden, van het begin van haar te waarde making.

Men is er dan ook nogal over verrast ze zoo stiefmoederlijk te zien behandelen en vast te stellen dat zij in het leven moet worden gehouden door haar te spenen van de beschikbare middelen der Europeesche diensten, welke zooals we hooger zegden, reeds al te gering zijn.

Het lijkt noodig dezen toestand te verklaren :

Volgens de statuten, moeten de bedrijfsrekeningen van de verbinding België-Congo afgescheiden worden van deze van het Europeesch net en van het net van Congo. De financieele tegemoetkoming verschilt zoowel wat de wijze betreft waarop zij berekend wordt, als wegens het feit dat de Kolonie voor de verbinding België-Congo op dezelfde wijze tuschenkomt als de Belgische Staat.

Wegens de moeilijkheden van de crisis welke bijzonder zwaar op de Kolonie drukten, was deze niet bij machte geldelijk bij te dragen in de kosten van de verbinding België-Congo. Op het einde van 1934, zette deze haar werking in. De kredieten van het Ministerie van Verkeerswezen konden evenmin verhoogd worden, maar er werd een voorloopige oplossing aangenomen, welke ten laste van de verbinding België-Congo slechts de bijkomende lasten legde, welke er rechtstreeks mochten uit voortspuiten, daar de financieele lasten, algemeene kosten, vaste uitgaven gedragen werden door de vorige ondernemingen. Ten koste van andere uitbreidingen welke voor Europa voorzien waren, zou er een overdracht van de hiervoor bestemde kredieten gedaan worden, ten einde aan de nieuwe intercontinentale lijn een minimum van geldmiddelen te verschaffen.

Zoo begon de exploitatie van de verbinding België-Congo, in 1935, met een voorloopig statuut.

Ondanks de buitensporig geringe financieele en materiele middelen, werd deze dadelijk met schitterende uitslagen bekroond :

Verbinding België-Congo

Aanvang der inbedrijfneming, 28 Februari 1935

	1935	1936
Algelegde afstanden in km. ...	336,000	555,561
Vervoerde km.-ton (passagiers, reisgoederen, post, goederen)	94,800	250,362
Aantal passagiers	129	555
Kgr. poststukken	4,373	12,613
Km.-Ton poststukken	150,000	52,724
Aantal reizen... ..	23	26
Lengte der exploitatie ... km.	8,400	10,430
	(tot in October)	
	10,750	
	(sedert October)	

Nochtans, werd het voorloopig statuut van de onderneming tot dusver nog niet herzien.

laquelle les efforts d'organisation doivent être les plus soutenus au début de sa mise en valeur.

On est assez surpris alors de la voir traiter en parente pauvre, et de constater qu'elle doit être maintenue en vie par l'amputation des disponibilités, déjà trop faibles comme nous l'avons dit ci-dessus, des services d'Europe.

Il semble nécessaire d'expliquer cette situation :

Statutairement, les comptes d'exploitation de la liaison Belgique-Congo doivent être séparés de ceux du réseau européen et du réseau du Congo. Le mode d'assistance financière est différent, tant dans la façon dont celle-ci est établie que par le fait que, pour la liaison Belgique-Congo, la Colonie intervient au même titre que l'Etat belge.

A cause des difficultés de la crise particulièrement lourde pour la Colonie, celle-ci ne put accepter d'intervenir financièrement dans les frais de liaison Belgique-Congo. A la fin de 1934, la réalisation de cette dernière commença. Les crédits du Ministère des Transports ne purent être augmentés non plus, mais une solution provisoire fut adoptée, qui ne mettait à charge de la liaison Belgique-Congo que les frais supplémentaires qui en résulteraient directement; les charges financières, frais généraux, dépenses fixes, étant supportés par les exploitations anciennes. Négligeant d'autres développements prévus pour l'Europe, un transfert serait opéré des crédits devant y être affectés, pour donner un minimum de disponibilités à la nouvelle ligne intercontinentale.

C'est ainsi que l'exploitation de la liaison Belgique-Congo débuta, en 1935, avec un statut provisoire.

Malgré les moyens financiers et matériels réduits à l'excès, celle-ci donna dès le début des résultats brillants :

Liaison Belgique-Congo

Début de l'exploitation 28 février 1935

	1935	1936
Distances parcourues en km.	336,000	555,561
Tonnes - kilométriques transportées (passagers, bagages, poste, marchandises)... ..	94,800	250,362
Nombre de passagers	129	555
Kg. de courrier postal	4,373	12,613
Tonnes km. courrier postal ...	150,000	52,724
Nombre de voyages... ..	23	26
Longueur exploitée km.	8,400	10,430
		(jusqu'en octobre)
		10,750
		(depuis octobre)

Cependant, le statut provisoire de l'exploitation n'a pas été revu jusqu'à présent.

De tijd is echter aangebroken om tot deze herziening over te gaan, ten einde aan de exploitatie van de verbinding de eigen financiële middelen te verschaffen en dan tevens de onmisbare eenheidsbanden te versterken, welke moeten bestaan tusschen haar en de andere twee statutaire exploitaties van het Europeesch en van het koloniaal net.

Inderdaad, terwijl de lijn, bij haar bescheiden begin, slechts uit een reeks proefvluchten bestond, is de verbinding België-Congo, voor het oogenblik, een van de groote intercontinentale luchtlijnen geworden, welke bijna gansch Congo bestrijkt, met de medewerking van het binnenlandsch net der Kolonie en, dank zij de Fransch-Belgische overeenkomst, gansch het Afrikaansch vasteland tot Madagascar doorkruist en bedient.

Voor het oogenblik, staat de technische ervaring volkomen vast en is het commercieel rendement verzekerd.

Nu wij deze positie veroverd hebben, moeten wij ze verdedigen en ze op steviger grondslagen vestigen en vooral ze verder uitbreiden in de mate van het mogelijke dat waarlijk onbegrensd lijkt.

Wij moeten, in het bijzonder, de diensten uitbreiden, daar een halfmaandelijksche verbinding reeds thans ontoereikend blijkt.

Verder, moet de infrastructuur van de lijn uitgebouwd worden : toerusting van de landingsterreinen, zoowel met het oog op de veiligheid, op den dienst en het comfort van de reizigers, als met het oog op de grondverbindingen waarop de vracht voor de vliegmachines moet aangevoerd worden, alsmede de uitbreiding van het hinterland dat door de luchtlijn bestreken wordt.

Ten slotte, moet men, waar zulks mogelijk is, in Afrika dezelfde politiek voeren als in Europa waar de Belgische luchtvaart, dank zij oordeelkundige overeenkomsten met de buitenlandsche exploitanten, het aandeel heeft dat haar toekomt in het internationaal verkeer dat het Belgisch grondgebied aanbelangt.

Exploitatie. — Na een zoo uitgebreide uiteenzetting van de essentiële leidende principes van de politiek der handelsluchtvaart, lijkt het min gepast tot een grondig nader onderzoek der exploitatie van de Sabena over te gaan. Voor die studie beschikten wij trouwens niet over den noodigen tijd.

Eene overweging verdient nochtans van naderbij beschouwd, daar zij op voelbare wijze de Rijksbegroting kan beïnvloeden.

Ter zake van de materiele kwesties, zooals van deze welke het bedrijvigheidsprogramma aangaan, heeft men den indruk dat de bezorgdheid om zuinig te zijn te ver kan worden doorgedreven ten nadeele van het materieel. Wij denken vooral aan de vliegtuigcellen en -motors waarvan het niet wenschelijk is de rendeeering te overdrijven, op gevaar af de veiligheid te schaden, evenmin als dat het nuttig lijkt het beschikbaar materieel tot een onmisbaar uiterst minimum te beperken. Eene belangrijke reserve is noodig om de regelmatigheid te verzekeren en ook om te voorkomen dat men over iets niet zou beschikken wanneer een onvoorzien voorval — ongeval of mogelijke uitbreiding — onverhoeds de vervanging noodzaakt van het gedeclasseerd materieel of de uitbreiding van het programma.

Il semble opportun de procéder à cette révision pour donner à l'exploitation de la liaison les moyens financiers propres, tout en renforçant les liens d'unité indispensables qui doivent exister entre elle et les deux autres exploitations statutaires des réseaux européen et colonial.

En effet, alors que le caractère modeste du début de la ligne ne dépassait pas une série de vols expérimentaux, la liaison Belgique-Congo est devenue à l'heure présente une des grandes lignes aériennes intercontinentales, touchant à la presque totalité du Congo, avec la collaboration du réseau intérieur de la Colonie, traversant et desservant, grâce à l'accord franco-belge, de part en part le continent africain jusqu'à Madagascar.

A présent, l'expérience technique est acquise d'une façon incontestable et le rendement commercial est assuré.

Les positions ainsi acquises, il importe de les défendre, de les établir sur des bases plus solides et surtout de les développer dans toute la mesure où les possibilités, qui sont énormes, le permettent.

Il faut notamment renforcer l'intensité des services — une liaison bi-mensuelle étant dès à présent insuffisante.

Il faut organiser convenablement l'infrastructure de la ligne : équipement des escales tant au point de vue sécurité, service et confort des passagers qu'au point de vue liaisons terrestres qui doivent apporter le fret aux avions et augmenter l'étendue de l'hinterland touché par la ligne aérienne.

Il faut enfin, là où les possibilités le permettent, pratiquer en Afrique la même politique qu'en Europe — où l'aéronautique belge, par des accords judicieux avec les exploitants étrangers, prend la part qui lui revient de tout le trafic international qui intéresse le territoire de la Belgique.

Exploitation. — Après un exposé aussi développé des principes directeurs essentiels de la politique de l'Aéronautique marchande, il paraît moins opportun d'examiner à fond le détail des exploitations de la Sabena. Le temps nous a d'ailleurs fait défaut pour cette étude.

Une considération cependant mérite d'être relevée parce qu'elle peut influencer sensiblement le budget de l'Etat.

Dans les questions matérielles comme dans celles qui concernent le programme de l'activité, on a l'impression que le souci d'économie pourrait être poussé trop loin au détriment du matériel. Nous pensons surtout aux cellules et aux moteurs d'avion dont il n'est pas désirable d'exagérer le rendement sous peine de nuire à la sécurité, pas plus qu'il ne paraît utile de limiter le matériel disponible au strict minimum indispensable. Une réserve importante est nécessaire pour assurer la régularité et aussi pour ne pas être pris au dépourvu lorsqu'un événement inattendu — accident ou possibilité d'expansion — nécessite à l'improviste le remplacement du matériel déclassé ou l'extension du programme.

Dezelfde bemerking lijkt trouwens van toepassing op het technisch personeel van iedereen graad — varend en ter plaats blijvend — wiens vorming slechts traag kan geschieden — en op de beneden liggende technische installaties.

Besluiten.

De Commissie is overtuigd van de noodzakelijke herziening :

1° van de kredieten voorzien voor de verbinding België-Congo, ten einde : a) op betere wijze het *behoud* en de beter aangepaste inrichting te verzekeren van de bestaande exploitatie; b) er de intensiviteit en de *uitbreiding* van mogelijk te maken, zonder dat het nodig zij hiervoor financiële middelen aan te wenden beschikbaar voor andere bedrijven;

2° van de kredieten voorzien voor het Europeesch net, met het oog op de onmisbare disponibilititeiten : a) voor de verbetering der *bestaande diensten*; b) om het hoofd te bieden aan mogelijke tegenslagen der *nieuwe exploitaties* en aan uitzonderlijke tussenkomsten welke in het programma niet werden voorzien.

Zij drukt den wensch uit dat maatregelen zouden worden getroffen, ten einde de uitbreiding te verzekeren van onze handelsluchtvaart met de onmisbare eenheid en continuïteit. Met dit dubbel inzicht, acht zij het van nut de oprichting :

1° van een verbindingsorganisme tussen de diensten der militaire luchtvaart en die der burgerlijke luchtvaart;

2° van een luchtvlootfonds, hetwelk zoowel als dit voor de groote werken, de wegen, de Noord-Zuidverbinding, onontbeerlijk is voor de verwezenlijking van een gezamenlijk programma, waarvan het succes in gevaar kan worden gebracht door de wijze van financeering genaamd « *kleine colli* » waarop maar al te vaak de jaarlijksche begrotingsbevoorrading neerkomt.

Daar het regime van geldelijken bijstand van de Sabena, opgemaakt bij de wet van 25 Mei 1929, in 1937, in elk geval dient herzien, wordt door de Commissie aangeraden de politiek te behouden en te verscherpen, welke in die wet werd bepaald, inzonderheid wat betreft de samenbrenging van het luchtverkeer in een eenige onderneming, zoowel in Europa als in Afrika.

La même remarque semble d'ailleurs applicable au personnel technique de tout grade — navigant et terrestre — dont la formation ne peut être que lente et aux installations techniques terrestres.

Conclusions.

La Commission est convaincue de la nécessité de revoir :

1° Les crédits prévus pour la liaison Belgique-Congo, afin : a) de mieux assurer le *maintien* et l'organisation plus adéquate de l'exploitation existante; b) d'en permettre l'*intensification* et l'*extension*, sans qu'il faille pour cela faire des prélèvements financiers sur les disponibilités des autres exploitations;

2° Les crédits prévus pour le réseau d'Europe, en vue des disponibilités indispensables: a) pour l'amélioration des *services existants*; b) pour faire face aux déconvenues possibles des *exploitations nouvelles* et à des interventions exceptionnelles non prévues au programme.

Elle émet le vœu :

1° que des mesures soient prises en vue d'assurer le développement de notre Aéronautique marchande avec l'unité et la continuité indispensables. A cette double fin, elle estime utile la création d'un organisme de liaison entre les services de l'Aéronautique militaire et ceux de l'Aéronautique civile;

2° d'un fonds de la flotte aérienne, qui de même que celui des grands travaux, des routes, de la Jonction Nord-Midi, est indispensable pour la réalisation d'un programme d'ensemble dont le succès peut être compromis par le mode de financement dit des « *petits paquets* » auquel aboutit trop souvent l'approvisionnement budgétaire annuel.

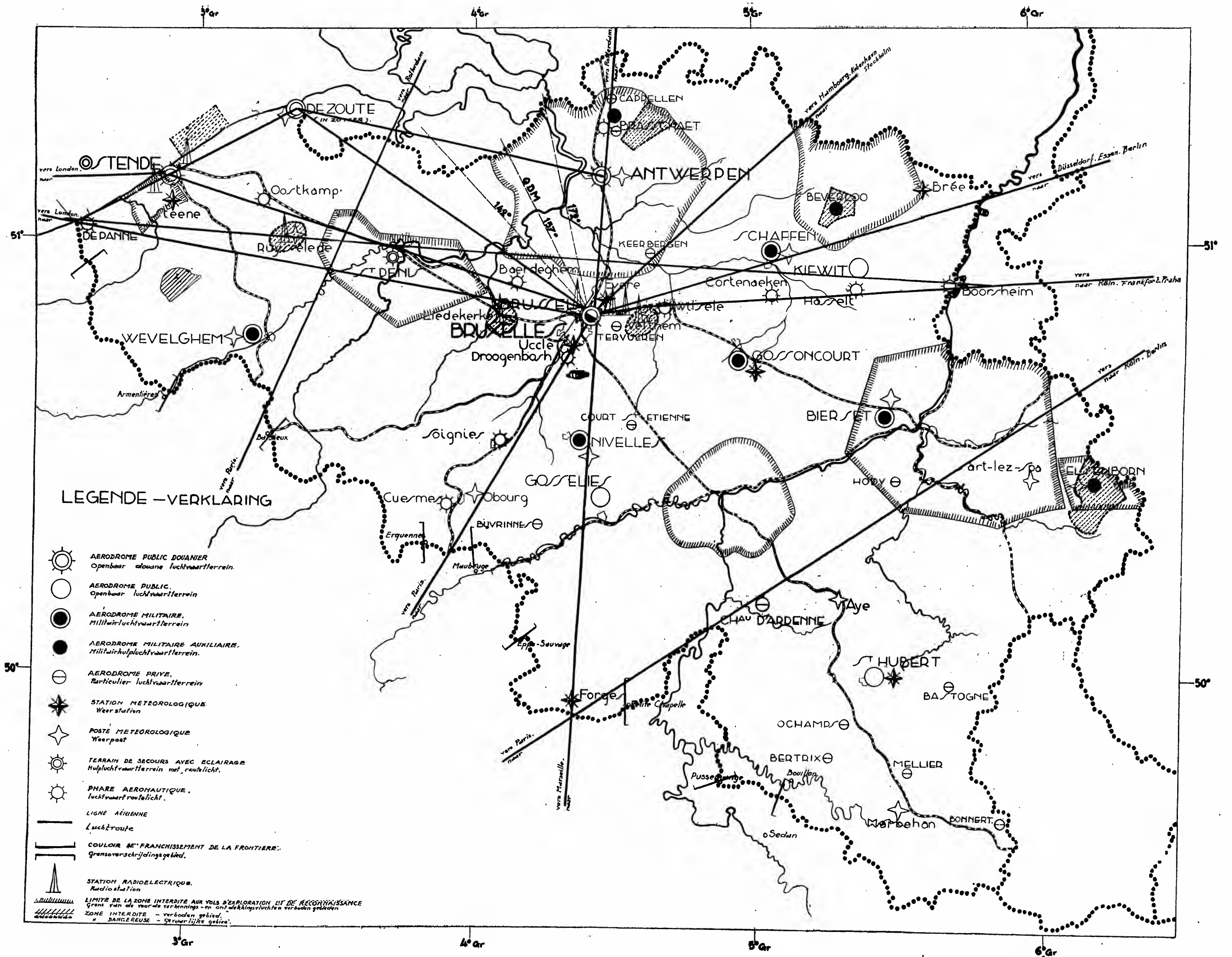
Comme en 1937, le régime d'assistance financière de la Sabena, établi par la loi du 25 mai 1929, doit être revu de toute façon; la Commission recommande de maintenir et d'accentuer la politique définie dans cette loi, notamment en ce qui concerne la concentration des Transports aériens dans une entreprise unique tant en Europe qu'en Afrique.

K A A R T

**tot aanduiding van de luchtvaartbeweging
in België (einde 1936)**

C A R T E

**indiquant l'activité aéronautique
du pays (fin 1936)**



TWEEDE DEEL.

I. — Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Spijts de economische heropleving die trouwens blijkt uit een hogere bedrijvigheid op het spoor, boekt de Nationale Maatschappij absoluut deficitaire uitslagen. Deze paradoksale toestand is des te meer onrustwekkend, daar het hier gaat om een exploitatie-tekort, in dezen zin dat de uitgaven wegens het toenemen van het vervoer, de inkomsten overtreft die er aan beantwoorden.

De exploitant van een spoorweg bevindt zich in den toestand van den industrieel die een koopwaar van groot verbruik voortbrengt. Welnu, het is een vaste regel in de nijverheidseconomie, dat in een goed geregeld en aan de behoeften van de cliënteel aangepast bedrijf, de kostprijs van de productie daalt zoodra het rythme van het verbruik toeneemt.

Er moet dus worden uitgelegd waarom de door de N. M. geboekte uitslagen niet beantwoorden aan dezen regel.

Men zou thans op alle tonen uitbazuinen dat de Staat een onbekwaam industrieel is, indien hij onze spoorwegen nog beheerde. Men zou nochtans onrechtvaardig zijn, zooals men ongelijk zou hebben de huidige leiders aansprakelijk te stellen voor den toestand.

Van 1835 af, het jaar waarin de eerste lijn tusschen Mechelen en de hoofdstad tot stand kwam, heeft ons net zich op harmonische wijze ontwikkeld, daar het zijn uitbreiding regelde naar den vooruitgang van onze economie. Na den oorlog, gebeurde de herinrichting van het vervoer op verrassend snelle wijze, spijs de ongehoorde moeilijkheden waaraan men het hoofd moet bieden.

De verdiensten hiervan — men vergeet het al te dikwijls — komt toe aan het Bestuur der Spoorwegen, onder den impuls van een ministerieel departement dat een reeks achtenswaardige titularissen kende.

Na dit gezegd te hebben, moeten wij echter erkennen dat de Administratie zich soms moest neerleggen bij politieke of budgetaire motieven, evenals de overige door den Staat bestuurd sectoren, en dat het gebeurd is dat zij afdwaalde van de lijn die moet gevolgd worden door een nijverheids- of handelsonderneming.

Ook was er reeds vóór den oorlog sprake van, het bedrijf van onze spoorwegen toe te vertrouwen aan een eigen beheer. Deze idee dook na den wapenstilstand levendig op. Zij triompheerde, in 1926, vooral omdat aldus het middel werd gevonden om het gevaar af te wenden dat onze financiën bedreigde vanwege de vlottende schuld.

Sedertdien, wordt deze openbare dienst verzekerd door een vergunninghoudende maatschappij (1), die haar beheerders kiest onder de specialisten en de zakenmen-

(1) De vergunning heeft een duur van 75 jaar (art. 1), met de mogelijkheid voor den Staat, vanaf het een en twintigste jaar en mits een opzeg van een jaar, de rechten terug te nemen, die aan de Maatschappij verleend werden.

DEUXIÈME PARTIE.

I. — Société Nationale des Chemins de fer.

Malgré la reprise économique, attestée d'ailleurs par une activité ferroviaire plus intense, la Société Nationale accuse des résultats franchement déficitaires. Cette situation paradoxale se révèle d'autant plus inquiétante qu'il s'agit en l'occurrence d'un déficit d'exploitation, en ce sens que les dépenses occasionnées par un accroissement de trafic dépassent les recettes qui y correspondent.

L'exploitant d'un chemin de fer se trouve dans la situation de l'industriel produisant une marchandise de grande consommation. Or, il est de règle constante dans l'économie industrielle, qu'une exploitation bien ordonnée et adaptée aux besoins de la clientèle, voit le prix de revient de sa production fléchir, dès que le rythme de la consommation s'accélère.

Il faut donc expliquer pourquoi les résultats enregistrés par la Société Nationale ne répondent pas à cette règle.

Aujourd'hui on répéterait à l'envi que l'Etat est un bien mauvais industriel, s'il assurait encore la gestion de nos chemins de fer. Pourtant on se montrerait injuste, tout comme on aurait tort de rendre les dirigeants actuels responsables de la situation.

Depuis 1835, année qui vit la première ligne, reliant Malines à la capitale, notre réseau s'est développé harmonieusement, réglant sa marche sur les progrès de notre économie. Après la guerre, la réorganisation des transports a été réalisée avec une rapidité surprenante, en dépit des difficultés inouïes auxquelles il faut faire face.

Tout le mérite en revient, on l'oublie trop souvent, à l'Administration des Chemins de fer, sous l'impulsion d'un département ministériel qui connut une lignée respectable de titulaires.

Ceci dit, il nous faut reconnaître cependant que l'Administration dut parfois se soumettre à des raisons politiques ou budgétaires, tout comme les autres secteurs gérés par l'Etat, et qu'il lui est arrivé de quitter la ligne à suivre par une entreprise industrielle ou commerciale.

Aussi, dès avant la guerre, il fut question de confier l'exploitation de nos chemins de fer à une régie autonome. Cette idée fut reprise avec vigueur après l'armistice. Elle triompha en 1926, parce qu'elle offrait avant tout le moyen de parer au danger que la dette flottante faisait courir à nos finances.

Depuis, ce service public est assuré par une société concessionnaire (1), qui choisit ses administrateurs parmi les spécialistes et les hommes d'affaires, jugés capables

(1) La durée de la concession est de 75 ans (art. 1^{er}), avec faculté, pour l'Etat, à partir de la vingt et unième année, et moyennant préavis d'un an, de reprendre les droits apportés à la Société.

schen welke in staat worden geacht de spoorwegen tot dan ongekende winsten te doen opleveren.

Degenen die alleen kijken naar de uitslagen van de boekhouding, zullen teleurgesteld en ontgoocheld zijn. Doch deze verkrijgen slechts hun volle beteekenis, hun echte waarde, in functie van de omstandigheden die hen hebben beïnvloed.

Uwe commissie was dan ook van meening dat zij zich ernstig moet documenteeren over de diepe oorzaken van dezen voor de toekomst verontrustenden toestand van een belangrijken factor van onze economie, en de redmiddelen zoeken die daarop moeten worden toegepast.

De oorzaken.

Bij nader onderzoek, kan worden uitgemaakt dat het tekort van het spoorwegverkeer het gevolg kan zijn :

- 1° van de economische conjunctuur;
- 2° van structuurgebreken;
- 3° van gebrekkige methoden.

1° Oorzaken afhankelijk van de economische conjunctuur.

De uitbreiding van het verkeer, dewelk zich reeds vertoonde tijdens het tweede kwartaal 1935, is scherp toegenomen, in 1936. De tabel I laat toe de maandelijksche bewegingen te volgen van reizigers en goederen, in 1935, en ze te vergelijken met de uitslagen van de overeenstemmende maanden van 1936. In ronde cijfers, vertoont 1936, met betrekking tot 1935, volgende aangroei :

Aantal reizigers : 7 miljoen;
Aantal reizigers-kilometer : 255 miljoen;
Aantal ton-goederen : 6.3 miljoen;
Aantal ton-kilometer : 576 miljoen.

De ontvangsten bereikten respectievelijk, in 1935 en 1936, 2,168.9 miljoen (reizigers : 758.8 miljoen en goederen : 1,410.1 miljoen) en 2,288.8 miljoen (reizigers : 759.2 en goederen : 1,529.6), hetzij een vermeerdering met 0.1 t. h. voor de reizigers en 5.1 t. h. voor de goederen.

Anderzijds, bedragen de uitgaven die, in 1935, slechts 2,134.8 miljoen bereikten, gedurende het volgend jaar 2,306.5 miljoen, hetzij, zoo men zich houdt aan de globale som van de exploitatieuitgaven, eene vermeerdering met 171.7 of meer dan 8 t. h.

Deze laatste kan worden uitgelegd door de verhooging der uitgaven (loonen, wedden, pensioenen van het personeel, prijzen der benodigdheden) welke van dichtbij de stijging hebben gevolgd van den index der klein- en groot-handelsprijzen, van April 1935 af, naar aanleiding van de jongste devaluatie. Uit dien hoofde, vertoonen de uitgaven in 1936 een vermeerdering van 148 miljoen voor het personeel en 24 miljoen voor de leveringen.

Anderzijds, klimmen de financieele lasten van 123 miljoen tot 134 miljoen, hetzij een vermeerdering van 11 miljoen.

Op gebied van uitgaven, heeft men 182.7 miljoen meer dan in 1935, voortkomende van : a) het verkeer; b) de

de faire produire aux chemins de fer des bénéfices jusqu'alors inconnus.

Ceux qui en référeront aux seuls résultats comptables seront déçus et désillusionnés. Mais ceux-ci n'acquiescent leur vraie signification, leur seule valeur, qu'en fonction des contingences qui les ont influencés.

Aussi votre Commission a-t-elle estimé devoir se documenter sérieusement sur les causes profondes de cette situation alarmante pour l'avenir d'un facteur important de notre économie, et rechercher les remèdes qu'il faut y porter.

Les causes.

En dernière analyse, le déficit de l'exploitation ferroviaire peut être le fait :

- 1° de la conjoncture économique;
- 2° de défauts de structure;
- 3° de vices de méthode.

1° Causes relevant de la conjoncture économique.

L'augmentation du trafic, qui s'était manifestée déjà au courant du deuxième trimestre 1935, s'est nettement accentuée en 1936. Le tableau I permet de suivre les mouvements mensuels de voyageurs et de marchandises en 1935 et de les comparer aux résultats des mois correspondants de 1936. En chiffres ronds, 1936 marque, par rapport à 1935, la progression suivante :

Nombre de voyageurs : 7 millions;
Nombre de voyageurs-kilomètres : 255 millions;
Nombre de tonnes-marchandises : 6.3 millions;
Nombre de tonnes-kilomètres : 576 millions.

Les recettes se sont élevées respectivement, en 1935 et 1936, à 2,168.9 millions (voyageurs, 758.8 millions et marchandises, 1,410.1 millions) et à 2,288.8 millions (voyageurs, 759.2 et marchandises, 1,529.6), soit une progression de 0.1 p. c. pour les voyageurs et de 5.1 p. c. pour les marchandises.

D'autre part, les dépenses qui, en 1935, s'élevaient seulement à 2,134.8 millions, ont atteint l'année suivante 2,306.5 millions, soit, si l'on s'en tient à la somme globale des dépenses d'exploitation, une augmentation de 171.7, ou plus de 8 p. c.

Celle-ci s'explique par l'augmentation des dépenses (salaires, traitements, pensions du personnel, prix des fournitures) qui ont serré de près la hausse de l'index des prix de détail et des prix de gros, à partir d'avril 1935, à la suite de la dernière dévaluation. De ce chef les dépenses accusent, en 1936, une augmentation de 148 millions pour le personnel et de 24 millions pour les fournitures.

D'autre part, les charges financières passent de 123 millions à 134 millions, soit une augmentation de 11 millions.

Du côté des dépenses, 182.7 millions de plus qu'en 1935, provenant d'une augmentation : a) du trafic; b) des prix

Tableau comparatif par mois des unités de trafic de 1935 et de 1936
Vergelijkende tabel per maand van de verkeerseenheden van 1935 en van 1936

	Nombre de voyageurs (en milliers) — Getal reizigers (in duizenden)		Nombre de voyageurs-km. (millions) — Getal reizigers-km. (miljoenen)		Nombre de tonnes (en milliers) — Aantal ton (in duizenden)		Nombre de tonnes-km. (millions) — Aantal ton-km. (miljoenen)	
	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936
Janvier — Januari	14.484	15.423	406	432	4.860	5.245	355	440
Février — Februari	12.706	13.911	357	401	4.087	5.011	336	420
Mars — Maart	13.570	15.280	385	441	4.637	5.662	371	465
Avril — April	14.533	15.028	437	466	4.818	5.313	394	436
Mai — Mei	14.684	14.742	445	473	5.144	5.294	429	441
Juin — Juni	14.765	14.908	498	464	4.822	3.856	398	333
Juillet — Juli	15.642	15.647	549	544	4.816	5.551	388	471
Août — Augustus	16.125	16.257	605	607	5.119	5.490	416	449
Septembre — September	16.030	16.129	528	535	5.355	5.597	421	463
Octobre — October	15.401	14.698	458	459	6.034	6.645	477	515
Novembre — November	14.174	16.247	408	461	5.493	6.423	431	492
Décembre — December	14.979	15.796	436	464	5.148	6.042	446	513
	177.063	184.066	5.512	5.767	59.833	66.134	4.862	5.438

Produit net
Netto-opbrengst

TABLEAU II — TABEL II

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	
							(1) Prévisions Ramingen	Réalités In werkelijkheid
Janvier — Januari	9,6	— 5,3	— 32,3	— 22,4	— 4,7	— 21,2	— 7,4	— 5,7
Février — Februari	— 4,6	— 22,4	— 42,9	— 32,7	— 19,2	— 36,0	— 14,5	— 14,1
Mars — Maart	22,8	4,2	— 28,5	— 16,5	0,7	— 16,8	— 3,0	3,3
Avril — April	28,0	8,4	— 21,0	— 6,0	— 8,8	0,02	— 6,3	— 1,9
Mai — Mei	39,8	7,0	— 20,0	— 5,2	— 2,7	3,7	— 9,1	— 3,0
Juin — Juni	41,5	12,9	— 21,4	0,9	— 6,3	11,0	— 10,5	— 28,0
Juillet — Juli	37,5	20,3	— 23,3	7,6	2,3	16,7	— 0,2	12,0
Août — Augustus	50,3	27,4	— 2,1	16,9	10,9	33,7	5,5	29,8
Septembre — September	48,9	23,9	8,5	17,0	12,8	29,4	10,9	21,4
Octobre — October	37,6	19,3	12,5	7,7	0,8	14,6	6	12,7
Novembre — November	16,6	— 5,9	0,6	— 1,9	— 13,2	— 5,6	— 10,6	— 8,3
Décembre — December	— 7,8	— 23,8	1,4	21,3	— 20,6	2,7	— 16	— 4
	320,2	66,8	— 168,5	— 13,3	— 48,0	32,2	— 55,2	

(1) Les prévisions pour l'exercice 1936 ont été établies en comptant les traitements et salaires à 95 p. c. des taux organiques pour le 1^{er} trimestre, à 100 p. c. de ces taux pour le 2^{me} trimestre et à 95 p. c. pour le 2^{me} semestre.

(1) De ramingen voor het dienstjaar 1936 werden opgemaakt rekening houdende met 95 t. h. van het normaal bedrag der wedden en loonen voor het 1^{ste} kwartaal, met 100 t. h. van deze bedragen voor het 2^{de} kwartaal en 95 t. h. voor het 2^{de} halfjaar.

aankooprijzen en bezoldigingen; c) de financiële lasten, terwijl de bijkomende ontvangsten slechts 120 miljoen bedragen. Dit is slechts het gevolg van den aangroei van het verkeer, daar de verkooprijzen (reizigers- en goederen-tarieven) dezelfde gebleven zijn als op 20 Januari 1935, datum waarop de van kracht zijnde tarieven, op verzoek van de regeering Theunis, werden verminderd met 10 t. h.

Onder die voorwaarden, valt het niet te verwonderen dat de exploitatieuitslagen een tekort boekten en dat — zooals blijkt uit tabel II — iedere maand van 1936 — behalve de eerste drie — alhoewel beter zijnde in het opzicht van verkeer, slechter is met het oog op den uitslag der exploitatie dan de overeenstemmende maand van 1936.

De ramingen van de N. M. B. S. op den grondslag der thans van kracht zijnde tarieven, en rekening houdende met een waarschijnlijke vermeerdering van het goederenvervoer van 7 t. h., een reizigersvervoer van ongeveer hetzelfde belang als in 1936, laten een exploitatietekort van 220 miljoen voorzien.

2° Structuurfouten.

De volgende vraag moet eerst afdoende onderzocht worden: Heeft de Maatschappij een wettelijke en financiële structuur die beantwoordt aan haar taak. Met andere woorden, beschikt zij over een handelsvrijheid die in verhouding is met haar industriële verantwoordelijkheid? Wordt deze niet belast met een hypotheek die voortdurend haar exploitatiekosten en dus ook den kostprijs bezwaart?

a) Van wettelijken aard:

Het wettelijk regime dat aan de N. M. werd opgelegd, is ontstaan uit omstandigheden van het verleden, uit het « feitelijk monopolie » dat de spoorwegen eertijds hadden voor het vervoer te land, monopolie dat verdwenen is sedert het opkomen van de auto's en dat het nutteloos en zelfs gevaarlijk zou zijn te willen herstellen door tusschenkomsten van de wetgeving.

In de wet van 23 Juli 1926, waarbij de N. M. werd opgericht en haar statuten vastgesteld, werd met deze evolutie geen rekening gehouden. Vergissing die men kan verklaren, indien men rekening houdt met de omstandigheden waarin deze wet werd opgemaakt en met den korten tijd die er aan besteed kon worden. Het ingewikkeld haast niet te ontwarren vraagstuk van de coördinatie van de vervoermiddelen wordt zoo niet in een handomdraai opgelost.

Het lag voor de hand dat op de Nationale Maatschappij (art. 3 der Statuten) de bepalingen dienden toegepast van het lastenkohier van 1866, van kracht voor alle vergunningen van spoorwegen in België. Het geldt daar maatregelen van algemeen aard, bestemd om de openbare veiligheid te verzekeren, om het algemeen belang te vrijwaren, om sommige voordeelen voor te behouden voor den Staat (gunsttarieven en bijzondere voorwaarden voor het militair en het postvervoer, de verplaatsingen der politiemachten, van gevangenen, kiezers, enz.).

Het kwaad berust bij de wet van 25 Augustus 1891, waarvan het eerste hoofdstuk van toepassing is op alle vervoerders, doch waarvan het tweede hoofdstuk alle spoor-

d'achat et des rémunérations; c) des charges financières, tandis que le supplément de recettes n'est que de 120 millions. Celui-ci n'est dû qu'à un accroissement de trafic, les prix de vente (tarifs voyageurs et marchandises) étant restés ce qu'ils étaient le 20 janvier 1935, date à laquelle les tarifs en vigueur furent, à la demande du Gouvernement Theunis, diminués de 10 p. c.

Il n'est pas étonnant dans ces conditions que les résultats d'exploitation aient été déficitaires et que, comme le montre le tableau II, chaque mois de 1936 — excepté les trois premiers — tout en étant meilleur du point de vue trafic est plus mauvais comme résultat d'exploitation que le mois correspondant de 1935.

Les prévisions de la S. N. C. F. B., sur la base des tarifs actuellement en vigueur et tenant compte d'une augmentation probable du trafic-marchandises de 7 p. c., d'un trafic-voyageurs à peu près égal à celui de 1936, font état d'un déficit d'exploitation de 220 millions.

2° Défauts de structure.

Il nous faut vider d'abord la question suivante: La Société possède-t-elle une armature légale et financière convenant à sa mission. En d'autres termes, jouit-elle d'une liberté commerciale proportionnée à ses responsabilités industrielles? Celles-ci n'ont-elles pas été grevées d'une hypothèque qui alourdit de façon permanente ses frais d'exploitation et portant le prix de revient?

a) D'ordre légal:

Le régime légal imposé à la S. N. est né de circonstances appartenant au passé, du « monopole de fait » détenu jadis par les chemins de fer pour les transports terrestres, monopole perdu depuis l'avènement de l'auto, et qu'il serait vain et dangereux même de vouloir rétablir par des interventions législatives.

La loi du 23 juillet 1926, qui créa la S. N. et arrêta ses statuts, n'a pas tenu compte de cette évolution. Erreur explicable, si l'on tient compte des circonstances dans lesquelles cette loi fut élaborée et le peu de temps que l'on put lui consacrer. On ne résout pas en un tournemain le problème compliqué, quasi inextricable, de la coordination des transports.

Il était tout indiqué d'appliquer à la Société Nationale (art. 3 des Statuts) les dispositions du cahier des charges de 1866, en vigueur pour toutes les concessions de chemins de fer en Belgique. Il s'agit là de mesures générales, destinées à assurer la sécurité publique, à sauvegarder l'intérêt général, à réserver certains avantages à l'Etat (tarifs de faveur et conditions spéciales pour les transports militaires et postaux, les déplacements des forces de police, de prisonniers, d'électeurs, etc.).

Le mal réside dans la loi du 25 août 1891, dont le chapitre premier s'applique à tous les transporteurs, mais dont le chapitre II emprisonne les exploitants de chemins

wegexploitanten belemmert door een reeks verplichtingen en beperkingen waaraan de private vervoerders ontsnappen.

Te recht heeft de wetgever een reglementeering willen invoeren voor het privilege voortspruitende, voor den vervoerder per spoor, van het feitelijk monopolie, ten einde alle willekeur te voorkomen, hem te beletten van zijn macht misbruik te maken, aan zijne cliënteel een kostelijk of onbillijk contract op te dringen; kortom, hij heeft getracht de twee partijen op een gelijken voet te stellen en alle bevoorrechtiging te voorkomen.

Te allen tijde, heeft het vervoer te water aan de spoorwegen een groote concurrentie aangedaan voor de zwaarwegende goederen. De aanzienlijke uitbreiding van het baanvervoer verscherpt nog deze mededinging en breidt ze uit tot het reizigersvervoer. De strijd is des te heviger, daar de capaciteit der vervoermiddelen ruimschoots de behoeften van het verkeer overtreft.

Een zaak is in elk geval zeker, te weten : het monopolie, waaraan de wet van 1891 haar ontstaan heeft toe te schrijven, bestaat niet meer. En de regels bestemd om mogelijke misbruiken van een monopolie te voorkomen, hebben thans tot uitslag de belemmering van de normale uitbreiding der spoorwegen. Deze worden daardoor in een nadeeligen toestand geplaatst om den strijd te leveren tegen hunne mededingers van de baan en te water.

Krachtens artikel 2 van de wet van 1891, dient de spoorweg alle personen- en goederenvervoer te doen. Een weigering van zijnentwege — ten ware hij het bewijs leverde dat de gevraagde dienst de mogelijkheden van het verkeer overtreft, of in geval van overmacht — stelt hem bloot aan een vordering tot schadevergoeding vanwege den gebruiker.

Door die voorschriften ziet hij zich verplicht belangrijke kapitalen vast te leggen, aanzienlijke kosten te voorzien voor herstelling en onderhoud van een materieel alleenlijk bestemd om het hoofd te bieden aan de « drukste oogenblikken », een toevallige cliënteel te voldoen en, in geval van tekortkoming van de andere vervoermiddelen, den dienst daarvan waar te nemen (slecht weder, — bevriezen van de vaarten — ijzel op de baan). De andere vervoerondernemers hebben geen rekening te houden met zulk ongemak; zij bieden slechts hun toerusting uit, naar mate zij deze op economische wijze meenen te kunnen bezigen en bijgevolg te kunnen afschrijven.

Artikel 13 bepaalt dat het vervoercontract wordt gesloten tegen de prijzen en voorwaarden der wettelijk bekendgemaakte tarieven en reglementen. Deze bepalen de toelatingsvoorwaarden der reizigers, der reisgoederen en der goederen tot het vervoer; de termijnen binnen welke zij dit vervoer dienen te verrichten; de aanvaarding der transporten of het ter beschikking stellen der wagens; het vervoer zelf en de afgifte der koopwaren of der reisgoederen.

Bij artikelen 28 en 44, wordt elke gunstmaatregel ten bate van sommige cliënten verboden; het eerste bepaalt dat de verzendingen moeten geschieden in de volgorde der aanvragen, behalve wanneer het gaat om een geval van algemeen belang, dienstbelang of landsverdediging. Het tweede laat slechts toe bijzondere tarieven of prijsvermin-

de fer dans une série d'obligations et de restrictions qui n'embarrassent pas le voiturier privé.

Le législateur, à bon droit, a voulu réglementer le privilège que conférait le monopole de fait au transporteur par voie ferrée, afin de l'empêcher de verser dans l'arbitraire, de se livrer à des abus de pouvoir, d'imposer à sa clientèle un contrat onéreux ou injuste; en bref, il a veillé à mettre les deux parties sur un pied complet d'égalité et à prévenir le favoritisme.

De tout temps, les transports par eau ont fait aux chemins de fer une forte concurrence pour les marchandises lourdes. Le développement considérable des transports sur route vient renforcer cette concurrence et l'étendre au transport des voyageurs. La lutte est d'autant plus âpre que la capacité des moyens de transport dépasse largement les nécessités du trafic.

En tous cas, une chose est certaine : le monopole qui rendait nécessaire la loi de 1891, n'existe plus. Et les règles destinées à prévenir les abus possibles d'un monopole en arrivent aujourd'hui à entraver le développement normal des chemins de fer. Elles placent ceux-ci dans une situation désavantageuse pour lutter contre leurs concurrents de la route et de l'eau.

De par l'art. 2 de la loi de 1891, le chemin de fer est tenu d'effectuer tous transports de personnes et de marchandises. Un refus de sa part — à moins qu'il ne fasse la preuve de ce que le service demandé excède les possibilités du trafic, cas de force majeure — l'expose à une action en dommages-intérêts de la part de l'usager.

Cette prescription l'oblige à faire des immobilisations importantes et onéreuses, à prévoir des frais considérables pour les réparations et l'entretien d'un matériel destiné uniquement à faire face aux « pointes », à satisfaire une clientèle de passage et à suppléer à la carence des autres moyens de transports (intempéries, gel des canaux, verglas sur routes). Les autres entrepreneurs de transports ne connaissent pas cet inconvénient; ils n'augmentent leur outillage que dans la mesure où ils espèrent pouvoir l'utiliser économiquement et par conséquent l'amortir.

L'article 13 stipule que le contrat de transport est conclu aux prix et conditions des tarifs et règlements légalement publiés. Ceux-ci déterminent les conditions d'admission des voyageurs, des bagages et des marchandises au transport; les délais dans lesquels ils doivent l'opérer; l'acceptation des transports ou la mise à disposition des wagons; les transports mêmes et la remise des marchandises ou des bagages.

Les articles 28 et 44 interdisent toute mesure de faveur au profit de certains clients : le premier prévoit que les expéditions doivent se faire dans l'ordre des demandes, sauf dans le cas d'intérêt général, d'intérêt du service ou de la défense nationale. Le second n'autorise des tarifs spéciaux, des réductions de prix, que s'ils sont publiés

deringen te verleenen, indien zij op wettige wijze worden bekendgemaakt en toepasselijk op allen, in dezelfde voorwaarden en dezelfde omstanigheden.

De spoorweg is verantwoordelijk voor alle ongevallen welke aan personen overkomen, ten ware hij het bewijs aanvoere dat zij het gevolg zijn van een buiten hem gelegen oorzaak, waarvoor hij niet aansprakelijk is. Hij staat insgelijks in voor de schade voortspuitende uit de vertragingen bij de bestellingen, de verliezen of de beschadigen welke de vervoerde goederen kunnen ondergaan.

Eindelijk, wordt door artikel 16 van de wet van 23 Juli 1926 aan de Regeering het recht verleend de verlaging op te leggen van de van kracht zijnde tarieven of er de verhooging van te verbieden.

Door de wet van 1891, wordt de private vervoerder in een geheel verschillenden toestand geplaatst: het staat hem vrij het vervoer te aanvaarden of te weigeren; hij bepaalt er den prijs van naar goeddunken; hij mag bijzondere overeenkomsten sluiten met de reizigers en de expediteurs, slechts het vervoer doen dat best past. Hij beschikt dan nog over de vrijheid zijn verantwoordelijkheid bij ongeval door contract te wijzigen; het staat hem vrij een cliënt te begunstigen ten nadeele van een zijner mededingers; ten slotte kan hij gedeeltelijk en zelfs volledig ontsnappen aan de verantwoordelijkheid der gebeurlijk veroorzaakte schade.

Twee afwijkingen werden nochtans aan deze wet gedaan, ten bate van de N. M. van Belgische spoorwegen en van de N. M. van Buurtspoorwegen.

Een eerste maal was dit het geval met de wet van 21 Maart 1932, houdende wijziging van de wetgeving op de openbare autobus- en autocardiens. Krachtens die wet, mag niemand een tijdelijken of bestendigen vervoerdienst inrichten zonder voorafgaande toelating. Deze laatste wordt voorafgegaan door een onderzoek slaande, inzonderheid, op het nut van den dienst, den reisweg, het bedrag der prijzen. Zij wordt slechts in gevolge een aanbesteding verleend, ten ware het gaat om de verlenging van den exploitatieduur van een bestaanden dienst die voldoening heeft gegeven of nog, om een vergunning eenigszins uit te breiden.

Het lastenkohier bepaalt de tarieven, terwijl de uitvoeringsreglementen aan den exploitant de verplichting opleggen zijn voertuigen te onderwerpen aan de controle van een bevoegd organisme en zijn burgerlijke verantwoordelijkheid te dekken bij een door den Koning aanvaarde verzekeringsmaatschappij.

De tweede bres is te wijten aan het Koninklijk besluit van 5 Maart 1936, houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen.

Ingevolge die besluitwet, mag niemand voor rekening van anderen en tegen bezoldiging vervoer van zaken verrichten door middel van motorvoertuigen, zonder daartoe machtiging te hebben bekomen van het « Bureau voor het wegvervoer », afhangende van het Departement van Verkeerswezen.

Er dient nochtans aangestipt, dat het algemeen reglement (uitgevaardigd bij Koninklijk besluit van 9 Mei 1936) de tarieven niet bepaalt, welke door de vervoerders dienen in acht genomen. Deze behouden volledige vrijheid om

légalement et applicables à tous, dans les mêmes conditions et les mêmes circonstances.

Le chemin de fer est responsable de tous accidents aux personnes, à moins qu'il ne puisse prouver qu'ils sont le fait d'une cause extérieure, dont il n'est pas responsable. Il répond également du dommage résultant des retards dans les livraisons, les pertes ou les avaries que peuvent subir les marchandises transportées.

Enfin, l'article 16 de la loi du 23 juillet 1926 donne au Gouvernement le droit d'imposer l'abaissement ou d'interdire le relèvement des tarifs en vigueur.

La loi de 1891 fait au transporteur privé une situation toute différente: celui-ci est libre d'accepter ou de refuser les transports, il en fixe le prix à son gré; il peut conclure des conventions particulières avec les voyageurs et les expéditeurs, effectuer seulement les transports qui lui conviennent; il lui reste la faculté de modifier par contrat sa responsabilité en cas d'accident; il est libre de favoriser tel client au détriment d'un de ses concurrents, il lui est possible enfin d'esquiver partiellement et même totalement la responsabilité des dommages éventuels.

Deux brèches cependant ont été faites dans cette loi, au profit de la S. N. des Chemins de fer et de la S. N. des Chemins de fer Vicinaux.

Une première, par la loi du 21 mars 1932, portant révision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars. En vertu de cette loi, nul ne peut établir un service public temporaire ou permanent sans autorisation préalable. Celle-ci est précédée d'une enquête portant notamment sur l'utilité du service, l'itinéraire, le taux des tarifs. Elle n'est accordée qu'à la suite d'une adjudication, à moins qu'il ne s'agisse de proroger l'exploitation d'un service existant, ayant donné satisfaction, ou, encore, d'étendre quelque peu une concession.

Le cahier des charges fixe les tarifs, tandis que les règlements d'exécution imposent à l'exploitant l'obligation de soumettre ses véhicules au contrôle d'un organisme compétent et de couvrir sa responsabilité civile auprès d'une compagnie d'assurances agréée par le Roi.

La seconde brèche est le fait de l'arrêté royal du 5 mars 1936, portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles.

De par cet arrêté-loi, nul ne peut effectuer, pour compte d'autrui et contre rémunération, des transports de choses au moyen de véhicules automobiles, sans y avoir été autorisé par l'Office des Transports par route, relevant du Département des Transports.

Il faut remarquer cependant que le Règlement général (pris par arrêté royal du 9 mai 1936) ne fixe pas de tarifs à respecter par les transporteurs. Ceux-ci conservent toute faculté de se dégager, par des clauses adéquates, inscrites

zich, door gepaste bepalingen, opgenomen in het vervoercontract, te onttrekken aan de verantwoordelijkheid voortvloeiende uit de schikkingen van hoofdstuk I van de wet van 1891. Daarentegen, wordt door artikel 40 van hetzelfde reglement aan den vervoerder de verplichting opgelegd de vervoerde zaken te verzekeren tegen de risico's verbonden aan een ongeval overkomen tijdens het vervoer, alsook tegen het gevaar voor diefstal, zoo deze het gevolg is van een ongeval overkomen tijdens het vervoer.

b) Structuurfout van financieelen aard :

De tweede alinea van artikel 9 der statuten luidt als volgt :

« Zij (de N. M.) is door geen enkele der verplichtingen » gebonden, die op den Belgischen Staat rusten wat het » verleden betreft, aangaande den hierboven beschreven » inbreng, behalve voor de loopende contracten en de pensioenen waarvan zij den last zal dragen te rekenen van » den in alinea 1, van artikel 7, vastgestelden datum. »

Alhoewel niet vermeld bij den inbreng, vertegenwoordigt het personeel van het voormalig bestuur niettemin een der belangrijkste elementen. Anderzijds, diende bij de overneming van het personeel door de N. M. de uitvoering verzekerd van een zoo niet juridisch dan toch moreel contract aangegaan door den Staat met de beambten van dien openbaren dienst.

Doch, zoowel onder opzicht van inbreng als van overeenkomst, heeft de Staat zich ontlast van al zijn verplichtingen, inzonderheid deze betreffende de pensioenen, op den rug van den concessiehouder, en dit zonder eenige compensatie.

Inderdaad, de Staat had geen mathematische reserves samengesteld voor het pensioen van zijn personeel. Hij had zich vergenoegd met het zoogenaamd omslagstelsel in plaats van dit der capitalisatie aan te nemen, hetwelk zich nochtans opdroeg in het belang van beide partijen.

Hij gaf blijk van meer vooruitzicht door een pensioenfonds voor weduwen en weezen in te richten, zonder er echter den gewenschten omvang aan te geven.

De N. M. heeft aldus in de plaats van den Staat te dragen :

1° den volledige last van de pensioenen verschuldigd aan de beambten die vóór 1926 gepensionneerd werden en, voor de overigen, den last voor de afgelopen jaren welke in den dienst van den Staat doorgebracht werden;

2° het tekort van de pensioenkas van weduwen en weezen.

Deze laatste uitgaven bedroegen, in 1936, wegens die achterstellen, 32 miljoen ; zij zullen 18 miljoen bedragen in 1937. Deze toestand zal van jaar tot jaar ernstiger worden, tot in 1935, in welk jaar de vermoedelijke uitgave op grond van de huidige gegevens zoowat 200 miljoen bedragen zal.

Terwijl, van 1903 tot 1913, de last der pensioenen slechts 3.5 à 7.5 t. h. van den post der loonen bedroeg, wat beneden het normaal percentage was (12.5), bedraagt hij 28 en 33 t. h., respectievelijk voor de jaren 1936 en 1937.

dans le contrat de transport, de la responsabilité découlant des dispositions du chapitre I^{er} de la loi de 1891. Par contre, l'article 40 du même règlement oblige le transporteur à assurer les choses transportées contre les risques consécutifs à un accident survenu au cours du transport, ainsi que contre les risques de vol, si celui-ci est la conséquence d'un accident survenu au cours du transport.

b) Défaut de structure d'ordre financier.

Le second alinéa de l'art. 9 des statuts s'exprime comme suit : « Elle (la S. N.) ne sera tenue d'aucune des obligations incombant à l'Etat belge, quant au passé, relativement à l'apport ci-dessus décrit, sauf pour les contrats en cours et les pensions dont elle supportera la charge à partir de la date fixée à l'alinéa 1^{er} de l'art. 7 ».

Bien que non mentionné dans l'apport, le personnel de l'ancienne administration n'en représente pas moins un des éléments les plus importants. D'autre part, la reprise du personnel par la S. N. devait assurer l'exécution d'un contrat, sinon juridique du moins moral, conclu par l'Etat avec les agents de ce service public.

Or, du point de vue apport comme de celui de contrat, l'Etat s'est déchargé de toutes ses obligations, en particulier de celles relatives aux pensions, sur le dos du concessionnaire, et cela sans compensation aucune.

En effet, l'Etat n'avait pas constitué de réserve mathématique pour la pension de ses agents. Il s'était contenté du système dit de répartition au lieu d'adopter celui de la capitalisation, qui s'imposait cependant dans l'intérêt des deux parties.

Il s'est montré plus prévoyant en constituant un fonds de pensions pour veuves et orphelins, mais il ne lui a pas donné l'importance voulue.

La S. N. est ainsi amenée à supporter en lieu et place de l'Etat :

1° la charge complète des pensions dues aux agents pensionnés avant 1926 et, pour les autres, la charge concernant les années passées au service de l'Etat;

2° le déficit de la caisse des pensions de veuves et orphelins.

Ces dernières dépenses se sont élevées en 1936 du chef des arriérés à 32 millions; elles seront de 18 millions en 1937. Cette situation s'aggraverait d'année en année, jusqu'en 1955, où la dépense probable, sur la base des indices actuels, sera de l'ordre de 100 millions.

Alors que de 1903 à 1913, la charge des pensions ne représentait que 3.5 à 7.5 p. c. du poste des salaires, chiffres nettement inférieurs au pourcentage normal (12.5), elle s'élève à 28 et 35 p. c. respectivement pour les années 1936 et 1937.

In 1937, zal de N. M. voor 65 miljoen frank pensioenen te betalen hebben aan beampten die nooit in haar dienst zijn geweest. Het gezamenlijk pensioenbedrag zal, dit jaar, 360 miljoen bereiken. In 1955, komt het op 450 miljoen.

Het aantal gepensioneerden bedroeg 29,745 op 31 December 1936, waarvan men 16,859 weduwen en 418 wezen moet toevoegen, hetzij samen 47,022 of 56.5 t. h. van de getalsterkte van het personeel in werkelijken dienst.

3° Verkeerde methodes.

In welke mate kan het bestuur van de N. M. verantwoordelijk gesteld worden voor de bedrijfstekorten? Met andere woorden, heeft het zijn bedrijfsmethodes aangepast aan de nieuwe eischen welke de economische conjunctuur stelde en aan de gestadig toenemende mededinging der motorrijtuigen?

Om op deze vraag te kunnen antwoorden, zou men een grondig onderzoek moeten instellen dat, om volledig te zijn, het tienjarig tijdperk zou moeten bestrijken, in den loop waarvan de N. M. in werking was. Dergelijke studie valt, natuurlijk, buiten het bestek van dit verslag. Hoofdzakelijk is echter dat het mogelijk weze, dank zij de talrijke statistische gegevens, eenige elementen te verzamelen aan de hand waarvan men de bekwaamheid en de bevoegdheid van den exploitant zou kunnen beoordeelen.

Deze gegevens lichten ons nauwkeurig in over het verkeer, over de veiligheid en de regelmatigheid van het vervoer, over de rendearing van het personeel, het materieel en het kapitaal. Daarenboven zijn zij reeds een oordeel op zichzelf. Wij zullen vooral onthouden, die gegevens welke als maatstaf kunnen dienen voor de technische en financieele voorwaarden van het bedrijf, alsmede voor de tarieven.

Technische methodes.

De waarde dezer methodes kan men afmeten op het rendement van het personeel en van het materieel. Er dient uitgemaakt welke de weerslag van de loonen op den kostprijs van den reiziger-kilometer en van de kilometer-ton is.

Uit de diagrammen I, II, III (blz. 43, 44, 45) kan men opmaken dat de gemiddelde getalsterkte van het personeel gelijken tred houdt met het verkeer.

TABEL III.

Aantal koopwarentreinen en afstanden afgelegd door de N. M. B. S.

Jaar	Aantal treinen	Afgelegde afstanden
—	—	Km.
1913	786,979	35,482,814
1926	733,921	34,994,801
1927	686,563	31,741,637
1928	642,794	29,577,561
1929	690,628	31,678,448

En 1937, la Société Nationale aura à payer des pensions s'élevant à 65 millions à des agents qu'elle n'a jamais eu à son service. Le montant total des pensions, cette année, s'élèvera à 360 millions. Il atteindra en 1955 la somme de 450 millions.

Le nombre des pensionnés était de 29,45 au 31 décembre 1936, auxquels il faut ajouter 16,859 veuves et 418 orphelins, soit au total 47,022, ou 56.5 p. c. de l'effectif du personnel actif.

3° Vices de méthode.

Jusqu'à quel point la gestion de la S. N. peut-elle être rendue responsable des résultats déficitaires? En d'autres mots, a-t-elle adapté ses méthodes d'exploitation aux conditions nouvelles, créées par la conjoncture économique et par la concurrence grandissante des véhicules automobiles?

La réponse à cette question demande un examen approfondi, qui, pour être complet, doit embrasser la période décennale au cours de laquelle la S. N. a exercé son activité. Pareille étude sort évidemment du cadre de ce rapport. L'essentiel, cependant, est qu'il soit possible, grâce aux nombreuses données statistiques, de réunir quelques éléments d'appréciation concernant l'habileté et la compétence de l'exploitant.

Ces données renseignent parfaitement sur le mouvement du trafic, sur la sécurité et la régularité des transports, sur le rendement du personnel, du matériel et du capital. De plus, elles portent en elles-mêmes un jugement. Nous en retiendrons avant tout celles qui peuvent servir de critère des conditions techniques, financières et tarifaires de l'exploitation.

Méthodes techniques.

La valeur de ces méthodes se mesure au rendement du personnel et du matériel. Il faut établir l'incidence des salaires sur le prix de revient du voyageur-kilomètre et de la tonne-kilomètre.

Les diagrammes I, II, III (pp. 43, 44, 45) permettent de voir que l'effectif moyen du personnel suit une allure correspondante à celle du mouvement du trafic.

TABEAU III.

Nombre de trains de marchandises et parcours sur la S. N. C. F. B.

Année	Nombre de trains	Parcours
—	—	Km.
1913	786,979	35,482,814
1926	733,921	34,994,801
1927	686,563	31,741,637
1928	642,794	29,577,561
1929	690,628	31,678,448

1930	632,107	28,611,308
1931	566,235	25,132,886
1932	459,838	20,105,716
1933	424,767	19,333,027
1934	403,374	19,484,722
1935	393,346	19,448,695

Van 1929 tot 1934, is het aantal reizigers-kilometers van 6,400 miljoen op 4,900 miljoen gevallen; dit van de kilometer-tonnen van 8,300 op 4,500, hetzij een vermindering respectievelijk van 25 en 45 t. h. Van 1929 tot 1935, werd de gemiddelde getalsterkte van het personeel van 100,178 op 76,629 teruggebracht, hetzij een inkrimping van 21 t. h.

Diagram IV (blz. 46) geeft de schommelingen van de getalsterkte van het personeel per miljoen verkeerseenheden. Terwijl het aantal mannen-jaren gestadig afnam, was zulks niet het geval voor de getalsterkte per miljoen verkeerseenheden. Inderdaad, wanneer er een zekere mate van inkrimping bereikt is, komt men aan een peil waaronder men wegens de behoeften van het verkeer niet gaan kan. Daar het verkeer bleef afnemen ging de curve van de getalsterkte per miljoen verkeerseenheden weer naar omhoog, in 1932-1933 en 1934, om opnieuw te dalen in 1935 en 1936, gelijklopend met de verbetering in het verkeer.

TABEL IV.

Gemiddelde belasting per koopwarentrein

Jaar	N.M.B.S.	Deutschland	Frankrijk	Zwitserland	
				Engeland (Noord)	Engeland (Southern)
—	—	—	—	—	—
			Ton		
1913	173				
1926	267				
1927	279	308	299	110	176
1928	299	291	298	106	185
1929	300	294	299	110	180
1930	282	257	313	110	166
1931	273	241	319	110	160
1932	258	233	309	105	140
1933	235	245	309	103	143
1934	235	263	250	105	153
1935	249	285	302	106	155

De benutting van het materieel is des te beter, naarmate dat de nuttige belasting het werkelijk draagvermogen benadert. Het ideaal rendement bereikt men wanneer al de treinen met volle belasting rijden.

Wat de koopwaren betreft, kan men den vooruitgang van het bedrijf met gelijk verkeer afmeten op de vermindering van het aantal treinen wat, anderzijds, een betere benutting van de in dienst zijnde locomotieven toelaat.

Het onderzoek der tabellen III en IV toont de uitslagen aan, welke door de N. M. en door de belangrijkste Europeesche netten bekomen werden.

Voor de reizigers, daarentegen, is de vooruitgang van het bedrijf te zoeken in vermeerdering van het aantal treinen en van het gemiddeld aantal reizigers per trein. Inderdaad,

1930	632,107	28,611,308
1931	566,235	25,132,886
1932	459,838	20,105,716
1933	424,767	19,333,027
1934	403,374	19,484,722
1935	393,346	19,448,695

De 1929 à 1934, le nombre de voyageurs-kilomètres est tombé de 6,400 millions à 4,900 millions; celui des tonnes-kilomètres, de 8,300 à 4,500, soit respectivement une diminution de 25 et de 45 p. c. De 1929 à 1935, l'effectif moyen du personnel a été ramené de 100,178 à 76,629, soit une réduction de 21 p. c.

Le diagramme IV (p. 46) montre les variations de l'effectif-personnel par million d'unités-traffic. Alors que le nombre d'hommes-années a diminué constamment, il n'en a pas été de même pour l'effectif par million d'unités-traffic. En effet, à un certain degré de compression, il est un niveau en dessous duquel les nécessités du trafic ne permettent pas de descendre. Le trafic continuant à baisser, la courbe de l'effectif par million d'unités-traffic se relève en 1932, 1933, 1934 et fléchit à nouveau en 1935 et en 1936, parallèlement à l'amélioration du trafic.

TABLEAU IV.

Charge utile moyenne par train de marchandises

Année	S.N.C.F.B.	Allemagne	France	Angleterre Suisse	
				(Nord)	(Southern)
—	—	—	—	—	—
			Tonnes		
1913	173				
1926	267				
1927	279	308	299	110	176
1928	299	291	298	106	185
1929	300	294	299	110	180
1930	282	257	313	110	166
1931	273	241	319	110	160
1932	258	233	309	105	140
1933	235	245	309	103	143
1934	235	263	250	105	153
1935	249	265	302	106	155

L'utilisation du matériel est d'autant meilleure que le chargement utile se rapproche de la capacité réelle. Le rendement idéal s'obtient quand tous les trains roulent à chargement complet.

Le progrès de l'exploitation, pour les marchandises, se mesure à trafic égal à la diminution du nombre de trains qui procure par ailleurs une meilleure utilisation des locomotives en service.

L'examen des tableaux III et IV montre les résultats obtenus par la S. N. et par les réseaux européens les plus importants.

Pour les voyageurs, au contraire, le progrès de l'exploitation réside dans une augmentation du nombre de trains et du nombre moyen de voyageurs par trains. Il importe,

de spoorwegexploitant moet er naar streven de cliënteel terug te winnen, door haar meer gemak te verschaffen: veelvuldige reisgelegenheden, snel verkeer en alle comfort tegen voordeelige prijzen.

Uit de tabellen V en VI en uit diagram V (blz. 47) blijkt dat het aantal treinen van 1926 tot 1935 toegenomen is met 33 t. h. (van 880,906 tot 1,310,728). Indien men echter 1913 als vergelijkingspunt neemt, bedraagt de vermeerdering slechts 7 t. h. In dit verband, mag men zich afvragen of de moderniseering van ons spoorwegnet niet verder had kunnen doorgedreven worden.

TABEL V.

Aantal rijzigerstreinen en afgelegde afstanden
door de N. M. B. S.

Jaar	Aantal treinen	Afgelegde afstanden Km.
1913	1,212,281	45,977,180
1926	880,906	38,465,017
1927	866,630	37,412,534
1928	889,410	39,281,094
1929	928,344	41,798,023
1930	974,081	44,143,804
1931	977,182	43,458,021
1932	997,273	43,984,205
1933	1,333,662	49,381,466
1934	1,295,260	54,254,770
1935	1,310,728	55,145,989

TABEL VI.

Gemiddeld aantal reizigers per trein

Jaar	N. M. B. S.	Duitschland	Frankrijk (Nord)	Engeland (Southern)	Nederland	Zwitserland
1913	134					
1927	152	125	134	90	92	105
1928	157	121	135	91	94	107
1929	150	113	135	77	95	109
1930	144	102	140	83	94	108
1931	132	88	140	80	87	103
1932	116	74	123	78	76	97
1933	101	72	117	76	78	99
1934	89	78	110	83	73	97
1935	92	81	103	84	71	90

Anderzijds, is het aantal reizigers per trein van 105 in 1913, tot 157, in 1928, geklommen om dan weer op 132 te vallen, in 1931 en tot 89 af te nemen, in 1934, om ach-af weer te stijgen, in 1935 en 1936.

Motortreinen en korte treinen werden voor de eerste maal ingelegd in 1930. Zulks liet toe op sommige lijnen een klein aantal lange treinen te vervangen door korte treinen met slechts eenige rijtuigen met menigvuldige hal-

en effet, pour l'exploitant de chemins de fer, de regagner la clientèle en lui offrant plus de commodités: départs fréquents, déplacements rapides et tout confort à des prix avantageux.

Les tableaux V et VI et le diagramme V (p. 47) montrent que, de 1926 à 1935, le nombre des trains a augmenté de 33 p. c. (de 880,906 à 1,310,728). Mais si l'on prend comme point de comparaison 1913, l'augmentation n'est plus que de 7 p. c. On peut se demander, à cet égard, si la modernisation de notre railway n'aurait pu être poussée avec plus de vigueur encore.

TABLEAU V.

Nombre de trains de voyageurs et parcours sur la S.N.C.F.B.

Année	Nombre de trains	Parcours Km.
1913	1,212,281	45,977,180
1926	880,906	38,465,017
1927	866,630	37,412,534
1928	889,410	39,281,094
1929	928,344	41,798,023
1930	974,081	44,143,804
1931	977,182	43,458,021
1932	997,273	43,984,205
1933	1,333,662	49,381,466
1934	1,295,260	54,254,770
1935	1,310,728	55,145,989

TABLEAU VI.

Nombre moyen de voyageurs par train

Année	S. N. C. F. B.	Allemagne	France (Nord)	Angleterre (Southern)	Hollande	Suisse
1913	134					
1927	152	125	134	90	92	105
1928	157	121	135	91	94	107
1929	150	113	135	77	95	109
1930	144	102	140	83	94	108
1931	132	88	140	80	87	103
1932	116	74	123	78	76	97
1933	101	72	117	76	78	99
1934	89	78	110	83	73	97
1935	92	81	103	84	71	90

D'autre part, le nombre de voyageurs par train est passé de 105 en 1913 à 157 en 1928, pour descendre à 132 en 1931, continuer à décroître jusqu'à 89 en 1934 et reprendre ensuite une allure ascensionnelle en 1935 et en 1936.

L'utilisation des premières automotrices et des premiers trains légers remonte à 1930. Cela permet de substituer sur certaines lignes à un petit nombre de trains lourds de nombreux trains légers, de faible longueur, à arrêts fré-

ten. Het aantal reizigers per trein moest dus afnemen of schoon de toepassing dezer nieuwe politiek toegelaten heeft, hetzij de cliënteel van de spoorwegen te verhoogen, hetzij de daling van het verkeer te stuiten of te verminderen. Het gemiddeld aantal reizigers per trein is geen maatstaf voor den vooruitgang van het bedrijf. Men moet het vervangen door het percentage, bezette plaatsen, in verhouding tot het aantal beschikbare plaatsen. Deze inlichtingen — welke zeer moeilijk kunnen opgemaakt worden — komen niet voor in de statistische gegevens van de N. M.

Zonder twijfel, valt er nog meer te bereiken door een oordeelkundiger samenstelling der treinen. Men stelt vast dat talrijke locaaltreinen, half doorgaande en zelfs doorgaande Zondagstreinen zeer onregelmatig bezet zijn. Vaak zijn de rijtuigen van 2° en 1° klasse leeg of te naastenbij. Deze van 3° klasse, daarentegen, zitten bomvol. De afschaffing van de 1° en 2° klasse rijtuigen dringt zich op. Het zou volstaan 1 of 2 afdeelingen van 2° klasse in elk rijtuig van 3° klasse in te richten. In dit opzicht leveren de motortreinen en de electrische motorwagens werkelijke voordeelen op.

Financieele methodes.

De verplichtingen van den vergunninghouder worden als volgt omschreven :

« De maatschappij is er toe gehouden de herstellingen van allen aard te doen, met inbegrip van de groote herstellingen die tijdens den duur van het genot noodzakelijk zouden worden.

Zij moet, zoo noodig, de vernieuwingen en de aankopen van materieel doen, welke noodig zijn om in de behoeften van het verkeer te voorzien. Zij is er toe gemachtigd het materieel te vervreemden, dat niet meer gebruikt wordt. Zij moet bij het vervallen van haar genot, de gebouwen, het materieel en de voorraden teruggeven in zulken staat, dat zij de normale exploitatie van het net op het oogenblik dezer teruggave kunnen verzekeren. »

Anderzijds, heeft de Staat in artikel 18 der statuten de maatregelen omschreven, welke onontbeerlijk of nuttig geacht worden ter vrijwaring van zijn belangen.

Dit artikel luidt :

« De maatschappij mag geen leeningen aangaan tenzij een wet haar daartoe machtigt. Echter zal het Fonds tot Delging van de openbare Schuld, handelend voor rekening van den Staat, 10 t. h. van de opbrengst der plaatsing van de preferente aandeelen ter beschikking van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen stellen, om het bedrijfskapitaal der maatschappij te vormen en haar de noodige middelen voor de uitbreiding van het net te verschaffen. De Staat en de maatschappij zullen in gemeen overleg de voorwaarden van interest en van aflossing dezer activa vaststellen. »

Zooals men ziet, kan er geen sprake van zijn dat de N. M., na afloop van den concessietermijn, het net terug in den staat zou herstellen, waarin zij het heeft ontvangen : op dat oogenblik, dient de exploitatie er van in normale omstandigheden verzekerd te zijn. Dit beteekent niet alleen dat de verkeerscapaciteit op hetzelfde peil dient behou-

quents. Le nombre des voyageurs par train devait donc décroître, bien que l'application de cette nouvelle politique ait permis, soit d'augmenter la clientèle des chemins de fer, soit d'arrêter ou de réduire la chute du trafic. Le nombre moyen de voyageurs par train n'est pas un critère de progrès d'exploitation. Il faut y substituer le pourcentage des places occupées par rapport aux places offertes. Mais ces renseignements — très difficiles à établir — ne figurent pas parmi les données statistiques de la S. N.

Des progrès peuvent incontestablement être réalisés par une composition plus judicieuse des trains. On observe que plusieurs trains locaux, des semi-directs et même des directs dominicaux, sont occupés fort irrégulièrement. Bien souvent, les voitures de 2° et de 1° classe roulent à vide, ou à peu près, alors que celles de 3° classe sont bondées. La suppression des voitures de 1° et 2° classes devrait être envisagée. Il suffirait d'aménager 1 ou 2 compartiments de 2° classe dans chaque voiture de 3° classe. A ce point de vue, les autorails et les automotrices électriques présentent de réels avantages.

Méthodes financières.

Les obligations du concessionnaire sont libellées comme suit : « La société sera tenue d'effectuer les réparations de tous genres, y compris les grosses réparations, pendant la durée de la jouissance.

Elle devra au besoin effectuer les renouvellements et les achats de matériel nécessaire pour faire face au trafic. Elle sera autorisée à aliéner le matériel devenu sans emploi. Elle devra restituer à l'expiration de sa jouissance, les immeubles, le matériel et les approvisionnements dans un état tel qu'ils puissent assurer l'exploitation normale du réseau au moment de sa restitution. »

D'autre part, par l'art. 18 des statuts, l'Etat a précisé les mesures jugées indispensables ou utiles pour sauvegarder ses intérêts.

Cet article prévoit que :

« La société ne peut emprunter que si une loi l'y autorise. Toutefois, le fonds d'amortissement de la dette publique, agissant pour compte de l'Etat, mettra à la disposition de la Société Nationale des Chemins de fer, 10 p. c. du produit des actions privilégiées, en vue de constituer le fonds de roulement de la société et de lui procurer les ressources nécessaires au développement du réseau. L'Etat et la Société arrêteront de commun accord les conditions d'intérêts et d'amortissement de ces avoirs. »

Comme on le voit, il ne pourrait être question, pour la S. N., de remettre, à l'expiration de la concession, le réseau dans l'état où il l'a reçu; il faut qu'à ce moment son exploitation puisse être assurée dans des conditions normales. Cela revient à dire que non seulement la capacité du trafic doit être maintenue au même niveau, mais

den, doch dat zij zich heeft aan te passen aan de noodwendigheden en aan de vorderingen op gebied van technische en economische evolutie.

Het belang van den exploitant valt trouwens samen met dezen volstrekt gewettigden eisch vanwege den Staat. Doch er dient insgelijks uit afgeleid, dat alleenlijk de uitgaven die van aard zijn de innerlijke waarde van het patrimonium te verhoogen, dienen beschouwd als kosten van eersten aanleg, terwijl de andere dienen gedragen door de exploitatie-rekening.

In de behoeften der vernieuwing kan op drie wijzen worden voorzien :

De eerste — welke werd gevolgd door het oud bestuur — bestaat in de uittrekking er van op de kosten van eersten aanleg.

De andere twee voorzien voorafnemingen, op kosten der exploitatie-rekening, hetzij tijdens den loop der winst opleverende dienstjaren alleen, hetzij ieder jaar, zoowel in crisistijd als in periode van welstand.

De N. M. heeft hare voorkeur aan deze laatste methode gegeven, van oordeel zijnde dat deze beter de continuïteit en de stabiliteit verzekert beantwoordende aan de verwezenlijking van een uitgebreid gezamenlijk programma.

De N. M. heeft hare financieele politiek in hoofdzaak gevestigd op het bestuur van een eigenlijk gezegd vernieuwingsfonds en op een reservevernieuwingsfonds.

In 1926, bij de oprichting der Maatschappij, werd ingezien dat het aantal locomotieven, rijtuigen en wagens die van den Staat werden overgenomen, in groote mate de behoeften van het verkeer overtrof en dat, gedurende een twaalfstal jaren, geen belangrijke vernieuwingsuitgaven dienden beoogd buiten de regelmatige en aanhoudende vernieuwing van de baan.

Ingevolge hiervan, werd te dien tijde beslist de jaarlijkse dotatie van het vernieuwingsfonds met 200 miljoen te verlagen, dan wanneer het aanvankelijk was vastgesteld op 350 miljoen, volgens de berekeningen nopens den normalen bestaansduur der installaties, en jaarlijks aan het reservevernieuwingsfonds een bedrag van 142 miljoen op te dragen hetwelk, geplaatst aan samengestelden interest 6 t. h., in 1938 een som moest opleveren die twaalf maal zoo groot zou zijn als de vermindering der dotatie, hetzij 2 milliard 400 miljoen. Dit moest toelaten, in 1938, over al de noodige sommen te verschikken voor de vernieuwing van het rollend en ander materieel.

De som van 142 miljoen worden in rekening gebracht op de exploitatie-uitgaven, terwijl de winst- en verlies-rekening den rentelast heeft te dragen. Deze bedraagt respectievelijk 73 en 84 miljoen, in 1935 en in 1936. Hij vermindert van jaar tot jaar.

Sommige nieuwe feiten hebben sedert 1926 toegelaten de vernieuwingsreserve te beperken tot 150 miljoen, bedrag dat einde 1936 werd bereikt.

In werkelijkheid, had de vernieuwingsreserve, einde 1936, de som van 1,875 miljoen moeten bedragen; doch een som van 375 miljoen wordt voorafgenomen voor den aankoop van metalen rijtuigen (242 miljoen) en het overige om te voorzien in het ontoereikend bedrag van de dotatie der eerste jaren voor de vernieuwing van de baan.

Onder de nieuwe feiten, dienen vermeld :

aussi qu'elle doit s'adapter aux nécessités et au progrès de l'évolution technique et économique.

L'intérêt de l'exploitant se confond d'ailleurs avec cette exigence parfaitement légitime de l'Etat. Mais il s'ensuit aussi que seules les dépenses, qui sont de nature à augmenter la valeur intrinsèque du patrimoine, doivent être considérées comme frais de premier établissement, tandis que toutes les autres doivent être supportées par le compte exploitation.

Il peut être pourvu aux nécessités de renouvellement de trois façons :

La première — qui fut adoptée par l'ancienne administration — consiste à les imputer sur les frais de premier établissement.

Les deux autres prévoient des prélèvements, à charge du compte exploitation, soit au cours des exercices bénéficiaires seulement, soit tous les ans, aussi bien en période de crise qu'en période de prospérité.

La S. N. s'est arrêtée à cette dernière méthode, estimant qu'elle assure mieux la continuité et la stabilité qui répondent à la réalisation d'un vaste programme d'ensemble.

La S. N. a basé essentiellement sa politique financière sur l'existence d'un fonds de renouvellement proprement dit et d'un fonds de réserve de renouvellement.

En 1926, lors de la création de la société, il fut reconnu que le nombre de locomotives, de voitures et de wagons repris à l'Etat dépassait de beaucoup les besoins du trafic et que, pendant une douzaine d'années, des dépenses de renouvellement importantes ne devaient pas être envisagées, en dehors du renouvellement régulier et constant de la voie.

En conséquence, il fut décidé à cette époque de réduire de 200 millions la dotation annuelle du fonds de renouvellement, fixée primitivement à 350 millions, d'après les calculs sur la durée normale des installations, et de verser annuellement à un fonds de réserve de renouvellement la somme de 142 millions, qui, placée à intérêts composés au taux de 6 p. c., devait produire, en 1938, une somme égale à 12 fois la réduction de la dotation, soit 2,400 millions. Ce qui devait permettre de disposer en 1938 de toutes les sommes nécessaires pour le renouvellement du matériel roulant et du matériel.

La somme de 142 millions est portée en compte aux dépenses d'exploitation, tandis que le compte de profits et de pertes supporte la charge des intérêts. Celle-ci s'élève respectivement à 73 et 84 millions en 1935 et en 1936. Elle augmente d'année en année.

Depuis 1926, certains faits nouveaux ont permis de limiter la réserve de renouvellement à 1,500 millions, montant atteint à la fin de 1936.

En réalité, la réserve de renouvellement aurait dû s'élever, à la fin de 1936, à 1,875 millions; mais il a été prélevé 375 millions pour l'acquisition de voitures métalliques (242 millions) et le surplus pour parer à l'insuffisance de la dotation des premières années pour le renouvellement de la voie.

Parmi les faits nouveaux, il y a lieu de mentionner :

1) de vernieuwing der rijtuigen. Met de geldelijke hulp van den Staat, werden 1,500 metalen rijtuigen aangeschaft vóór het voorziene tijdstip;

2) de vermindering van 3,875 tot 3,000 van het aantal locomotieven, noodig geacht om het hoofd te bieden aan het verkeer, vermindering mogelijk gemaakt door een betere benutting der locomotieven en door eene betere inrichting der werkplaatsen;

3) de vooruitgangen welke werden verwezenlijkt wat het onderhoud der wagens betreft, waaronder hunne waarschijnlijke duur werd gebracht van 40 tot 45 jaar.

Onder deze voorwaarden, heeft de N. M. besloten :

1° op den datum van 1 Januari 1937, de vernieuwingsreserve welke in 1926 gesticht werd af te schaffen en deze 1,500 miljoen aan het eigenlijk vernieuwingsfonds toe te kennen;

2° met ingang van 1937, geen interesten meer in de vernieuwingsreserve te storten ten laste van de winst- en verliesrekening;

3° de jaarlijksche dotatie van het vernieuwingsfonds, met ingang van 1937, op 433 miljoen te brengen.

De middelen van het vernieuwingsfonds zullen dus, op 1 Januari 1937, 1,500 miljoen bedragen, of 900 miljoen minder dan het bedrag van 2 milliard 400 miljoen dat aanvankelijk voorzien was.

De vraag is nu welke, eenerzijds, in wettelijk en industrieel opzicht, de verplichtingen van de N. M. zijn met betrekking tot de vernieuwing van het materieel en, anderzijds, over welke middelen zij beschikken kan.

Deze omvatten :

1° de som van 1,500 miljoen, einde 1936 beschikbaar;

2° de jaarlijksche dotatie van het vernieuwingsfonds, hetzij 433 miljoen.

Uit het vernieuwingsprogram dat over 40 dienstjaren verdeeld is, zullen wij slechts het deel aanstippen dat betrekking heeft op het tijdperk 1936-1946.

1° De baan : deze zou jaarlijks 219 miljoen ontvangen, af te nemen op de dotatie van het vernieuwingsfonds;

2° de locomotieven : vervanging van al de locomotieven der reizigerstreinen, met uitzondering van 15 locomotieven van het type 1, 4, van het type 5 en 75 van het type 7. Deze uitgaven zouden gedekt worden zoowel door middel van afneming op het fonds van 1,500 miljoen als op de jaarlijksche dotatie van het vernieuwingsfonds (59 miljoen). Zij zouden samen 743 miljoen bedragen, hetzij 74.3 miljoen 's jaars.

Het locomotievenmaterieel voor reizigerstreinen zou slechts in 1956 volledig vernieuwd zijn;

1° le renouvellement des voitures. Avec l'aide de l'Etat, 1,500 voitures métalliques ont été acquises avant l'époque prévue;

2° la réduction de 3,875 à 3,000 du nombre des locomotives estimé nécessaire pour faire face au trafic, réduction rendue possible par une meilleure utilisation des locomotives et par une meilleure organisation des ateliers;

3° les progrès réalisés en ce qui concerne l'entretien des wagons, portant leur durée probable de 40 à 45 ans.

Dans ces conditions, la S. N. a décidé :

1° de supprimer à la date du 1^{er} janvier 1937 la réserve de renouvellement créée en 1926 et d'attribuer ces 1,500 millions au fonds de renouvellement proprement dit;

2° de ne plus verser, à partir de 1937, des intérêts à la réserve de renouvellement, à charge du compte de profits et pertes;

3° de porter la dotation annuelle du fonds de renouvellement à 433 millions à partir de 1937.

Les disponibilités du fonds de renouvellement s'élèveront donc au 1^{er} janvier 1937 à 1,500 millions, somme inférieure de 900 millions au montant de 2,400 millions qui avait primitivement été envisagé.

La question est de savoir quelles sont, d'une part, les obligations de la S. N. en ce qui concerne le renouvellement du matériel, du point de vue légal et industriel, et, d'autre part, les ressources dont elle pourra disposer.

Celles-ci comprennent :

1° la somme de 1,500 millions, disponible fin 1936;

2° la dotation annuelle du fonds de renouvellement, soit 433 millions;

Nous ne retiendrons du programme de renouvellement, se répartissant sur 40 exercices, que la partie qui intéresse la période 1936-1946.

1° La voie : elle recevrait annuellement 219 millions, à prélever sur la dotation du fonds de renouvellement;

2° les locomotives : remplacement de toutes les locomotives des trains à voyageurs, en dehors de 15 locomotives du type 1, 4 du type 5 et 75 du type 7. Ces dépenses seraient couvertes par des prélèvements tant sur le fonds de 1,500 millions que sur la dotation annuelle du fonds de renouvellement (59 millions). Elle s'élèveraient au total à 743 millions, soit en moyenne à 74.3 millions par an.

Le matériel locomotives pour trains à voyageurs ne serait complètement renouvelé qu'en 1956;

3° rijtuigen : men zou 425,000 plaatsen ter beschikking van het publiek moeten kunnen stellen. De metalen rijtuigen, de 500 rijtuigen welke voor het oogenblik in aanmaak zijn inbegrepen, bieden plaats voor 126,000 personen. Er vallen dus 299,000 plaatsen te vernieuwen. De netto-kosten, per plaats, worden op 4,650 fr. geraamd (5,000 fr. min 7 t. h., waarde van het oude metaal dat voortkomt van de afbraak van de oude rijtuigen).

Van 1936 tot 1946 zouden er nieuwe rijtuigen met 109,000 plaatsen in het verkeer ingelegd worden. Het metalen materieel zou aldus, in 1946, 55 t. h. van het park bedragen. Voor den bouw er van zou 300 millioën uitgetrokken worden, af te nemen op de 1,500 millioën en elk jaar 52.5 op de jaarlijksche dotatie.

4° wagons : de totale tonnenmaat die er noodig is om het hoofd te bieden aan het vervoer werd bepaald op 1,910,000 ton, onderverdeeld als volgt :

gesloten wagons : 546,516 t.
stortwagens : 1,157,954 t.
platte wagons : 205,530 t.

Bij dit cijfer komen nog 2,350 bagagewagens.

De prijs voor de vernieuwing werd geraamd op 1,200 fr. per ton voor de stortwagens en de platte wagons, op 1,600 fr. voor de gesloten wagons en op 30,000 fr. per bagagewagen. Van deze prijzen, moet 7 t. h. worden afgetrokken, dit is de waarde van het oud ijzer. Waarschijnlijk zullen deze prijzen echter met ten minste 20 t. h. verhoogd worden.

Van 1936 tot 1946, zullen stortwagens en platte wagons vernieuwd worden tot een beloop van 500,000 t., wat 450 millioën zal kosten, te betalen op de reserve en door middel van jaarlijksche afnemingen van 66 millioën op de dotatie van het vernieuwingsfonds;

5° uitrusting : de vernieuwing en de verbetering der uitrusting zouden worden verwezenlijkt met behulp van 50 millioën van de reserve en een jaarlijksche dotatie van 30.8 millioën.

Men wordt er natuurlijk toe gebracht zich af te vragen welk aandeel wordt gelaten aan de auto-rails en aan het electrisch materieel, die het best aan de huidige en toekomstige behoeften van het net beantwoorden.

De autorails en de electrische automotrices vervangen terzelfder tijd locomotieven en rijtuigen.

De prijs der automotrices moet slechts door het vernieuwingsfonds worden gedragen tot beloop van den prijs van een gelijk aantal plaatsen van een door stoom voortbewogen trein, vermeerderd met den prijs der locomotief.

Met stoom-tractie, kost elke beschikbare plaats ongeveer 8,000 frank (rijtuigen, 5,000 fr.; locomotief, 3,000 fr.). De aankoop van automotrices zou kunnen aangerekend worden op den post : vernieuwing, tot beloop van dit bedrag; het overige, op den post : eerste inrichting.

Deze aankoop moet trouwens onverwijld geschieden, niet alleen ten einde de exploitatiekosten te verminderen, doch ook om onze spoorwegen te redden van het verval dat hen bedreigt.

3° voitures : il faudrait pouvoir offrir au public 425,000 places. Les voitures métalliques, y compris les 500 voitures actuellement en construction, comprennent 126,000 places. Il reste donc 299,000 places à renouveler. Le coût net, par place, est évalué à 4,650 fr. (5,000 fr. moins 7 p. c., valeur des mitrailles provenant de la démolition des anciennes voitures).

De 1936 à 1946, de nouvelles voitures, comprenant au total 109,000 places, seraient mises en circulation. De la sorte, le matériel métallique représenterait, en 1946, 55 p. c. du parc.

Il serait consacré à cette construction 300 millions, à prélever sur les 1,500 millions, et chaque année 52.5 sur la dotation annuelle;

4° wagons : le tonnage total nécessaire pour faire face au trafic a été fixé à 1,910,000 tonnes, se répartissant comme suit :

wagons fermés : 546,516 t.
» tombereaux : 1,157,954 t.
» plats : 205,530 t.

A ce chiffre il faut ajouter 2,350 fourgons à marchandises.

Le coût de remplacement a été évalué à 1,200 fr. par tonne pour les wagons tombereaux et plats, à 1,600 fr. pour les wagons fermés et à 30,000 fr. pour chaque fourgon. Il faut déduire de ces prix 7 p. c., soit la valeur des mitrailles. Il est probable, cependant, que ces prix subiront une majoration d'au moins 20 p. c.

De 1936 à 1946 des tombereaux et des wagons plats seront renouvelés, à concurrence de 500,000 t., dont coût 450 millions, à payer sur la réserve et au moyen de prélèvements annuels de 66 millions sur la dotation du fonds de renouvellement;

5° outillage : le renouvellement et le perfectionnement de l'outillage seraient réalisés à l'aide de 50 millions prélevés sur la réserve et une dotation annuelle de 30.8 millions.

On est naturellement amené à se demander quelle part est réservée aux autorails et au matériel électrique, qui répondent le mieux aux exigences actuelles et futures du réseau.

Les autorails et les automotrices électriques remplacent à la fois des locomotives et des voitures.

Le coût des automotrices ne doit être supporté par le fonds de renouvellement qu'à concurrence du prix d'un nombre égal de places d'un train, mu par la vapeur, augmenté du prix de la locomotive.

En traction-vapeur, la place offerte coûte environ 8,000 francs (voiture 5,000 fr., locomotive et tender 3,000 fr.). L'achat d'automotrices pourrait être imputé sur le poste renouvellement à concurrence de ce montant, le surplus sur le poste premier établissement.

Cet achat s'impose d'ailleurs sans tarder, non seulement en vue de réduire les frais d'exploitation, mais aussi pour sauver nos chemins de fer de la déchéance qui les guette.

De eerste voorgenomen vernieuwings-etape zou het voorwerp zijn van een vijf-jarenprogramma, dat zou slaan op :

	Millioen
85 locomotieven waarvan de prijs geraamd wordt op	103
150 automotrices »	300
625 metalen rijtuigen »	375
12,500 wagons »	439

Doch, bezwaren de op dit peil vastgestelde jaarlijkse dotaties van het vernieuwingsfonds den kostprijs niet op abnormale of prohibitieve wijze? Om er zich rekenschap van te geven, volstaat het de tarieven van ons net te vergelijken met deze van de bijzonderste landen van Europa. Deze inlichtingen maken het voorwerp uit der tabellen VII en VIII. Zoo onze reizigerstarieven (3^e klas) op 100 worden teruggebracht, bedragen die der overige landen respectievelijk : Duitschland : 200; Engeland : 380; Frankrijk : 117; Italië : 137; Nederland : 150; Zwitserland : 217.

TABEL VII.

Reizigerstarieven

Toegepaste koersberekening (24 Februari 1937) :

1 Rm.	= 11.925 Belgische frank
1 penny	= 0.61 »
1 Fransche frank	= 1.40 »
1 lira	= 1.60 »
1 cent	= 0.161 »
1 Zwitserse frank	= 6.90 »

Met de 3^e klasse als eenheidsmaat :

Verhouding tusschen de klassen :				Prijs per km. (in Belgisch franks)		
				1 ^e kl.	2 ^e kl.	3 ^e kl.
België ...	1	1.74	2.53	0.616	0.423	0.243
Duitschland ...	1	1.45	2.9	1.037	0.692	0.477
Engeland ...	1	1.33	1.66	1.525	1.22	0.915
Frankrijk ...	1	1.5	2.25	0.63	0.42	0.28
Italië ...	1	1.7	2.55	0.82	0.55	0.33
Nederland ...	1	1.44	1.89	0.685	0.523	0.362
Zwitserland ...	1	1.4	2.00	1.035	0.725	0.517

TABEL VIII.

Goederen

Vergelijking van de Belgische tarieven met die van den vreemde

1 Fransche frank	= 1.39 Belg. fr.
1 Reichsmark	= 11.90 Belg. fr.
1 gulden	= 16.10 Belg. fr.
1 lira	= 1.56 Belg. fr.

Vervoerprijs van een ton (in Belgische franks)

	Afstanden	
	100 km.	200 km.
Korenmeel, per zending van 15 T.		
België ... fr.	43.00	59.50
Frankrijk ...	60.05	84.51
Duitschland ...	88.10	152.30
Nederland ...	38.64	59.57
Italië ...	43.35	80.65

La première étape des renouvellements envisagés ferait l'objet d'un programme de cinq ans, comprenant

	Millions
85 locomotives dont le coût est évalué à ...	103
150 automotrices »	300
625 voitures métalliques »	375
12,500 wagons »	439

Mais les dotations annuelles du fonds de renouvellement arrêtées à ce niveau, ne grèvent-elles pas le prix de revient de façon anormale ou prohibitive? Pour s'en rendre compte, il suffit de comparer les tarifs de notre réseau à ceux appliqués dans les principaux pays de l'Europe. Ces renseignements font l'objet des tableaux VII et VIII. Nos tarifs voyageurs (3^e classe) étant ramenés à 100, ceux des autres pays sont respectivement de : Allemagne, 200; Angleterre, 380; France, 117; Italie, 137; Pays-Bas, 150; Suisse, 217.

TABLEAU VII.

Tarifs voyageurs

Cours de conversion appliqués (24 février 1937) :

1 Rm.	= 11.925 francs belges
1 penny	= 0.61 »
1 franc français	= 1.40 »
1 lire	= 1.60 »
1 cent	= 0.161 »
1 franc suisse	= 6.90 »

En prenant la 3^e classe comme unité :

Rapport entre les classes :				Prix du km. (en fr. belges):		
				1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
Belgique ...	1	1.74	2.53	0.616	0.423	0.243
Allemagne ...	1	1.45	2.9	1.037	0.692	0.477
Angleterre ...	1	1.33	1.66	1.525	1.22	0.915
France ...	1	1.5	2.25	0.63	0.42	0.28
Italie ...	1	1.7	2.55	0.82	0.55	0.33
Pays-Bas ...	1	1.44	1.89	0.685	0.523	0.362
Suisse ...	1	1.4	2.00	1.035	0.725	0.517

TABLEAU VIII.

Marchandises

Comparaison des tarifs belges et étrangers

1 franc français	= 1.39 fr. b.
1 reichsmark	= 11.90 fr. b.
1 florin	= 16.10 fr. b.
1 lire	= 1.56 fr. b.

Prix de transport d'une tonne (en francs belges)

	Distances	
	100 km.	200 km.
Farine de blé, par expédition de 15 T.		
Belgique ... fr.	43.00	59.50
France ...	60.05	84.51
Allemagne ...	88.10	152.30
Pays-Bas ...	38.64	59.57
Italie ...	43.35	80.65

IJzererts, per dagelijkse trein van 960 T. (particuliere wagons)		
België	10.80	16.10
Frankrijk	12.04	15.97
Duitschland	46.40	73.80
Nederland	41.86	62.79
Italië	38.25	79.50

Kolen, per zending van 20 ton		
België	26.80	33.70
Frankrijk	41.14	61.37
Duitschland	51.20	84.50
Nederland : herkomstig uit de mijnen van Hollandsch Limburg	41.86	62.79
Andere verzendingen	56.35	77.28
Italië	39.30	68.20

Metaalproducten (gelamineerd staal en ijzer, spoorstaven, enz.) per zen- ding van 20 ton bij zee-export		
België	20.70	26.60
Frankrijk	31.07	45.73
Duitschland	42.85	51.20
Nederland	72.45	94.99
Italië	41.60	71.65

Wat de goederen betreft, zal men opmerken dat de tarieven van het erts, de steenkool en de metaalproducten belangrijk lager zijn dan in de andere landen.

Tarievenmethodes.

De commerciële zijde van het spoorwegbedrijf is moeilijker en ingewikkelder dan zijn technische zijde.

De juiste kostprijs van een bepaald transport kan men onmogelijk becijferen. De totale gemiddelde kostprijs bevat een vast gedeelte (algemeene kosten en financiële lasten welke verondersteld worden gelijkelijk verdeeld te zijn over al de transporten) en een veranderlijk gedeelte of gedeeltelijken kostprijs waarbij slechts rekening gehouden wordt met de rechtstreekse kosten veroorzaakt door bedoeld transport.

De invloed van het vast gedeelte der kosten neemt, natuurlijk, af met de toeneming van het verkeer. De rechtstreekse kosten welke afnemen volgens den afstand, drukken zwaarder op de koopwaren van waarde, ten bate van de goedkoopere producten.

Voor sommige koopwaren met geringe waarde, vooral voor de grondstoffen, benadert de taxen den gedeeltelijken kostprijs (rechtstreekse kosten), daar de ontoereikende ontvangsten moeten goedge maakt worden door de winst welke gemaakt wordt op de koopwaren van waarde. Voor de koopwaren van gemiddelde waarde, zijn de taxes gelijk of hooger dan de totale kostprijs en leveren zij, volgens het geval, een zekere winst op.

Met andere woorden, voor de koopwaren welke in de lagere tarievenklassen ingedeeld zijn en voor deze welke speciale verminderde tarieven genieten, moet het verlies uitgeschakeld worden door een bijtaxe op de koopwaren uit de hogere klassen.

Minerai de fer, par trains journaliers de 960 T. (wagons particuliers)		
Belgique	10.80	16.10
France	12.04	15.97
Allemagne	46.40	73.80
Pays-Bas	41.86	62.79
Italie	38.25	79.50

Charbon, par expédition de 20 tonnes		
Belgique	26.80	33.70
France	41.14	61.37
Allemagne	51.20	84.50
Pays-Bas: originaires des mines du Limbourg néerlandais	41.86	62.79
Autres envois	56.35	77.28
Italie	39.30	68.20

Produits métallurgiques (aciers et fers laminés, rails, etc.) par expédition de 20 T. à l'exportation maritime		
Belgique	20.70	26.60
France	31.07	45.73
Allemagne	42.85	51.20
Pays-Bas	72.45	94.99
Italie	41.60	71.65

En ce qui concerne les marchandises, on remarquera que les tarifs pour les minerais, le charbon et les produits métallurgiques se classent notablement en dessous de ceux appliqués dans les autres pays.

Méthodes tarifaires.

L'aspect commercial de l'exploitation des chemins de fer est plus délicat et compliqué que son aspect technique.

Le prix de revient exact d'un transport déterminé est impossible à établir. Le prix de revient total moyen comprend une partie fixe (frais généraux et charges financières) supposée également répartie entre tous les transports et une partie variable, ou prix de revient partiel, qui ne tient compte que des frais directs occasionnés par le transport en question.

L'influence de la partie fixe des frais diminue naturellement avec l'accroissement du trafic. Les frais directs, dégressifs selon la distance, frappent davantage les marchandises de valeur au profit des produits bon marché.

Pour certaines marchandises de faible valeur, surtout pour les matières premières, la taxe se rapproche du prix de revient partiel (frais directs); l'insuffisance des recettes devant être compensée par les bénéfices réalisés sur les marchandises de qualité. Pour les marchandises de valeur moyenne, les taxes sont égales ou supérieures au prix de revient total, laissant, selon le cas, un certain bénéfice.

En d'autres mots, pour les marchandises rangées dans les classes inférieures de la tarification et pour celles bénéficiant de tarifs spéciaux réduits, la perte doit être compensée par une surtaxe frappant les marchandises rangées dans les classes supérieures.

Dit is in wezen de tarievenpolitiek van de N. M. In beginsel, is zij redelijk en strookt zij met het algemeen belang. In de praktijk, blijkt zij echter onuitvoerbaar, omdat het onmogelijk is genoeg « dure » transporten te bekomen wegens de mededinging van den auto. Indien de toeneming van het verkeer hoofdzakelijk te wijten is aan producten met geringe taxe, dan dreigt het tekort te stijgen met het verkeer. Zulks is thans het geval.

Deze politiek zou aanleiding kunnen geven tot misbruiken in dezen zin, dat speciale tarieven den schijn zouden aannemen van « vecht »- of « gunsttarieven ».

In 1927, werden 36 t. h. van de tonnenmaat der zware goederen tegen bijzondere tarieven vervoerd. Dit vervoer leverde 33 t. h. op van de totale ontvangst.

In 1936, vertegenwoordigen de ontvangsten van bijzondere tarieven 64 t. h. van het totaal. Doch indien men van de bijzondere tarieven diegene afzonderd, welke kunnen worden gelijkgesteld met algemeene klassen en waarvan de ontvangst 129 miljoen vertegenwoordigt, bedragen de ontvangsten der bijzondere tarieven 712 miljoen, hetzij nog 54 t. h. van het totaal (1,310 miljoen).

Redmiddelen.

Uwe Commissie was het nagenoeg eensgezind om afdoende maatregelen te vragen, welke zonder verwijl zouden worden getroffen om de N. M. uit den nadeeligen financieelen toestand te helpen. Alhoewel zij gekant is tegen een massale tariefverhoging, zooals gevraagd door de N. M., is zij van oordeel dat de tariefverhoging progressief zou moeten geschieden en bij wijze van uitkiezing, dit is, beginnende met de sectoren die, zooals de kolen en metaalproducten, in vollen bloei zijn.

In dien gedachtengang, acht zij als noodig :

1° de afschaffing van de vermindering met 10 t. h., opgelegd in Januari 1935, waardoor de N. M. zich genoopt ziet hare « lage » tarieven te behouden, dan wanneer zij de gevolgen ondergaat van de stijging van het bedrag der leveringen en der loonen;

2° de herziening der bijzondere tarieven.

De toepassing van die twee maatregelen zal uitwijzen tot in hoeverre nieuwe tariefverhogingen onmisbaar zouden zijn.

Uwe Commissie is insglijks van oordeel dat aan de structuurfouten der N. M. dient verholpen, enerzijds door de inkrimping van den post « pensioenen van het aandeel betreffende de verplichtingen van het oud bestuur; anderzijds, door de herziening van de wet van 1891, ten einde de handelsvrijheid der N. M. uit te breiden of wel die der private vervoerders te beperken. Moest deze laatste maatregel onmogelijk of ongewenscht lijken, dan zou de Staat tot plicht hebben de N. M. te hulp te komen om haar exploitatie-tekort te dekken.

Ten slotte, is uwe Commissie het ook eens om het redmiddel van de hand te wijzen, bestaande in een vermindering van het bedrag van het vernieuwingsfonds, daar dit laatste onmisbaar blijkt voor de moderniseering van het spoorwegnet, dewelke met niet te veel kracht kan worden doorgevoerd.

Telle est l'essence de la politique tarifaire de la S. N. En principe, elle est rationnelle et conforme à l'intérêt général. En pratique, elle se révèle inopérante, en raison de l'impossibilité d'obtenir les transports « compensatoires » en quantité suffisante, à cause de la concurrence de l'auto. Si l'augmentation de trafic porte essentiellement sur les produits à taxe réduite, le déficit risque de croître avec le trafic. C'est ce que l'on constate actuellement.

Cette politique pourrait prêter à des abus, en ce sens que des tarifs spéciaux prendraient l'allure de tarifs « agressifs » ou « de faveur ».

En 1927, 36 p. c. du tonnage des grosses marchandises ont été transportées à des tarifs spéciaux. Ce trafic a procuré 33 p. c. de la recette totale.

En 1936, les recettes des tarifs spéciaux représentent 64 p. c. du total. Mais si l'on détache des tarifs spéciaux ceux qui sont assimilables à des classes générales et dont la recette représente 129 millions, les recettes des tarifs spéciaux sont de 712 millions, soit encore 54 p. c. du total (1,310 millions).

Remèdes.

Votre Commission a été quasi-unanime pour demander que des mesures efficaces soient prises sans tarder pour sortir la S. N. de l'ornière déficitaire. Tout en se déclarant hostile à une augmentation massive des tarifs, comme celle sollicitée par la S. N., elle est d'avis que le relèvement des tarifs devrait se faire progressivement et par voie sélective, c'est-à-dire en commençant par les secteurs qui, comme les charbons et les produits métallurgiques, sont en pleine prospérité.

Dans cet ordre d'idées, elle estime nécessaires : 1° la suppression de la réduction de 10 p. c., imposée en janvier 1935, qui place la S. N. dans la nécessité de maintenir ses tarifs « réduits » alors qu'elle subit la hausse des fournitures et des salaires; 2° la revision des tarifs spéciaux.

L'application de ces deux mesures montrera jusqu'à quel point de nouveaux relèvements de tarifs seraient indispensables.

Votre Commission est également d'avis qu'il y a lieu de remédier aux défauts de structure de la S. N., d'une part en réduisant le poste « pension » de la quote-part afférente aux obligations de l'ancienne administration, d'autre part par la revision de la loi de 1891, en vue d'augmenter la liberté commerciale de la S. N. ou de restreindre celle des transporteurs privés. Au cas où cette dernière mesure devrait paraître impossible ou indésirable, l'Etat aurait l'obligation de venir en aide à la S. N. pour combler son déficit d'exploitation.

Enfin, votre Commission est également unanime pour écarter le remède qui consisterait dans une réduction du fonds de renouvellement, celui-ci paraissant indispensable à la modernisation du réseau ferroviaire, qui ne saurait être poussé avec assez de vigueur.

DIAGRAM I.

DIAGRAMME I.

MILLIONS DE VOYAGEURS KM.
MILLIOENEN REIZIGERS PER K.M.

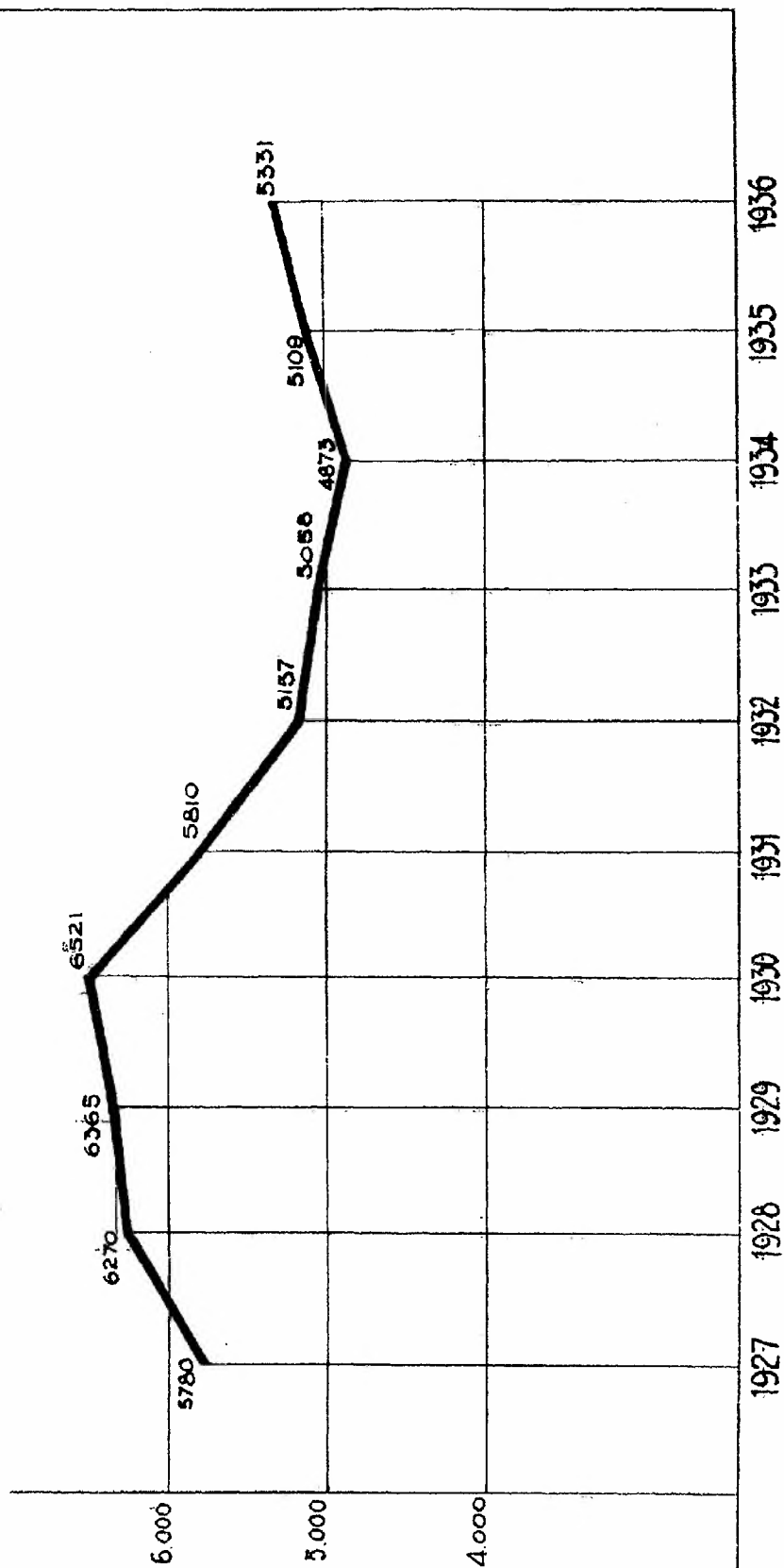


DIAGRAM II.

DIAGRAMME II.

MILLIONS DE TONNES KM grosses marchandises.
MILLIOENEN .TON PER K.M ZWARE GOEDEREN.

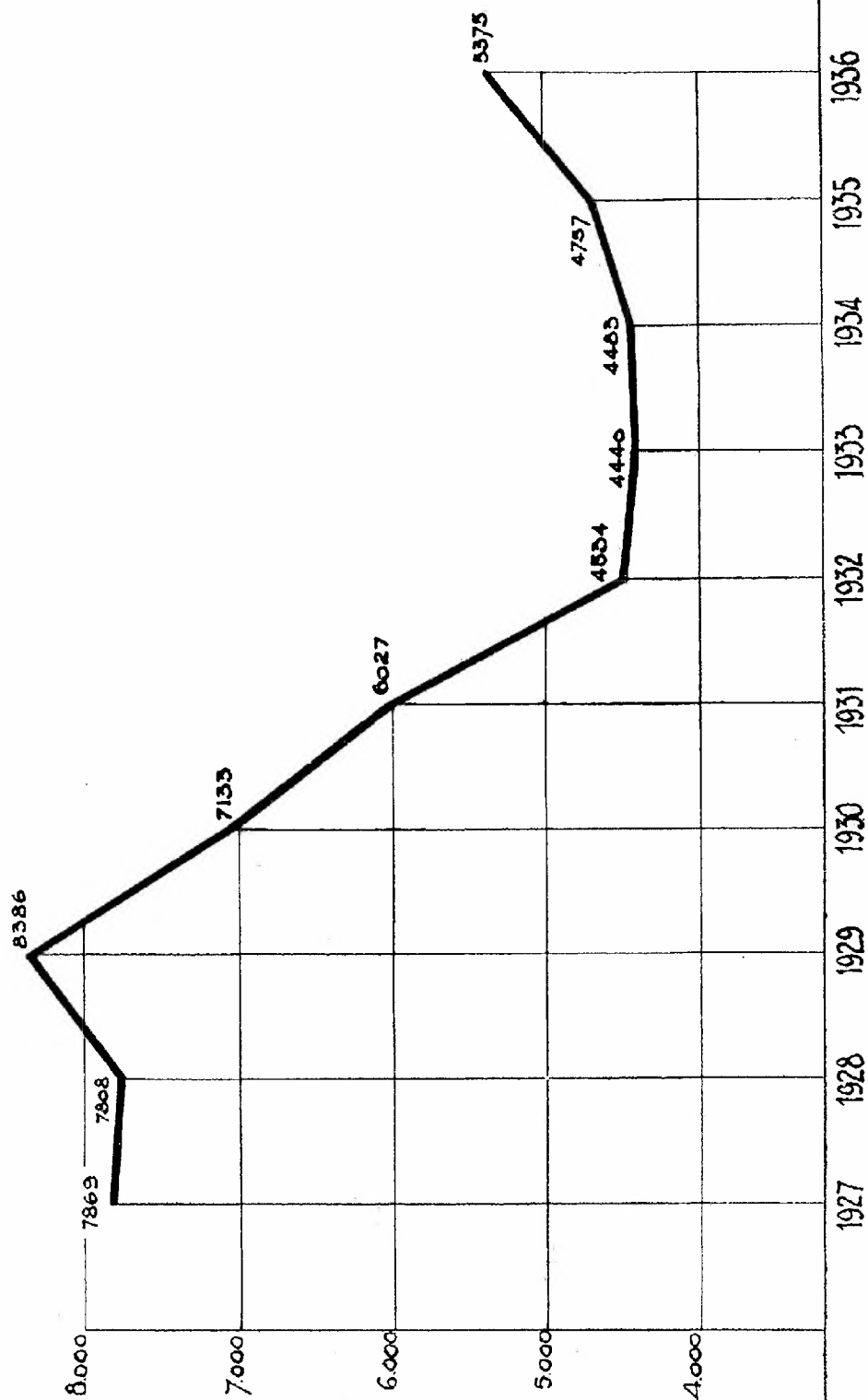


DIAGRAM III.

DIAGRAMME III.

EFFECTIF MOYEN EN HOMMES ANNÉES.
GEMIDDELD EFFECTIEF MANNEN PER JAAR.

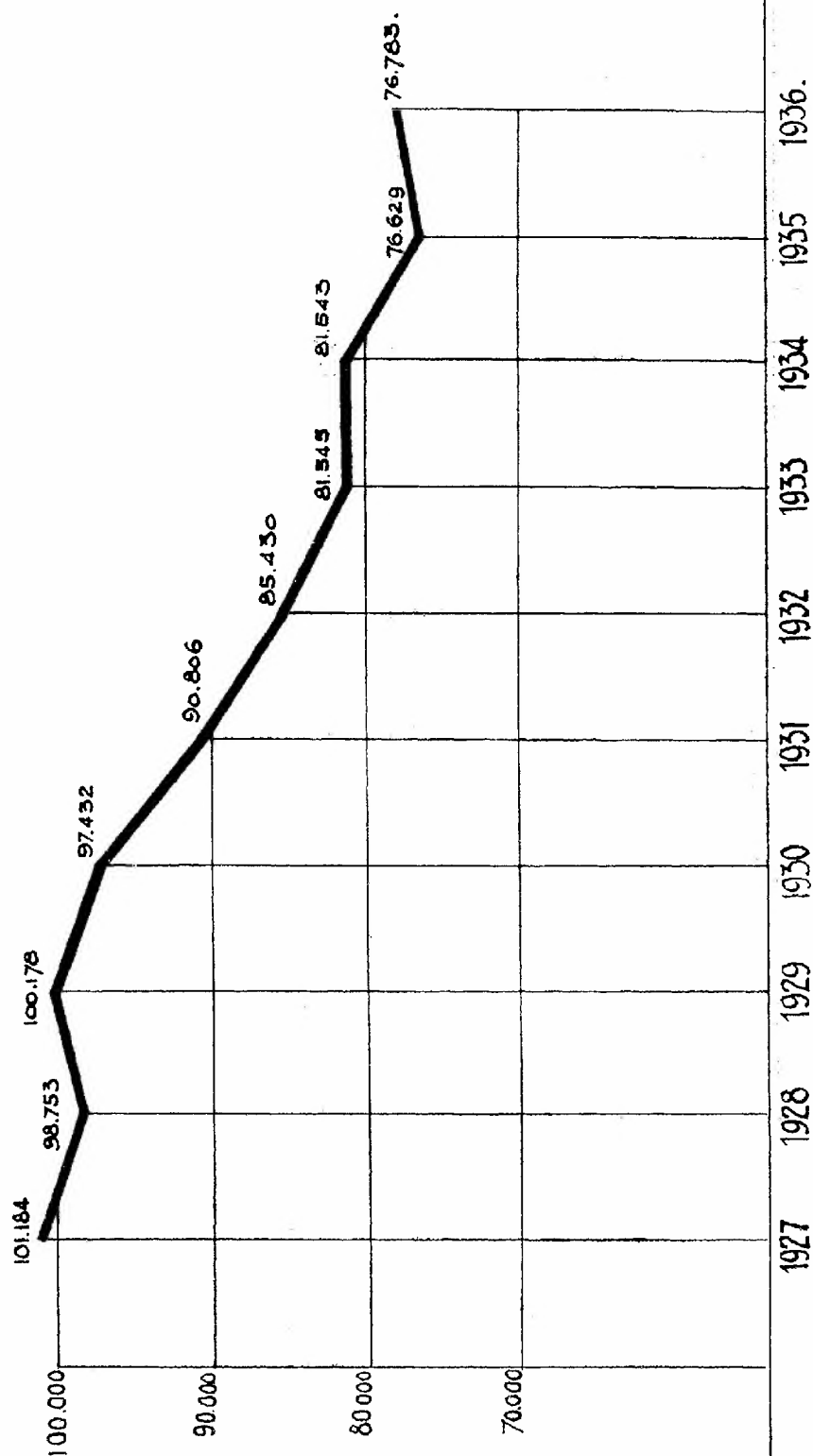


DIAGRAM IV.

DIAGRAMME IV.

EFFECTIF PAR MILLION D'UNITÉS-TRAFIC.
EFFECTIEF PER MILLIOENEN EENHEDEN-VERKEER.

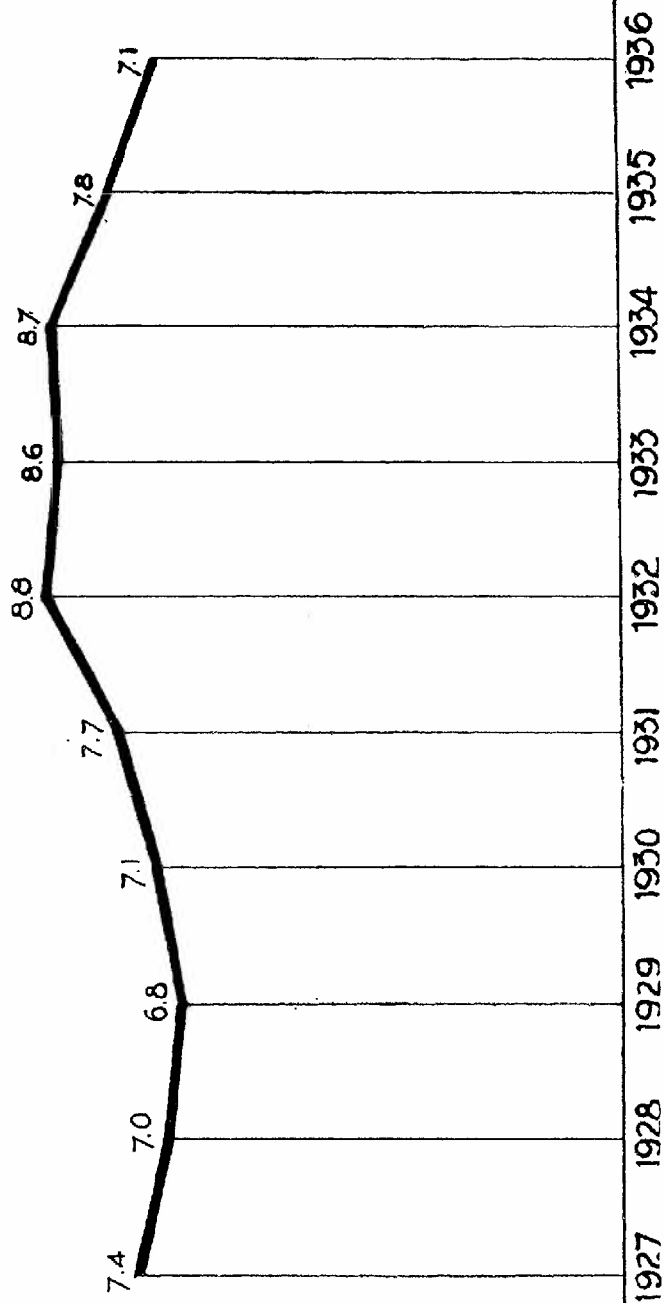
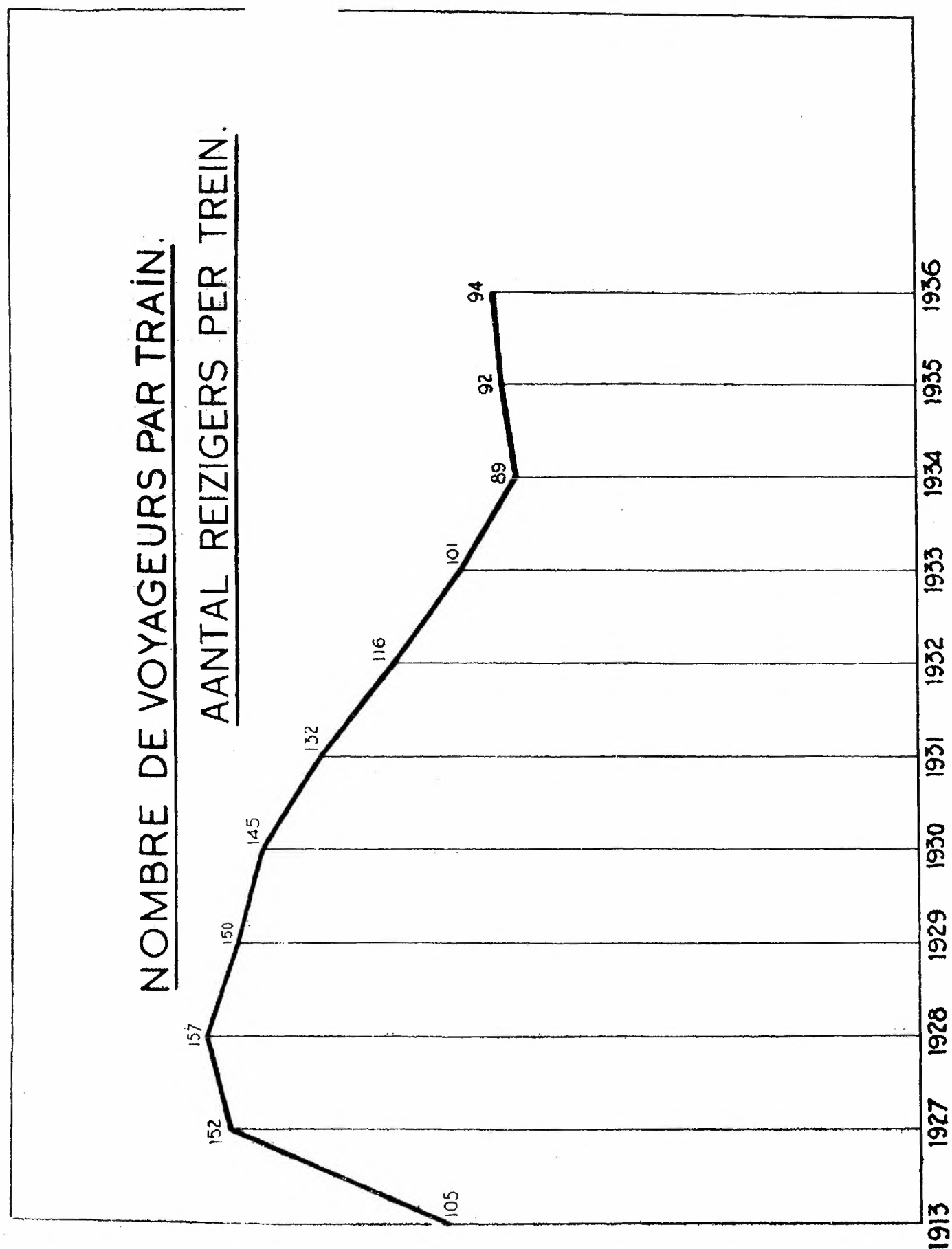


DIAGRAM V.

DIAGRAMME V.



II. — Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.

Het is overbodig aan te dringen op de overwegende rol welke dit organisme in het economisch leven van het land vervult. Haar lijnen zijn, als het ware, vertakkingen van het groot spoorwegnet en zijn, voor de steden en het platteland, de verkeersmiddelen welke onmisbaar zijn voor de harmonische ontwikkeling van al de takken van 's Lands bedrijfsleven.

De N. M. B. had met dezelfde moeilijkheden te worstelen als de groote spoorwegen, tengevolge van de crisis en van de mededinging van het motorrijtuigenverkeer op den weg. In sommige oprichten, is het feitelijk monopolie dat zij langen tijd bezeten heeft nog sneller en gemakkelijker afgebrokkeld dan dit van de N. M. B. S., daar de mededinging van autobus en vrachtauto zich nog scherper deed gelden, wegens de korte afstanden en de verstrooiing van de cliënteel.

In onderstaande tabellen (I, II, III), vindt men de meest treffende gegevens over de werking van de buurtspoorwegen gedurende de jongste drie jaren.

TABEL I.

Bedrijf der Buurtspoorwegen.

Jaren	Electrisch	Met stoom (Kilometers)	Autobussen	
			Bijkomende autorails en autobussen	in bedrijf genomen door de N.M.B.B.
1913	399.27	3,692.97	—	—
1929	661.88	3,866.32	30	412.35
1934	1,245.76	1,939.54	1,480.70	411.40
1935	1,267.33	1,433.68	1,988.09	411.40
1936	1,319.17	649.88	2,754.95	369.95

TABEL II.

Lignes vicinales ferrées et autobus exploités par la S. N. C. V.
Buurtspoorwegen en autobussen in bedrijf genomen door de N. M. B.

Année	Electriques	Vapeur	Autorails	Autobus	Totaux	Marchandises transportées	
						Tonnes	Kilomètres
Jaar	Electrisch	Stoom	Autorail	Autobus	Samen	Ton	Kilometer-ton
1934	135,099,407	13,114,249	5,945,414	2,171,380	156,330,450	4,073,603	83,553,532
1935	140,778,576	10,714,056	9,147,346	2,044,822	162,684,600	3,708,186	75,029,550
1936	147,420,601	4,338,297	19,264,739	1,978,972	173,002,609	3,862,391	71,916,526

Remarque : Les statistiques exactes antérieures à l'exercice 1934 font défaut en raison du mode de perception.
Opmerking : De juiste gegevens voor de dienstjaren vóór dit van 1934 ontbreken wegens de wijze van inning.

II. — Société Nationale des Chemins de fer vicinaux.

Il est superflu d'insister sur le rôle prépondérant qu'occupe cet organisme dans la vie économique du pays. Ses lignes sont, en quelque sorte, des ramifications du grand réseau ferroviaire, qui créent entre les villes et les campagnes les courants d'échange, indispensables au développement harmonieux de toutes les branches de l'activité nationale.

La S. N. C. F. V. s'est trouvée aux prises avec les mêmes difficultés que les grands chemins de fer, du chef de la crise et de la concurrence des transports routiers par véhicules automobiles. A certains points de vue, le monopole de fait dont elle a joui longtemps, s'est effrité plus rapidement et plus facilement que celui de la S.N.C.F.B., la concurrence de l'autobus et de l'autocamion s'exerçant plus avantageusement à raison des faibles distances et de la dissémination de la clientèle.

Les tableaux ci-dessous (I, II, III) fournissent les caractéristiques fondamentales de l'activité des vicinaux durant les dernières années.

TABLEAU I.

Exploitations des lignes ferrées vicinales

Années	Par l'électricité	Par la vapeur (Kilomètres)	Par autorails et autobus de complément	Autobus exploités par la S.N.C.V.
1913	399.27	3,692.97	—	—
1929	661.88	3,866.32	30	412.35
1934	1,245.76	1,939.54	1,480.70	411.40
1935	1,267.33	1,433.68	1,988.09	411.40
1936	1,319.17	649.88	2,754.95	369.95

TABLEAU II.

TABEL III.

TABLEAU III.

		Recettes. --		Ontvangsten				
		Voyageurs				Totaux	Marchandises	Total général
		Reizigers				Samen	Koopwaren	Totaal cijfer
		Autorails et autobus						
Année	Electriques	Vapeur	de complément	Autobus				
Jaar	Electrisch	Stoom	Autorails	Autobussen				
			en autobussen					
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1913	8,266,153.—	11,139,310.43	—	—	20,405,463.43	7,796,026.14		28,201,489.57
1929	122,789,341.16	69,237,530.16	—	4,350,990.46	196,377,861.77	91,280,261.02		287,658,122.79
1934	144,128,923.21	22,718,605.36	9,607,180.74	3,399,124.22	179,853,833.53	49,911,061.13		229,764,894.66
1935	149,055,271.19	18,206,993.60	14,746,613.61	3,094,461.52	185,103,339.92	43,116,527.47		228,219,867.39
1936	160,176,074.91	13,172,581.95	33,053,122.47	2,853,181.02	209,254,960.35	42,042,786.82		251,297,747.17

Vóór den oorlog, had de N. M. B. al haar lijnen verpacht aan maatschappijen welke geen statistiekdiensten hadden. Het is dus onmogelijk het verkeer van 1913 te vergelijken met dit van na den oorlog. Uit de vergelijking, evenwel, van de ontvangsten van 1913 en deze van 1936, kan men opmaken dat het verkeer afgenomen is, zoowel wat de reizigers (7,796 miljoen goudfrank in 1913 tegen 42,042 miljoen in 1936) als wat de koopwaren betreft (28,201 miljoen goudfrank en 251 miljoen 297 in 1936).

Sedert 1934, is het aantal reizigers merkbaar toegenomen, van 156 tot 173 miljoen; voor de koopwaren, daarentegen, valt er een vermindering aan te stippen (4 miljoen ton en 83 miljoen kilometerton, in 1934, tegen 3 miljoen 862 ton en 71 miljoen 956.000 kilometerton in 1936).

De toeneming van het reizigersverkeer is, ongetwijfeld, te danken aan de moderniseering van het materieel: de stoomsleepdienst werd praktisch vervangen door autorails en elektrische motorwagens.

De moderniseering van het buurtspoorwegennet, welke doorgevoerd werd onder den aandrang van zijn bestuurders, met den bijstand van de aandeelhoudende openbare besituren, wordt aanschouwelijk voorgesteld in tabel I.

Op de 5,093.95 km. buurtspoorwegen, werden er 1,319.17 of 26 t. h. van elektrische drijfkracht voorzien;

649.88 of 12.5 t. h. worden in bedrijf genomen door stoomtrams (koopwaren);

2,754.95 of 54 t. h. door autorails en autobussen;

369.95 of 7.5 t. h. door autobussen.

De Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen controleert verder een belangrijk net van autobussenlijnen welke aan derden verpacht zijn. De lengte dezer lijnen welke, in 1929, 263 kilometer bedroeg (ontvangsten 3 miljoen), bedroeg einde 1935, 2,540 kilometer (ontvangsten: 21 miljoen).

Ofschoon men met voldoening ziet dat het meerendee der lijnen voor het oogenblik voorzien is van snelle en gerieflijke verkeersmiddelen, ware het toch te wenschen dat de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen genoeg

Avant la guerre, la S. N. C. F. V. avait affermé toutes ses lignes à des sociétés exploitantes qui ne possédaient pas de services statistiques. Il est donc impossible de comparer l'importance du trafic de 1913 avec celui de la période d'après-guerre. Toutefois, la comparaison des recettes de 1913 avec celles de 1936 permet d'affirmer que le trafic a diminué tant pour les voyageurs (7,796 millions francs-or en 1913 contre 42,042 millions en 1936) que pour les marchandises (28,201 millions de francs-or et 251,297 millions en 1936).

Depuis 1934, le nombre des voyageurs transportés est en progression sérieuse, passant de 156 millions à 173, tandis que pour les marchandises au contraire on constate une diminution (4 millions de tonnes et 83 millions de tonnes-kilomètres en 1934, contre 3,862 t. et 71,956,000 tonnes-kilomètres en 1936).

Les progrès du trafic-voyageurs sont incontestablement dus à la modernisation du matériel: la traction à vapeur a été pratiquement remplacée par des autorails et des automotrices électriques.

Le travail de modernisation du réseau vicinal réalisé sous l'impulsion de ses dirigeants, avec l'aide des pouvoirs publics actionnaires, est condensé dans le tableau I.

Sur les 5,093.95 km. que comptent les lignes vicinales: 1,319.17 km. ou 26 p. c. sont électrifiées;

649.88 ou 12.5 p. c. sont exploitées par des trains à vapeur (marchandises);

2,754.95 ou 54 p. c. par des autorails et des autobus de complément;

369.95 ou 7.5 p. c. par des autobus.

La Société des Chemins de fer Vicinaux contrôle également un réseau important de lignes d'autobus affermées à des tiers. La longueur de ces lignes était en 1929 de 263 kilomètres (recettes: 3 millions) et s'élevait, fin 1935, à 2,540 kilomètres (recettes: 21 millions).

Tout en constatant avec satisfaction que la plupart des lignes sont actuellement dotées de transports rapides et confortables, il faut souhaiter que la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux soit suffisamment secondée pour

gesteund worde om haar volledig program van modernisering te kunnen doorvoeren, in het bijzonder wat de electrificatie betreft, in al de gevallen waarin deze onontbeerlijk of winstgevend blijken mocht.

Het ware, eveneens, te wenschen dat de openbare besturen coördinatiemaatregelen zouden nemen, mits rekening te houden met de behoeften van de bevolking zonder, evenwel, de belangen te verwaarloozen, welke zij bij de inrichting van het personenvervoer genomen heeft.

Het is onlogisch diensten aan den gang te houden, welke reeds verzekerd worden en welke elkander een schadelijke mededinging zouden aandoen. Zij zouden noodgedwongen verdwijnen en aldus de betrokken bevolking van de onmisbare verkeersmiddelen berooven.

De kwestie van het tarief bij de aanknooping met het groot net vergt eveneens een billijke oplossing. Dank zij de eenmaking van het tarief van beide netten en de rechtstreeksche tarifiering van gansch den afstand welke op bedoelde netten afgelegd wordt, zou men dit tweevoudig doel kunnen bereiken; aan de Maatschappij der Buurtspoorwegen het deel van het verkeer teruggeven, dat haar normaal toekomt en al de Belgen (voortbrengers en verbruikers) op gelijken voet zetten wat ook het net weze waardoor zij bediend worden.

Op de begrooting komt een bedrag van 6 miljoen voor ten bate van de N. M. B. als schadeloosstelling voor de tariefverlagingen welke op verzoek van den Staat bewilligd werden.

DERDE DEEL.

Zeewezen.

1. — Rijksvloot. — Paketbootdienst Oostende-Dover.

Deze dienst beschikt thans over een motorship (*Prince Baudouin*), 5 turbine-mazoutschepen, en, sedert 1 Augustus, over een car-ferry (London-Istanbul), dewelke niets anders is dan de voormalige « Ville de Liège », hervormd tot garageschip.

In 1936, heeft het verkeer aanzienlijk toegenomen, zooals blijkt uit volgende tabel :

	1934	1935	1936
Aantal :	—	—	—
Regelmatische reizigers ...	279,877	432,778	632,535
Verhuurde hutten ...	4,000	7,055	9,489
Ingeschreven reisgoederen ...	38,958	58,131	85,562
Post-reiszakken ...	116,222	176,969	158,512
Postcolli ...	46,378	45,078	51,828
Auto's ...	1,863	4,712	10,453

Daarenboven, worden door het bestuur van Zeewezen, door middel van zijn pakethooten, zeeuistappen van een dag ingericht, alsook wandel-concerten welke twee uren duren.

réaliser son programme complet de modernisation, notamment du point de vue de l'électrification, dans tous les cas où celle-ci apparaîtrait indispensable ou rentable.

Il est désirable également que des mesures de coordination continuent à être prises par les pouvoirs publics, en tenant compte des besoins de la population, sans cependant négliger les intérêts qu'ils ont pris dans l'organisation des moyens de transports en commun.

Il est illogique de posséder des services faisant double emploi et se livrant une concurrence ruineuse. Ils disparaîtraient forcément, privant ainsi les populations intéressées de moyens de transports indispensables.

La question du tarif au point d'échange avec le grand réseau réclame également une solution équitable. L'unification des tarifs des deux réseaux et la tarification directe de tout le trajet effectué sur les dits réseaux permettrait d'atteindre ce double but; rendre à la Société des Vicinaux la part du trafic qui lui revient normalement et mettre tous les Belges (producteurs et consommateurs) sur un pied d'égalité, quel que soit le réseau qui les dessert.

Au budget, figure une somme de 6 millions, allouée à la S. N. C. F. V., à titre d'indemnité compensatoire pour les réductions de tarifs consenties à la demande de l'Etat.

TROISIEME PARTIE.

Marine.

1. — Marine d'Etat — Service des paquebots Ostende-Douvres.

Ce service dispose actuellement d'un motorship (*Prince Baudouin*), de 5 turbiniers-mazoutiers, et, depuis le 1^{er} août, d'un car-ferry (London-Istanbul), qui n'est autre que l'ancienne malle *Ville de Liège* transformée en navire-garage.

Le trafic accuse en 1936 une progression remarquable; comme l'indique le tableau ci-dessous :

	1934	1935	1936
Nombre de :	—	—	—
Voyageurs réguliers...	279,877	432,778	632,535
Cabines louées...	4,000	7,055	9,489
Bagages enregistrés...	38,958	58,131	85,562
Valises postales ...	116,222	176,969	158,512
Colis postaux...	46,378	45,078	51,828
Autos...	1,863	4,712	10,453

En outre, l'Administration de la Marine organise, au moyen de ses paquebots, des excursions maritimes d'un jour, ainsi que des concerts-promenades d'une durée de deux heures.

Dit soort bedrijvigheid kan nog ruim worden uitgebreid. Onderstaande uitslagen laten toe de toekomst als veelbelovend te beschouwen. Bij de beoordeeling van die cijfers, dient rekening gehouden met het feit dat de intensiteit van het verkeer, tijdens de maand Augustus, genoot heeft af te zien van de tochtjes voorzien voor die maand.

	1934	1935	1936
Deelnemers :	—	—	—
aan de tochtjes	6,291	16,480	11,435
	(19 tochtjes)	(15 tochtjes)	(11 tochtjes)
aan de wandelconcerten	6,849	9,353	11,621

Financieele uitslagen.

De financieele uitslagen blijken bemoedigend, daar de ontvangsten steeds toenemen in oprecht merkwaardige voorwaarden, terwijl de exploitatieuitgaven, ondanks de stijging van den prijs der vloeibare brandstof en de bijkomende lasten voorspruitende uit eenen intensieven dienst, zich voelbaar op een zelfde peil houden. Deze uitslagen worden bereikt, dank zij de verbetering der exploitatiemethoden en de verwezenlijkte besparing, door het in dienst stellen van het motorship, waarvan de exploitatiekosten slechts 50 t. h. vertegenwoordigen van die der pakketbooten gestookt met mazout.

	1934	1935	1936
Ontvangsten	26,500,000	36,600,000	51,200,000
Uitgaven	29,300,000	28,860,000	29,000,000

Die bijval geldt op zichzelf als de verantwoording van de door het Bestuur van het Zeewezen gevolgde politiek en behelst een aanwijzing voor de toekomst.

Om over hare mededingers te kunnen zegevieren, — die zich in een bevoordeelden toestand bevinden ten opzichte van den af te leggen afstand, — moet onze lijn aan hare cliënteel, tegen matige prijzen, de meest comfortabele reisvoorwaarden aanbieden. De opofferingen waarin ons Bestuur heeft toegestemd zijn geschied zooals noodig was, gezien zij een intensieve exploitatie van den dienst hebben mogelijk gemaakt, onmisbare voorwaarden voor de rentabiliteit er van.

De « toeristen »-cliënteel werd aangelokt door een opportunistische politiek, bestaande in het verwekken van belangstelling bij de reisagentschappen wat de benutting onzer lijn betreft. Voor dit initiatief verdient het Bestuur allen lof. Hierdoor wordt niet alleen het verkeer onzer pakketbooten in gunstigen zin beïnvloed, doch tevens is dit een onfeilbaar middel om naar ons land een belangwekkende cliënteel te lokken, waaruit, per slot van rekening, onze toernijverheid voordeel trekt.

De meest betekenisvolle nieuwigheid was het inleggen van het motorship « Prince Baudouin », ontworpen door de technische diensten van het Bestuur. Het levert groote voordeelen op tegenover de mazoutpaketbooten. Het laat toe een jaarlijksche besparing van ongeveer 1,200,000 frank te doen op de exploitatieuitgaven der andere pakketbooten en bezorgt daarenboven een grootere vervoercapaciteit en grooter comfort.

Ce genre d'activité est susceptible encore d'un large développement. Les résultats ci-dessous ne laissent pas de promettre pour l'avenir. Dans l'interprétation de ces chiffres, il faut tenir compte du fait que l'intensité du trafic du mois d'août a dû faire renoncer aux excursions prévues pour ce mois.

	1934	1935	1936
Participants :	—	—	—
aux excursions	6,291	16,480	11,435
	(19 exc.)	(15 exc.)	(11 exc.)
aux concerts-promenades	6,849	9,353	11,621

Résultats financiers.

Les résultats financiers apparaissent encourageants, les recettes progressant dans des conditions vraiment remarquables, alors que les dépenses d'exploitation, en dépit de la hausse du combustible liquide et des frais supplémentaires qu'entraîne un service intensif, se maintiennent sensiblement au même niveau. Ces résultats furent obtenus grâce à l'amélioration des méthodes d'exploitation et à l'économie réalisée par la mise en ligne du motorship, dont les frais d'exploitation représentent 50 p. c. seulement de ceux nécessités par les paquebots chauffés au mazout.

	1934	1935	1936
Recettes	26,500,000	36,600,000	51,200,000
Dépenses	29,300,000	28,860,000	29,000,000

Ce succès renferme en lui-même la justification de la politique suivie par l'Administration de la Marine et comporte un enseignement pour l'avenir.

Notre ligne, pour triompher de ses concurrentes privilégiées du point de vue de la distance à parcourir, doit offrir à la clientèle des conditions de voyage des plus confortables, à des prix avantageux. Les sacrifices consentis par notre Administration l'ont été à bon escient, puisqu'ils ont permis une exploitation intensive du service, condition indispensable de sa rentabilité.

La clientèle « touristes » a été attirée par une politique opportuniste, consistant à intéresser les agences de voyage à l'utilisation de notre ligne. On ne peut que louer l'Administration d'avoir pris cette initiative. Non seulement elle influence favorablement le trafic de nos paquebots, mais elle ne peut manquer d'attirer dans notre pays une clientèle intéressante, ce dont profite en dernière analyse notre industrie touristique.

L'innovation la plus marquante a été la mise en service du motorship *Prince Baudouin*, conçu par les services techniques de l'Administration. Il présente de grands avantages sur les paquebots mazoutiers. Il permet de réaliser une économie annuelle de l'ordre de 1,200,000 francs sur les dépenses d'exploitation des autres paquebots et, de plus, il assure une capacité de transport et un confort plus grands.

Het lijkt dus aangewezen de oude eenheden progressief te vervangen door motorships, daar een homogene vloot betere voorwaarden zal opleveren voor een rationeele exploitatie der lijn. Er zou een besparing van 7 à 8 miljoen uit voortspuiten.

Daar het bewijs is geleverd, dat de onderneming rendeerend is, onder zekere voorwaarden (vervanging der mazout-pakketbooten door motorships), is uwe Commissie van oordeel dat de inrichting dient beoogd van een eigen beheer belast met de exploitatie van den dienst, onder contrôle van den Staat. Zooals het geval is met de N. M. B. S., zou haar rol bestaan in het leiden der maatschappij, met inachtneming der nijverheids- en handelsmethoden.

2. — Belgische koopvaardijvloot.

« Een land is nooit een klein land, wanneer het door de Zee bevochtigd wordt » (Léopold II.)

Om de evolutie van onze koopvaardijvloot te doen uit-schijnen, moet men ze plaatsen in het kader van de wereld-vloot.

Volgens het Lloyd's Register of shipping, kan de koopvaardij-tonnenmaat in de wereld verdeeld worden als volgt :

	Stoombooten	Motorbooten	Zeilbooten en schuiten	Totaal
	(In duizend ton)			
1914	45,170	234	3,670	49,074
1930	59,927	8,096	1,584	69,608
1936	51,714	12,291	1,059	65,064

De motor-stuwkracht ontwikkelt zich gevoelig en bereikt, in 1936, 19 t. h. van de wereldtonnenmaat. Zoo ook gaal het percentage van de met mazout gestookte schepen van 3 t. h., in 1914, naar meer dan 30 t. h. in 1936.

Ziehier wat deze cijfers zijn voor onze koopvaardij-vloot (1) :

Belgische koopvaardigvloot — Marine marchande belge.

Toestand einde van het jaar à la fin de l'année	Stoomschepen			Motorschepen			Zeil-schepen-Zeelichters		
	Aantal	T. B.	T. N.	Aantal	T. B.	T. N.	Aantal	T. B.	T. N.
	Navires à vapeur			Navires à moteur			Voiliers-Allèges de mer		
	Nombre	T. B.	T. N.	Nombre	T. B.	T. N.	Nombre	T. B.	T. N.
1913	112	315,926	222,924	—	—	—	12	17,493	13,212
1923	178	638,980	378,582	2	788	405	3	3,420	2,573
1930	131	444,736	308,999	10	55,829	36,719	11	3,682	7,430
1933	96	322,799	222,080	10	56,734	37,056	6	3,347	3,123
1936	84	273,278	194,128	10	58,465	38,291	1	524	498

(1) Bron : *Annuaire statistique de la Belgique.*

Il semble donc indiqué de remplacer progressivement les anciennes unités par des motorships, une flotte homogène devant réaliser des conditions meilleures du point de vue de l'exploitation rationnelle de la ligne. Il en résulterait une économie de l'ordre de 7 à 8 millions.

La preuve étant faite que l'entreprise est rentable, sous certaines conditions (remplacement des paquebots mazoutiers par des motorships), votre Commission estime qu'il y lieu d'envisager la constitution d'une Régie autonome, chargée de l'exploitation du service, sous le contrôle de l'Etat. Tout comme pour la S. N. C. F. B., son rôle serait de diriger la société selon des méthodes industrielles et commerciales.

2. — Marine marchande belge.

« Un pays n'est jamais petit quand il est baigné par la mer » (Paroles de Léopold II.)

Pour mettre en relief l'évolution de notre marine marchande, il faut placer celle-ci dans le cadre de la flotte mondiale.

D'après le Lloyd's Register of shipping, le tonnage marchand dans le monde se répartit comme suit :

	Navires à vapeur	Navires à moteur	Voiliers et chalands	Total
	(En milliers de tonneaux)			
1914	45,170	234	3,670	49,074
1930	59,927	8,096	1,584	69,608
1936	51,714	12,291	1,059	65,064

La propulsion à moteur se développe sensiblement et atteint, en 1936, 19 p. c. du tonnage mondial. De même le pourcentage des navires chauffés au mazout passe de 3 p. c., en 1914, à plus de 30 p. c., en 1936.

Voici ce que deviennent ces chiffres pour notre marine marchande (1) :

(1) Source : *Annuaire statistique de la Belgique.*

Beweging in de Belgische Zeehavens
Mouvements des Ports Maritimes belges

Jaren — Années	BEVRACHTE SCHEPEN — NAVIRES CHARGÉS						SCHEPEN OP BALLAST VARENDE — NAVIRES SUR LEST						TOTALEN — TOTAUX					
	Belgische schepen — Navires belges		Vreemde schepen — Navires étrangers		Totalen — Totaux		Belgische schepen — Navires belges		Vreemde schepen — Navires étrangers		Totalen — Totaux		Belgische bevrachte en op ballast varende schepen — Navires belges chargés et sur lest		Vreemde bevrachte en op ballast varende schepen — Navires étrangers chargés et sur lest		Totalen — Totaux	
	Aantal — Nombre	tonnenmaat — tonnage	Aantal — Nombre	tonnenmaat — tonnage	Aantal — Nombre	tonnenmaat — tonnage	Aantal — Nombre	tonnenmaat — tonnage	Aantal — Nombre	tonnenmaat — tonnage	Aantal — Nombre	tonnenmaat — tonnage	Aantal — Nombre	tonnenmaat — tonnage	Aantal — Nombre	tonnenmaat — tonnage	Aantal — Nombre	tonnenmaat — tonnage
1913	Ingekomen — Entrés																	
	882	1.406.777	8.444	13.846.777	9.326	14.952.808	1.159	893.227	1.020	1.061.382	2.179	1.954.609	2.041	2.000.004	9.464	14.908.159	11.505	16.907.417
1930	Uitgevaren — Sortis																	
	823	1.031.559	6.939	10.999.250	7.762	12.030.809	1.224	981.181	2.525	3.884.535	3.749	4.865.716	2.047	2.012.740	9.464	14.883.785	11.511	16.896.525
1936	Ingekomen — Entrés																	
	2.112	2.397.979	12.823	23.922.676	14.935	26.320.655	398	253.554	3.746	2.552.797	4.139	2.806.351	2.505	2.651.533	15.910	26.475.433	18.415	29.126.986
1936	Uitgevaren — Sortis																	
	2.314	2.327.912	12.884	21.497.818	15.198	23.825.730	158	248.216	2.980	4.896.381	3.138	5.144.597	2.472	2.576.128	15.864	26.394.199	18.336	28.970.327
1936	Ingekomen — Entrés																	
	1.638	2.241.583	12.129	23.961.945	13.767	26.203.528	185	102.068	4.037	2.939.720	4.222	3.041.738	1.823	2.343.651	16.188	26.901.665	17.991	29.245.216
	Uitgevaren — Sortis																	
	1.856	2.300.254	13.812	22.496.207	15.668	24.796.461	65	167.791	2.293	4.368.864	2.358	4.536.655	1.921	2.468.045	16.105	26.865.071	18.026	29.333.116

Deze beide tabellen vergen geen uitleg. Er blijkt voldoende uit welke onbeduidende plaats onze vloot in de wereldvloot inneemt. Daarenboven, blijven de uitbreiding en het moderniseeren van onze vloot ten achter op het buitenland.

De beweging van de Belgische zeehavens geeft ons andere nuttige inlichtingen :

Twee belangrijke vaststellingen blijken uit deze tabel :

1° Het gering aandeel dat de nationale reederij heeft in het trafiek van onze havens;

2° De uitbreiding van dit trafiek werd niet gevolgd door een zelfde ontwikkeling van onze koopvaardijvloot.

Er is dus voor ons land een vraagstuk van de koopvaardijvloot en wij zouden het ons ten kwade duiden, zoo wij niet den nadruk legden op zijn belang en op de hoogdringendheid van een oplossing overeenkomstig onze belangen.

De vloot is, enerzijds, een werktuig voor de uitbreiding van den handel met het buitenland en, anderzijds, voor 's lands bedrijfsleven een bron van spannende en afwisselende bedrijvigheid. Zij is tevens een waarborg voor onze onafhankelijkheid en voor onze economische welvaart, wanneer er heroering heerscht in de internationale politiek.

In het buitenland, is de eigen vloot het voorwerp van zeer groote bezorgdheid vanwege de Regeeringen. Met taai geduld heeft men er de vloot uitgebreid en gemoderniseerd, in weerwil van de crisis, dank zij de verstandige tussenkomst der openbare besturen. Dank zij het verleenen van toelagen aan de lijnen en van tegemoetkomingen voor het bouwen van schepen en de moderniseering der schepen zijn de reeders er in geslaagd om al de moeilijkheden te boven te komen. Overal heeft de tussenkomst van den Staat dezelfde kenmerken : uitgebreide en aanhoudende pogingen.

Wij moeten dit voorbeeld voor oogen houden. Het gaat hier niet over een bekrompen protectionisme waarbij het algemeen belang in den steek gelaten wordt voor particuliere belangen, maar wel over de toekomst van een belangrijken bedrijfstak en van de ontwikkeling van een bedrijf dat ons land niet missen kan.

Voor het meerendeel van 's menschen bedrijvigheden, staat ons land aan de spits van den vooruitgang. Alleen onze overzee-handel komt achterna hinken.

Hij is voor de 9/10 aangewezen op de buitenlandse bevrachting. De oorzaak ligt niet in het ontbreken van « zeevaart-geest » gelijk soms gezegd werd. Onze achterstalligheid is een noodlottige erfenis van het verleden. Tot aan de eeuw van onze onafhankelijkheid, werden onze handels- en zeevaartbelangen moedwillig opgeofferd aan de belangen van onze machtige naburen en aan de eischen van de internationale politiek. Wanneer wij den zeeweg konden nemen, waren wij zwaar gehandicapt door den voorsprong en de ondervinding van onze mededingers.

De pogingen van onze reederij hebben niet steeds den steun gevonden dien zij verdienden, hadden geen voldoende continuïteit of hebben gezondigd door verwaandheid.

Het vraagstuk moet thans opnieuw ter hand genomen

Ces deux tableaux se passent de commentaires. Ils montrent suffisamment la place insignifiante que notre marine occupe dans la flotte mondiale. De plus, l'accroissement de notre marine et sa modernisation retardent sur les efforts accomplis à l'étranger.

Le mouvement des ports maritimes belges nous fournira d'autres renseignements utiles :

Deux constatations importantes se dégagent de ce tableau :

1° La faible part que prend l'armement national au trafic de nos ports;

2° Le développement de ce trafic n'a pas été suivi d'un accroissement correspondant de notre marine marchande.

Il existe donc pour notre pays un problème de la marine marchande et nous nous en voudrions de ne pas insister sur son importance et sur l'urgence d'une solution adéquate à nos intérêts.

Instrument d'expansion économique à l'extérieur, la marine constitue pour les industries du pays une source d'activité intense et variée. Elle est aussi garante de notre indépendance et de notre sécurité économiques, aux heures troubles de la politique internationale.

A l'étranger, la marine nationale est l'objet d'une grande sollicitude de la part des gouvernements. Un effort patient et persévérant y a été accompli en vue du développement et de la modernisation de la flotte, en dépit de la crise, grâce à l'intervention éclairée des pouvoirs publics. Des subsides aux lignes, des subventions pour la construction et la modernisation des bateaux ont permis aux armateurs de surmonter toutes les difficultés. Partout l'intervention de l'Etat offre les mêmes caractéristiques, se signale par l'importance et la continuité de l'effort accompli.

Nous devons nous inspirer de cet exemple. Il ne s'agit pas ici d'un protectionnisme étroit, sacrifiant le bien général à des intérêts privés, mais bien de l'avenir d'une branche fondamentale de l'économie, du développement d'une industrie dont notre pays ne peut pas se passer.

Pour la plupart des activités humaines notre pays se place au centre du progrès. Seul notre commerce d'outre-mer fait figure de retardataire. Il est pour les 9/10^{es} tributaire du fret étranger. La cause ne réside pas dans le manque « d'esprit maritime », comme il a été dit parfois. Notre retard est un funeste héritage du passé. Jusqu'au siècle de notre indépendance, nos intérêts commerciaux et maritimes ont été sacrifiés de propos délibéré aux intérêts de nos puissants voisins et aux exigences de la politique internationale. Quand il nous fut possible de prendre le chemin de la mer, nous étions lourdement handicapés par l'avance et l'expérience acquises par nos concurrents.

Les efforts entrepris par notre armement n'ont pas toujours rencontré l'appui qu'ils méritaient, ont manqué de continuité, ou encore ont pêché par présomption.

Il importe de replacer maintenant la question sur le

worden en aangevat met den vasten wil een oplossing te vinden. Voortgaande op de opgedane ervaring en ook op het voorbeeld van de andere landen, moeten wij meer en beter doen dan tot nog toe gedaan werd.

Het privaat initiatief moet aangewakkerd worden, de openbare meening gemobiliseerd voor de zeevaart-expansie, het land moet belang gaan stellen in het succes van onze koopvaardijvloot.

Er moet een wijze en economische politiek gevolgd worden, krachtadige en met moed voortgezette politiek die de hindernissen voor onze reederij wegneemt, die haar bijstaat in haar poging om haar materieel te verbeteren, haar exploitatie te moderniseeren, regelmatige lijnen tot stand te brengen.

De aan onze handelsvloot te verleenen hulp dient een dubbel uitzicht te vertoonen :

1° De Regeering moet het land voorlichten nopens het belang van het vraagstuk, de bedrijvigheden naar die vierwegen richten, de neiging tot het zeeberoep aansporen. Radio-uitzendingen, propagandavlagschriften, conferenties in scholen en instituten, Zeevaartweken dienen de atmosfeer te scheppen en de strooming te verwekken, waardoor onze zeevaartexpansie zal worden meegevoerd. Van deze werking mag men denzelfden bijval verwachten als werd geboekt voor de Koloniale en de Luchtvaartpropaganda.

De Staat blijft trouwens in zijn rol, wanneer hij de bedrijvigheden welke geen uitweg meer vinden, nieuwe banen helpt betreden. Doch aan niemand is het ontgaan dat de vorderingen op technisch gebied en de rationalisatie een groot gedeelte der arbeidskrachten zonder gebruik hebben gemaakt. Voor hen dient een nieuwe benutting gevonden. De zeehandel levert in dit opzicht een zeer uitgebreid arbeidsveld op. Niet alleen opent hij ruime vooruitzichten in de zeevaartloopbaan, doch hij verzekert de welvaart en den groei onzer scheepstimmerwerven en een reeks bijhoorende nijverheden. Want het is een feit dat, voor één man gebezigd in het scheepsbouwbedrijf, er ten minste twee noodig zijn voor de onderscheidene nijverheidstakken die aan zijn productie medewerken. Men mag aannemen, — en wij verstrekken die cijfers ten teken van aanwijzing, — dat het programma tot heropbeuring van het zeewezen, opgemaakt tijdens het vorig jaar, opnieuw bezigheid heeft verschaft aan 4 tot 5,000 arbeiders.

2° Aan de scheepvaartmiddelen moet de overtuiging gegeven worden dat de steun welke, sedert het begin van 1936, verleend werd, ook in de toekomst, zelfs op nog ruimer schaal, zal voortgezet worden.

In afwachting dat het land meer trek naar de zee gevoelt en meer vertrouwen stelt in de afzetgebieden overzee, welke de enige prikkel zijn om de kredietinrichtingen er toe te bewegen de reederijen geldelijk te steunen, moet de Staat de noodige kapitalen voorschieten.

De 160 miljoen welke door bemiddeling van den D.V.E.H. ter beschikking van onze koopvaardijvloot gesteld werden, zijn rentegevende voorschotten voor den scheepsbouw, waarvan de terugbetaling gewaarborgd wordt door belangrijke panden : eerste hypotheeken tot het verschuldigd

chantier et de l'aborder avec la volonté ferme d'aboutir. Nous inspirant de l'expérience acquise et aussi de l'exemple donné par les autres pays, nous devons faire plus et mieux qu'il n'a été fait jusqu'à présent.

Il faut stimuler l'initiative privée, mobiliser l'opinion publique vers l'expansion maritime, intéresser le pays au succès de notre marine marchande.

Il faut une politique sage et économique, politique ferme suivie avec persévérance, qui abaisse les obstacles devant notre armement, qui seconde son effort pour améliorer son matériel, moderniser son exploitation, créer des lignes régulières.

L'aide à apporter à notre marine marchande doit revêtir un double aspect :

1° Le Gouvernement doit éclairer le pays sur l'importance du problème, orienter les activités vers ce débouché, susciter des vocations maritimes. Des émissions radio-phoniques, des brochures de propagande, des conférences dans les écoles et les instituts, des semaines de la Marine doivent créer l'atmosphère et le courant qui entraîneront notre expansion maritime. On peut escompter de cette action le succès que connurent la propagande Coloniale et Aéronautique.

L'Etat reste d'ailleurs dans son rôle, quand il aiguille sur des voies nouvelles des activités qui ne trouvent plus d'emploi. Or, il n'échappe à personne que les progrès techniques et la rationalisation ont libéré une grande somme de forces de travail. Il importe de leur trouver une utilisation nouvelle. Le commerce maritime offre à ce point de vue un champ d'activité immense. Non seulement il ouvre de vastes perspectives dans la carrière maritime, mais il assure la prospérité et la croissance de nos chantiers navals et d'une foule d'industries connexes. Car il est avéré que, pour un homme occupé dans la construction navale, au moins deux travaillent pour celle-ci dans les branches diverses de l'industrie qui coopèrent à sa production. On peut admettre, nous donnons ces chiffres à titre d'indication, que le programme de rénovation maritime, élaboré l'an passé, a rendu à l'activité 4 à 5,000 travailleurs;

2° Il importe de donner aux milieux maritimes la conviction que l'aide apportée, dès le début de 1936, sera continuée et même intensifiée dans l'avenir.

En attendant que le pays acquière l'esprit maritime et la foi dans les possibilités du commerce d'outre-mer, seuls capables de décider les établissements de crédit à financer les armements, l'Etat doit avancer les capitaux nécessaires.

Les 160 millions, mis à la disposition de notre marine, par l'intermédiaire de l'Orec, constituent des avances à la construction navale, portant intérêts et dont le remboursement est garanti par des sûretés substantielles : hypothèques en premier rang à due concurrence sur des bâtiments

beloop op nieuwe gebouwen, tegen alle risico's gedekt door verzekeringscontracten waarvan het genot, ingeval van ramp, aan den Staat zou toevallen. Deze kredieten worden over de dienstjaren 1936-37 en 38 omgeslagen.

Indien het bij deze poging blijft, zal men geen nieuw leven in onze koopvaardijvloot kunnen inblazen. Indien men deze in staat stellen wil een noemenswaardige plaats in het verkeer onzer havens te veroveren, onze vloot te onderhouden in een staat welke steeds beter wordt, deze aan de toenemende behoeften aan te passen, moet er een inspanning van bestendigen aard gedaan worden, met de zekerheid dat zij geleidelijk ten uitvoer zal gelegd worden.

Goede politiek ware het, reeds nu, te beslissen dat de terugbetalingen van de voorschotten en interesten van het bedrag (160 miljoen) dat ter beschikking van onze vloot gesteld wordt, opnieuw tegen dezelfde voorwaarden zou mogen gebruikt worden. Het Scheepvaartfonds waarvan de oprichting in 1936 in 't vooruitzicht gesteld werd, zou het oog houden op de onafgebroken doorvoering van het program van wederopbouw, op de naleving van de verbintenissen door de reederijen aangegaan en op de oordeelkundige wederbelegging der fondsen.

Uw Commissie vestigt eveneens de aandacht der Regeering op de belangrijkheid welke, voor het aanzien van ons land en voor ons welbegrepen eigenbelang, gelegen is in de herinrichting van de vroegere scheepvaartlijnen en de inrichting van lijnen naar landen waar onze bedrijvigheid het meest kans van welslagen heeft. In dit verband, verwijzen wij naar het voorbeeld van Frankrijk, dat bij overeenkomst een jaarlijksche toelage aan de Compagnie Transatlantique verzekert, tot in 1946, en dat, daarenboven, al de kosten op zich nam van het bouwen van de « Normandie », alsmede de kosten van de verzekering van het schip.

Kortom, met de moderniseering van onze vloot en, de inrichting van nieuwe lijnen, zijn zulke uitgaven gemoeid dat alleen de Staat, in de huidige omstandigheden, aan onze vloot de onontbeerlijke kredieten verschaffen kan. Daarenboven, moeten de reederijen de zekerheid hebben dat zij steeds zullen mogen rekenen op den steun van de gemeenschap en dat zij in allen ernst de risico's van hun bedrijf mogen aanvaarden. Vervolgens, moet door de gestadige steunverleening de indruk van de noodige betrouwbaarheid verwekt worden, ten einde de belangwekkende cliënteel aan te lokken. Ten slotte, deze werking moet gepaard gaan met de mobilisatie van de geesten en van de bedrijvigheid van het land.

Ziedaar de ware, de eenige doelmatige, de eenige vruchtbare politiek welke de Staat ten opzichte van de koopvaardijvloot van het land voeren moet. Zij is billijk, daar zij geen klasse bevoordeelt ten koste van een andere; zij is voordelig voor den Staat, vermits zij toelaten zal van jaar tot jaar het bedrag van het vrachtlloon dat aan het buitenland betaald wordt te verminderen, aan een grooter aantal arbeiders werk te verschaffen in een belangwekkenden bedrijfstak en de bedrijvigheid onzer scheepswerven en aanverwante bedrijven uit te breiden.

..

neufs, couverts contre tous risques par des contrats d'assurances dont le bénéfice reviendrait à l'Etat, en cas de sinistre. Ces crédits se répartissent sur les exercices 1936, 1937 et 1938.

Cet effort, si l'on s'en tient là, est insuffisant pour ranimer la vie de notre marine marchande. Si l'on veut permettre à celle-ci de conquérir une place honorable dans le trafic convergeant vers nos ports, d'entretenir notre flotte dans un état de progrès constant, de l'adapter aux besoins grandissants, il convient de donner à cet effort un caractère permanent, offrant toute garantie quant à son exécution progressive.

Il serait de bonne politique de décider dès maintenant que les remboursements des avances et des intérêts de la somme (160 millions) mise à la disposition de notre marine sera réutilisée dans les mêmes conditions. Le Fonds de la Marine, dont l'institution a été annoncée en 1936, veillerait à la continuité dans la réalisation du programme de reconstruction, à la bonne exécution des engagements pris par les armements et au réemploi judicieux des fonds.

Votre Commission appelle également l'attention du Gouvernement sur l'importance que représente pour notre prestige à l'étranger et nos intérêts bien compris le rétablissement des lignes de navigation abandonnées et la création de lignes nouvelles vers les pays où notre activité rencontre des chances de succès. Nous citerons en exemple la France, qui assure par contrat une subvention annuelle à la Compagnie Transatlantique jusqu'en 1946, et qui, de plus, a pris à sa charge le coût total de la construction du *Normandie*, ainsi que le coût d'assurance du bateau.

En bref, la modernisation de l'armement et la création de lignes régulières exigent des dépenses telles, que seule l'intervention de l'Etat, dans les conjonctures actuelles, peut apporter à notre marine les crédits indispensables. De plus, il faut donner à l'armement la conviction que l'appui de la communauté ne lui fera jamais défaut et qu'il pourra, à bon escient, courir les risques de son entreprise. Ensuite, par la continuité de l'effort, il importe de donner l'impression de solidité nécessaire pour attirer la clientèle intéressante. Enfin, cette action doit être accompagnée d'une mobilisation des esprits et des activités du pays.

Telle est la vraie politique, la seule efficace, la seule féconde, que l'Etat doive à la marine marchande du pays. Elle est juste, car elle ne favorise aucune classe aux dépens d'une autre; elle est fructueuse pour l'Etat, puisqu'elle permettra de réduire d'année en année le montant du fret payé à l'étranger, d'occuper un plus grand nombre de forces de travail dans une branche d'activité intéressante, de développer l'activité de nos chantiers navals et de nombre d'industries connexes

..

Het nader onderzoek van de verschillende posten der begroting heeft vanwege sommige leden aanleiding gegeven tot volgende bemerkingen en wenschen :

1° De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen zou een grootere tariefverlaging moeten voorzien voor de werklieden die gebruik maken van hun betaalde verlofdagen. Het persoonlijk abonnement voor vijf dagen (130 fr.) zou moeten worden vervangen door een gezinsabonnement hetwelk 75 tot 100 fr. zou mogen kosten, doch alleen geldig op de dagen welke niet als feestdag worden beschouwd. Op die wijze, zou de maatregel een gunstigen weerslag kunnen hebben;

2° Het ware wenschelijk de sneltreinen Brussel-Parijs van 3° klasse-rijtuigen te voorzien. Het is onredelijk, de 3° klasse-reizigers te berooven van de voordeelen eener snelle verplaatsing;

3° De dagbladkiosken in de stations zouden insgelijks den dienst der dagbladen moeten verzekeren op de Zondagen. Het sluitingsuur zou daarenboven overal moeten worden verdaagd, waar het reizigersverkeer zulken maatregel wettigt;

4° In het belang van den lokalen handel, zouden de inrichtingswerken van het nieuw station te Oostende moeten worden doorgedreven, alsook de uitbreiding der haveninstellingen en de verbetering van den uitgang van het Zeestation;

5° De wedden verleend aan de waterschouten zijn onvoldoende, rekening gehouden met de kennis en de prestaties welke van deze beampten worden geëischt. Hun materiele toestand zou moeten worden verbeterd;

6° De concessie der buffetten aan boord van de Post-Mails van den Staat werd herhaaldelijk uitgesteld. Zou er geen uitleg kunnen verschaft worden, opdat het publiek wete dat deze vergunning slechts zal toegestaan worden tegen een maximum waarborgen vanwege de verschillende inschrijvers ?

7° In sommige belanghebbende middens, werd kritiek uitgebracht op de uitvoervergunningen voor de visscherij. Door de wijzigingen toe te lichten, welke aan het stelsel der vergunningen toegebracht werden, zouden de leden van de Commissie in staat zijn zich rekenschap te geven van de werking van het nieuw stelsel;

8° Het ware billijk dat het Departement van Verkeerswezen bijdrage in de kosten van den bouw en de inrichting van het Paleis van Justitie, te Oostende, voor de lokalen welke bijzonder voorbehouden zijn voor de terechtzittingen van den Onderzoeksraad voor de zeevaart;

9° Verder lijkt het dringend Oostende met een nieuw vliegveld te begiftigen, daar dit te Steene klaarblijkelijk te klein geworden, is en er een luchthaven voor watervlieg-

L'examen détaillé des différents postes du budget a donné lieu de la part de certains membres aux observations et desiderata suivants :

1° La Société Nationale des Chemins de fer devrait réduire davantage les tarifs prévus pour les ouvriers utilisant leurs congés payés. L'abonnement personnel de cinq jours (130 fr.) devrait être remplacé par un abonnement familial, coûtant de 75 à 100 fr., mais valable seulement les jours non fériés. De la sorte, cette mesure ne pourrait avoir que des répercussions favorables;

2° Il est souhaitable que les rapides Bruxelles-Paris soient pourvus de wagons de 3° classe. Il est injuste de priver les voyageurs de 3° classe des avantages d'un déplacement rapide;

3° Les aubettes des gares devraient faire le service des journaux le dimanche également. L'heure de fermeture devrait, en outre, être retardée partout où le trafic des voyageurs justifie cette mesure;

4° Dans l'intérêt du commerce local, les travaux d'aménagement de la nouvelle gare d'Ostende devraient être poussés, ainsi que le développement des installations maritimes et l'amélioration de la sortie de la gare maritime;

5° Les traitements alloués aux commissaires de la Marine sont insuffisants eu égard aux connaissances et aux prestations que l'on exige de ces agents. Il conviendrait d'améliorer leur situation matérielle;

6° La concession des Buffets à bord des Malle-Postes de l'Etat a subi différentes remises. Des explications ne pourraient-elles être fournies pour que le public sache que cette concession ne sera accordée que dans des conditions offrant le maximum de garanties pour les différents soumissionnaires;

7° Les licences d'exportation pour la Pêcherie ont été l'objet de critiques dans certains milieux intéressés. Des explications au sujet des modifications, apportées au régime des licences, permettraient aux membres de la Commission de se rendre compte du fonctionnement du nouveau système;

8° Il serait équitable que le Département des Transports intervienne dans les frais de construction et d'aménagement du Palais de Justice d'Ostende pour les locaux spécialement réservés à la juridiction du Conseil d'enquêtes maritimes;

9° Il apparaît urgent de doter Ostende d'un nouvel aéroport moderne, celui de Steene étant devenu nettement petit, et en er een luchthaven voor watervlieg-

tuigen aan toe te voegen, welke men in het vroeger ververschingskanaal zou kunnen aanleggen.

*
**

Uw Commissie heeft in haar vergadering van 25 Februari, het ontwerp van begrooting van Verkeerswezen voor 1937 aangenomen en het verslag eenparig, op een stem na, goedgekeurd.

De Voorzitter,

L. MUNDELEER.

De Verslaggever,

M. VAN HECKE.

avons, qu'on pourrait installer à l'ancien bassin de chasse.

*
**

Dans sa séance du 25 février, votre Commission a adopté le projet de budget des Transports pour 1937 et approuvé le rapport à l'unanimité moins une voix.

Le Président,

L. MUNDELEER.

Le Rapporteur,

M. VAN HECKE.

Kamer der Volksvertegenwoordigers		Chambre des Représentants
Zittingsjaar 1936-1937	N ^o 158 (Errata)	Session de 1936-1937
N ^o 4xviii: BEGROOTING		BUDGET N ^o 4xviii

BEGROOTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1937.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR VERKEERSWEZEN UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER VAN HECKE.

BUDGET

du Ministère des Transports pour l'exercice 1937.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRANSPORTS
PAR M. VAN HECKE.

ERRATA.

In den Nederlandschen tekst, gelieve men de volgende terechthijzingen aan te brengen.

Eerste bladzijde, laatste alinea : Te lezen :

« Sedert de oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, wordt *nog alleen* de rechtstreeksche inbedrijfneming van den pakketbootdienst Oostende-Dover en, gedeeltelijk, die van het Luchtvervoer door het Departement van Verkeerswezen verzekerd. »

Bladz. 6, 2^{de} alinea : 1920 in plaats van 1930.

Bladz. 16, 4^{de} alinea, is er een regel uitgevallen. De alinea dient te worden gelezen :

« Anderzijds, kan het van belang worden, in het land zelf, hulpbronnen te vinden om de diensten in stand te houden, die van de luchtvaart gebruik maken : militaire luchtvaart, in geval van oorlog, verkeersluchtvaart, in sommige bijzondere gevallen. »

Bladz. 18, 5^{de} alinea : het woord « *bestuur* » vervangen door « *bestaan* » .