

Kamer der Volksvertegenwoordigers		Chambre des Représentants	
Zittingsjaar 1937-1938	N° 139		Session de 1937-1938
N° 4xviii : BEGROOTING	VERGADERING van 3 Maart 1938	SEANCE du 3 mars 1938	BUDGET N° 4xviii

BEGROOTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1938.

VERSLAG

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

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van begrooting voor 1938 bedraagt 201 miljoen 441,038 fr. In dit bedrag zijn de kredieten begrepen voorzien voor :

- a) den Keurraad voor het papier (390,280) ;
- b) het Hoog Comité voor Toezicht (2,464,805) ;
- c) het Centraal Bureau voor Drukwerk (36,846,444).

Deze diensten belangen al de ministerieele departementen aan, zoodat de gewone uitgaven die op Verkeerswezen betrekking hebben, 161,739,509 fr. bedragen.

Anderzijds, wordt op de buitengewone begrooting 265 miljoen 60,000 fr. voorzien, waarvan 130,225,000 fr. ten laste van den D. V. E. H.

Onderstaande tabel geeft de verdeling dezer bedragen over de onderscheidene verkeersmiddelen, de sommen tusschen haakjes zijn die van de begrooting voor 1937 :

Hoofdbestuur plus hulpgelden : 34,000, en toelagen aan internationale organis- men...	6,525,336 (5,873,145)
Zeewezen	86,814,043 (78,583,490)

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Van Hoeck, bestaat uit de heeren De Bruyn (P.), Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar,

BUDGET

du Ministère des Transports
pour l'exercice 1938.

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de budget pour 1938 s'élève à 201,441,038 fr. Dans ce montant sont compris les crédits prévus pour :

- a) la Commission de réception des papiers (390,280) ;
- b) le Comité Supérieur de Contrôle (2,464,805) ;
- c) l'Office Central des Imprimés (36,846,444).

Ces services intéressent tous les Départements ministériels, de sorte que les dépenses ordinaires, afférentes aux Transports, s'élèvent à 161,739,509 fr.

D'autre part, il est prévu au budget extraordinaire 265 millions 60,000 fr. dont 130,225,000 à charge de l'O.R.E.C.

Le tableau ci-dessous indique la répartition de ces montants respectifs entre les divers modes de transport ; les sommes entre parenthèses sont celles portées au budget de 1937 :

Administration Centrale plus secours : 34,000, et subsides aux organismes in- ternationaux...	6,525,336 (5,873,145)
Marine.....	86,814,043 (78,583,490)

(1) La Commission, présidée par M. Van Hoeck, est composée de MM. De Bruyn (P.), Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit.

Dit verslag n° 139 werd rondgedeeld op 14 Maart 1938.
Reglement van de Kamer, art. 91, n° 5.)

Le présent rapport n° 139 a été distribué le 14 mars 1938. (Règlement de la Chambre, art. 91, n° 5.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers		Chambre des Représentants	
Zittingsjaar 1937-1938	N° 139		Session de 1937-1938
N° 4xviii : BEGROOTING	VERGADERING van 3 Maart 1938	SEANCE du 3 mars 1938	BUDGET N° 4xviii

BEGROOTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1938.

VERSLAG

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

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van begrooting voor 1938 bedraagt 201 miljoen 441,038 fr. In dit bedrag zijn de kredieten begrepen voorzien voor :

- a) den Keurraad voor het papier (390,280) ;
- b) het Hoog Comité voor Toezicht (2,464,805) ;
- c) het Centraal Bureau voor Drukwerk (36,846,444).

Deze diensten belangen al de ministerieele departementen aan, zoodat de gewone uitgaven die op Verkeerswezen betrekking hebben, 161,739,509 fr. bedragen.

Anderzijds, wordt op de buitengewone begrooting 265 miljoen 60,000 fr. voorzien, waarvan 130,225,000 fr. ten laste van den D. V. E. H.

Onderstaande tabel geeft de verdeeling dezer bedragen over de onderscheidene verkeersmiddelen, de sommen tusschen haakjes zijn die van de begrooting voor 1937 :

Hoofdbestuur plus hulpgelden : 34,000, en toelagen aan internationale organis- men.....	6,525,336 (5,873,145)
Zeewezen	86,814,043 (78,583,490)

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Van Hoeck, bestaat uit de heeren De Bruyn (P.), Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Pourquaet, Samyn. — Baillon, Debruyne (R.), Delputte, Delvaux, Laenen, Van Hecke, Vouloir. — Desmidt, Van Glabbeke. — Caignet, Convent. — Leuridan. — De Coster.

BUDGET

du Ministère des Transports
pour l'exercice 1938.

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de budget pour 1938 s'élève à 201,441,038 fr. Dans ce montant sont compris les crédits prévus pour :

- a) la Commission de réception des papiers (390,280) ;
- b) le Comité Supérieur de Contrôle (2,464,805) ;
- c) l'Office Central des Imprimés (36,846,444).

Ces services intéressent tous les Départements ministériels, de sorte que les dépenses ordinaires, afférentes aux Transports, s'élèvent à 161,739,509 fr.

D'autre part, il est prévu au budget extraordinaire 265 millions 60,000 fr. dont 130,225,000 à charge de l'O.R.E.C.

Le tableau ci-dessous indique la répartition de ces montants respectifs entre les divers modes de transport ; les sommes entre parenthèses sont celles portées au budget de 1937 :

Administration Centrale plus secours : 34,000, et subsides aux organismes in- ternationaux.....	6,525,336 (5,873,145)
Marine.....	86,814,043 (78,583,490)

(1) La Commission, présidée par M. Van Hoeck, est composée de MM. De Bruyn (P.), Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Pourquaet, Samyn. — Baillon, Debruyne (R.), Delputte, Delvaux, Laenen, Van Hecke, Vouloir. — Desmidt, Van Glabbeke. — Caignet, Convent. — Leuridan. — De Coster.

Nation. Maatsch. der Belgische Spoorw. :

Vergelding tarieven :

a) Luxemburgsche metaalindustrie ...	12,000,000
(id.)	
b) groote gezinnen... ..	8,050,000
(id.)	
c) oudstrijders en gelijkgestelden ...	6,100,000
(nieuwe post)	
Brug van Willebroeck (onderhoud en bediening)	45,000
	(40,000)
	26,195,000
	(20,090,000)
Nationale Maatsch. der Buurtspoorwegen	7,100,000
	(6,000,000)
	(nieuwe post)
Luchtvaart	10,835,574
	(9,159,353)
Sabena... ..	16,000,000
(id.)	
Nationale Dienst der Arbeidersvacantie,	2,269,556
(nieuwe post)	
Bevordering van het Vreemdelingenverkeer	6,000,000
	(4,600,000)

hetzij een verhooging van 21,433,521 frank, tegenover 1937, waarvan 8,230,553 voor het Zeewezen, 6,115,000 voor de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen; 1,100,000 voor de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en 1,676,221 voor de Luchtvaart.

Het totaal der kredieten uitgetrokken op de buitengewone begroting wordt onderverdeeld als volgt :

110,000,000 voor het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding;
37,875,000 voor de Nle Mij der Spoorwegen;
42,555,000 voor het Zeewezen;
58,500,000 als aanmoediging van den Scheepsbouw;
10,000,000 aan de Luchtvaart.

ALGEMEENE BESCHOUWINGEN.

Zooals men weet, strekt de bevoegdheid van het Departement van Verkeerswezen zich niet uit tot de bevaarbare waterwegen. Deze hangen af van het Departement van Openbare Werken en Werkverschaffing, even als alles wat betrekking heeft op het onderhoud, de uitbreiding, de verbetering en de politie van het wegennet van het Rijk.

Slechts wanneer men de sommen bijeentelt, die uitgetrokken worden op de begroting van elk dezer departementen en op de buitengewone begroting waarop ook de D. V. E. H. en de speciale fondsen voor de wegen en de

Sté Nle des Chemins de fer Belges :

Compensations tarifs :

a) métallurgie luxembourgeoise	12,000,000
(id.)	
b) familles nombreuses	8,050,000
(id.)	
c) anciens combattants et assimilés...	6,100,000
(poste nouveau)	
Pont de Willebroeck (entretien et manœuvre)	45,000
	(40,000)
	26,195,000
	(20,090,000)
Sté Nle des Chemins de fer Vicinaux...	7,100,000
	(6,000,000)
	(poste nouveau)
Aéronautique	10,835,574
	(9,159,353)
Sabena	16,000,000
(id.)	
Office National des vacances ouvrières .	2,269,556
(poste nouveau)	
Propagande touristique	6,000,000
	(4,600,000)

Soit une augmentation de 21,433,521 fr. par rapport à 1937, dont 8,230,553 pour la marine, 6,115,000 pour la Sté Nle des Chemins de fer belges, 1,100,000 pour la Sté Nle des Chemins de fer Vicinaux et 1,676,221 pour l'Aéronautique.

Le total des crédits figurant au budget extraordinaire est réparti comme suit :

110,000,000 à l'Office National pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi;
37,875,000 à la Sté Nle des Chemins de fer;
42,555,000 à la Marine;
58,500,000 comme encouragement à la Construction maritime;
10,000,000 à l'Aéronautique.

CONSIDERATIONS GENERALES.

La compétence du Département des Transports ne s'étend pas, comme on le sait, aux transports sur les voies d'eau navigables. Ceux-ci relèvent du Département des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage, de même que tout ce qui se rapporte à l'entretien, à l'extension, à l'amélioration et à la police du réseau routier de l'Etat.

Ce n'est qu'en totalisant les sommes prévues au budget de chacun de ces départements et au budget extraordinaire, où figurent aussi l'Orec et les fonds spéciaux des routes et des grands travaux, que l'on peut apprécier l'importance

groote werken voorkomen, kan men zich een denkbeeld vormen van de financieele inspanning welke de Staat voor zijn verkeerspolitiek doet.

Op dit gebied, heeft de Staat een zending van vooruitgang en veiligheid te vervullen. Nu deze zending echter over twee departementen verdeeld is, kan zulks niet bevorderlijk zijn voor de eenheid van inzicht en werking welke onafscheidelijk is van een omvattend programma dat alleen in staat is om, binnen de perken van het algemeen belang, de geschikte bedrijfsvoorwaarden te verzekeren voor een geleidelijke en harmonische ontwikkeling van de verschillende vertakkingen van de vervoer en verkeersindustrie. Dit doel is slechts te bereiken, door de huidige fragmentaire maatregelen te vervangen door een algemeene verkeerspolitiek.

Het verkeersbedrijf berust enkel op gezonde basis, wanneer de belangrijkheid van het verkeer voor elk der verkeersmiddelen gelijken tred houdt met de economische conjunctuur, en bijgevolg, in tijd van nijverheidsbloei, zijn aandeel krijgt in den welstand welken het heeft helpen verwezenlijken. Doch, in het huidig geval, maakt de belangrijkste tak van de vervoernijverheid, namelijk de spoorweg, uitzondering op dien regel. Dit is het bewijs, dat het evenwicht van de voorwaarden waaronder de mededinging geschiedt, te zijnen nadeele werd verstoord.

Verleden jaar, werd door uw Commissie een grondige studie aan die kwestie gewijd. De ongunstige toestand waarin onze spoorwegen zich bevinden is het gevolg, aan den eenen kant, van de verplichtingen en schadelijke beperkingsmaatregelen door den Staat aan de Nationale Maatschappij opgelegd, waaraan haar mededingers ontsnappen, en, aan den anderen kant, van de voordeelen die op eenzijdige wijze aan deze laatsten worden toegestaan.

Dit jaar, heeft uw Commissie die studie voortgezet en volledigd, ten einde de belangrijkheid te bepalen van het nadeel voortspruitende uit die lasten voor den spoorweg.

De Staat is eigenaar van de verkeerswegen, ten minste van die welke het geraamte uitmaken van onze vervoertoerusting. Daarenboven, is hij eigenaar van het bedrijfsmaterieel van de Rijksvloot en van het spoorwegnet. Bij de wet van 1926, heeft hij dit laatste op langen termijn verpacht aan de Nationale Maatschappij, ten einde het op een industrieelen grondslag in bedrijf te laten nemen. Nochtans, legt hij aan den spoorweg elken dag nog talrijker prestaties op, zonder zich te bekommeren om hun weerslag op de financieele voorwaarden der exploitatie. Anderzijds, moet de Maatschappij het in pacht genomen goed « als een goed huisvader » beheeren en aldus de lasten en verantwoordelijkheden op zich nemen, verbonden aan die met den vooruitgang verband houdende taak.

Van dien last bevrijd, heeft de Staat zijn krachtsinspanning bijna uitsluitend overgebracht naar het domein van de baan en de waterwegen, waardoor een voelbare vermindering mogelijk werd gemaakt van den kostprijs van het vervoer over die wegen. Aldus, heeft hij, ten nadeele van zijn huurder, het evenwicht verbroken dat hij, in zijn belang, nochtans op de best mogelijke wijze zou moeten verwezenlijken.

de l'effort financier de l'Etat en fonction de sa politique des Transports.

La mission de l'Etat dans ce domaine est à la fois une mission de progrès et de sécurité. Sa répartition entre deux départements est toutefois de nature à compromettre l'unité de vues et d'action que doit comporter un programme d'ensemble, seul capable d'assurer, dans le cadre de l'intérêt général, des conditions d'exploitation adéquates au développement progressif et harmonieux des différentes branches de l'industrie des Transports. Ce but ne peut être atteint qu'en substituant aux mesures fragmentaires actuelles, une politique générale des Transports.

Dans un régime normal de transports, l'importance du trafic de chaque mode de transport suit l'évolution de la conjoncture économique. Ainsi, pendant une période d'activité industrielle intense, chaque mode de transport participe à la prospérité qu'il a aidé à créer. Or, dans le cas présent, la branche la plus importante de l'industrie des transports, les chemins de fer, font exception à cette règle. Cela prouve que l'équilibre des conditions dans lesquelles se fait la concurrence a été rompu à son détriment.

Votre Commission s'est livrée, l'année dernière, à une étude approfondie de cette question. La situation désavantageuse dans laquelle nos chemins de fer se trouvent placés prend racine, d'une part, dans les obligations et les restrictions onéreuses imposées par l'Etat à la Société Nationale, ce dont ses concurrents sont affranchis, et, d'autre part, dans les avantages accordés unilatéralement à ces derniers.

Cette année, votre Commission a poursuivi et complété cette étude afin de déterminer l'importance du préjudice qui résulte de ces frais pour la voie ferrée.

L'Etat est propriétaire de l'assiette des voies de communication, tout au moins de celles qui constituent l'ossature de notre outillage de transport. Il est, en outre, propriétaire du matériel d'exploitation de la Marine d'Etat et de celui du réseau ferroviaire. Par la loi de 1926, il a donné celui-ci en location à long terme à la Société Nationale à charge de l'exploiter sur une base industrielle. Néanmoins, il continue à lui imposer des prestations, chaque jour plus nombreuses, sans se soucier de leur répercussion sur les conditions financières de l'exploitation. D'autre part, la Société se voit dans l'obligation de gérer le bien loué « en bon père de famille » et d'assumer ainsi les charges et les responsabilités inhérentes à cette mission de progrès.

Délivré de ce souci, l'Etat a porté son effort presque exclusivement dans le domaine de la route et de l'eau, rendant possible une réduction sensible du prix de revient des transports effectués sur ces voies. Il a ainsi rompu, au détriment de son locataire, l'équilibre que son intérêt lui commande cependant de réaliser le mieux possible.

Uw Commissie heeft natuurlijk niet het inzicht een beperking voor te stellen wat de bedrijvigheid betreft van het Departement van Openbare Werken en van Werkverschaffing; zij bewondert de gedane krachtsinspanningen en de merkwaardige uitslagen. Zij is van meening dat de werken, met het oog op de verbetering en de uitbreiding van waterwegen en banen, wanneer zij aan werkelijke behoeften beantwoorden, zoo breed dienen voortgezet als financieel mogelijk is. Doch dit programma dient rekening te houden met de behoeften van het verkeer waarvan het bestaan zelf van de Nationale Maatschappij afhangt. Men vergete niet dat het kapitaal, belegd in het spoorwegnet, ongeveer veertig milliard bedraagt.

Buiten de Rijksvloot en de Burgerlijke Luchtvaart, waar het Departement rechtstreeksch of deelhebbend ondernemer is, neemt zijn tusschenkomst den vorm aan van:

1) een financieelen steun bij wijze van aanmoediging (handelsvloot) en van compensatie (nationale maatschappijen van spoorwegen) wegens diensten bewezen met een economisch of sociaal doel;

2) maatregelen tot samenordering van het weg- en spoorvervoer.

Deze zijn, evenwel, van zeer kieschen aard. Het ligt voor de hand dat de beste oplossingen hun doel zouden missen, indien zij toegepast werden op een stelsel dat in de war gestuurd wordt door bestendige minderwaardigheidsorzaken van de eene of de andere wijze van vervoer. De Commissie heeft dan ook willen nagaan, in welke mate de compensatievergoedingen dienen verhoogd om de Nationale Maatschappij in normaler voorwaarden toe te laten, het hoofd te bieden aan de mededinging.

Ook het luchtverkeer heeft de bijzondere aandacht gaande gemaakt van uw Commissie. Dit hangt, — althans de burgerlijke luchtvaart, — uitsluitend af van de bevoegdheid van het Departement van Verkeerswezen. De inrichting van dezen verkeersstak die waarschijnlijk voorbestemd is om een overwegende rol te spelen in het internationaal bedrijfsleven der toekomst, is van gemengden aard: de infrastructuur (vliegvelden, afbakening der luchtroutes, seinwezen, enz.) wordt in bedrijf genomen door den Staat, terwijl de regelmatige lijnen in bedrijf genomen worden door de Sabena. Indien het grondverkeer lijdt onder het gemis aan een algemeene politiek, dan is de toestand van het luchtverkeer gedeeltelijk te verklaren door het gemis aan eenheid van inzicht en van samenwerking tusschen de twee bedrijfsgenooten die onderling verbonden zijn, met het oog op de doorvoering van een gemeenschappelijk programma.

Beide organismen zijn met een verschillenden geest beziel: een administratieven geest, enerzijds, een industrieelen geest, anderzijds. Zulks geeft aanleiding tot geschillen van opvatting, mentaliteit en methoden. Uw Commissie dringt dan ook krachtig aan, opdat de maatregelen, voorgesteld door de Commissie belast met de studie van de herinrichting der administratieve diensten met het oog op een betere verstandhouding met de Sabena, zonder verwijl zouden doorgevoerd worden.

Il n'entre évidemment pas dans l'intention de votre Commission de préconiser une restriction de l'activité du Département des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage; elle admire ses efforts et les résultats remarquables qu'elle obtient. Elle est d'avis que les travaux d'amélioration et d'extension des voies d'eau et des routes, lorsqu'ils répondent à des besoins réels, doivent être poursuivis avec toute l'ampleur compatible avec les possibilités financières. Mais il importe que ce programme tienne compte des besoins du trafic qui conditionnent l'existence même de la Société Nationale des Chemins de fer. On ne peut perdre de vue que le capital investi dans le réseau ferroviaire est de quarante milliards environ.

En dehors de la Marine d'Etat et de l'Aviation civile, où le Département est exploitant direct ou associé, son intervention prend la forme:

1) d'une assistance financière à titre d'encouragement (marine marchande) et de compensation (sociétés nationales des chemins de fer) pour services rendus dans un but économique ou social;

2) de mesures de coordination des transports routiers et ferroviaires.

Celles-ci, toutefois, sont de nature très délicate. Il va de soi que les meilleures solutions manqueraient leur but si elles s'appliquaient à un régime vicié par des causes permanentes d'infériorité de l'un ou l'autre mode de transport. Aussi la Commission s'est-elle efforcée de rechercher dans quelle mesure les indemnités compensatoires devraient être majorées pour placer la Société Nationale dans des conditions de concurrence plus normales.

Les transports aériens ont fait également l'objet d'une attention toute spéciale de la part de votre Commission. Ceux-ci, tout au moins l'aviation civile, relèvent exclusivement de la compétence du Département des Transports. L'organisation de cette branche de transports, appelée probablement à jouer un rôle capital dans l'économie internationale de l'avenir, est mixte: l'infrastructure (aéro-dromes, balisage des routes aériennes, signalisation, etc.) est exploitée par l'Etat, tandis que les lignes régulières le sont par un concessionnaire: la Sabena. Si les transports terrestres souffrent de l'absence d'une politique générale, la situation des transports aériens trouve en partie son explication dans l'absence d'unités de vues et le manque de collaboration entre les deux parties associées à la réalisation d'un programme commun.

Ces deux organismes sont animés d'un esprit différent, administratif d'une part, industriel de l'autre. Ils sont donc exposés à des conflits de conception, de mentalité et de méthodes. Aussi votre Commission insiste-t-elle vivement pour que les mesures, proposées par la Commission qui fut chargée de l'étude de la réorganisation des services administratifs, en vue d'une liaison plus efficace avec la Sabena, soient réalisées sans tarder.

Verkeer, ontvangsten en uitgaven van de eerste 10 maanden van 1937 en van 1936.

Trafic, recettes et dépenses des 10 premiers mois de 1937 et de 1936.

Verkeer : <i>Trafic :</i>	10 maanden van 1937 10 mois de 1937	10 maanden van 1936 10 mois de 1936
<i>Aantal reizigers, km.</i>	5,228,943,732	4,841,983,741
<i>Nombre de voyageurs, km.</i>		
<i>Aantal km.-t. koopwaren</i>	5,145,053,180	4,344,670,794
<i>Nombre de t.km. marchandises</i>		
<i>Aantal verkeerseenheden (r.km. + km.-t.)</i>	10,373,996,912	9,186,654,535
<i>Nombre d'unités-traffic (v.km. + t.km.)</i>		
Ontvangsten : <i>Recettes :</i>		
<i>Reizigers</i>	720,438,859	648,395,165
<i>Voyageurs</i>		
<i>Koopwaren</i>	1,484,128,027	1,213,785,519
<i>Marchandises</i>		
<i>Allerlei</i>	49,957,990	43,900,345
<i>Divers</i>		
<i>Totaal</i>	2,254,524,876	1,906,081,029
<i>Total</i>		
Uitgaven : <i>Dépenses :</i>		
<i>Personeel :</i> <i>Personnel :</i>		
<i>Wedden en loonen</i>	941,215,095	860,414,088
<i>Traitements et salaires</i>		
<i>Sociale lasten</i>	387,010,294	363,865,543
<i>Charges sociales</i>		
<i>Brandstof</i>	237,128,639	166,355,682
<i>Combustibles</i>		
<i>Electrische energie</i>	3,510,598	2,802,239
<i>Energie électrique</i>		
<i>Onderscheidene stoffen</i>	157,142,191	123,343,380
<i>Matières diverses... ..</i>		
<i>Vernieuwing</i>	360,833,332 (1)	301,887,432
<i>Renouvellement</i>		
<i>Allerlei</i>	85,108,751	71,035,568
<i>Divers</i>		
<i>Totaal</i>	2,171,948,900	1,889,703,932
<i>Total</i>		

<i>Netto bedrijfsontvangst</i>		+ 82,575,976		+ 16,377,097
<i>Produit net d'exploitation</i>				
<i>Financieele lasten</i>		43,857,948 (1)		110,505,692
<i>Charges financières</i>				
<i>Netto opbrengst</i>		+ 38,717,992		—94,128,595
<i>Produit net</i>				
	van 1927 tot 1936 inbegrepen	1936	1937 eerste 10 maanden	van 1927 tot einde October 1937
	—	—	—	—
	de 1927 à 1936 inclus	1936	1937 10 premiers mois	de 1927 à la fin d'octobre 1937
<i>Verkeer koopwaren, millioenen km.-t.</i>	506.3	444.2	514.5	507.—
<i>Trafic marchandises, millions de t.km.</i>				
<i>Verkeer reizigers, millioenen r.-km.</i>	502.1	469.5	522.8	503.9
<i>Trafic voyageurs, millions de v.km.</i>				
<i>Bedrijfsuitgaven (zonder de sociale lasten)</i>	184.1	153.—	178.3	183.7
<i>Dépenses d'exploitation (sans les charges sociales)</i>				
<i>Sociale lasten</i>	32.6	39.—	38.9	33.1
<i>Charges sociales</i>				
<i>Financieele lasten</i>	8.1	11.2	4.4	7.8
<i>Charges financières</i>				
<i>Totaal uitgaven</i>	224.8	203.2	221.6	224.6
<i>Dépenses totales</i>				
<i>Ontvangsten reizigers</i>	65.8	62.9	72.—	66.3
<i>Recettes voyageurs</i>				
<i>Ontvangsten koopwaren</i>	159.2	123.—	148.4	158.4
<i>Recettes marchandises</i>				
<i>Onderscheidene ontvangsten</i>	5.1	4.7	5.—	5.1
<i>Recettes diverses</i>				
<i>Totaal ontvangsten</i>	230.1	190.6	225.4	229.8
<i>Recettes totales</i>				
<i>Aantal beampten :</i> <i>Nombre d'agents :</i>				
<i>In werkelijken dienst</i>	89,028	76,784	81,211	88,317
<i>En service actif</i>				
<i>Gepensionneerden</i>	23,770	29,745	30,696	24,399
<i>Pensionnés</i>				

(1) De Vernieuwingsdotatie werd in 1937 verhoogd; daarentegen namen de financieele lasten af, omdat vanaf 1937 in het Vernieuwingsfonds de interesten niet meer gestort worden van de Vernieuwingsreserve, die gevormd werden in den loop van de tien eerste bedrijfsjaren der Maatschappij. Deze Reserve werd begin 1937 in bloc in het Vernieuwingsfonds gestort.

(1) La dotation de Renouveaulement a été augmentée en 1937; par contre les charges financières ont diminué parce que à partir de 1937 on ne verse plus au Fonds de Renouveaulement les intérêts de la Réserve de Renouveaulement qui avait été constituée au cours des dix premières années d'exploitation de la Société. Cette Réserve a été au début de 1937 versée en bloc au Fonds de Renouveaulement.

Financieele uitkomsten :

Jaar	1927	...	...	...	444.—
»	1928	...	...	...	461.6
»	1929	...	...	...	445.6
»	1930	...	...	...	226.9
»	1931	...	...	...	2.6
»	1932	...	...	...	—287.1
»	1933	...	...	...	—115.8
»	1934	...	...	...	—156.2
»	1935	...	...	...	— 92.4
»	1936	...	...	...	—151.3
Eerste 10 maanden 1936	...	...	...	...	— 94.1
Eerste 10 maanden 1937	...	...	...	...	38.7

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER SPOORWEGEN.

Uit de studie van de tabellen I en II, alsmede van de diagrammen I tot V, blijkt dat de bedrijfsuitkomsten van de eerste tien maanden van 1937 hooger zijn dan deze van het overeenkomend tijdperk van het vorig jaar, respectievelijk met 8 t. h., voor het reizigersverkeer, en met 18.4 voor dat der koopwaren.

De netto-bedrijfsuitkomst — 82 miljoen — is merkkelijk hooger dan deze van het vorig jaar (16 miljoen) en, wanneer men de financieele lasten in aanmerking neemt, voldoende om een winstmarge van 38 miljoen te laten, wat in vergelijking met het vorig jaar, op denzelfden datum, op een vooruitgang van 132 miljoen neerkomt. De bedrijfsuitkomsten der laatste twee maanden hebben echter het bemoedigend uitzicht van de balans gewijzigd, zoodat deze sluiten zal met een tekort van zoowat vijf en dertig miljoen.

Wanneer men ze in het kader van het algemeen bedrijfsleven plaatst, lijken deze uitkomsten rondt slecht en zelfs onrustbarend voor de toekomst van onze spoorwegen. Inderdaad, zij leveren het bewijs dat, zelfs in een periode van industriele welvaart, onze spoorwegen er niet in slagen zich op te werken uit het moeras der begrootings-tekorten.

Inderdaad, de industriele bedrijvigheid van 1937 is te vergelijken met deze van 1930. Om zich hiervan te overtuigen, volstaat het de statistieken te raadplegen van het Instituut voor Economische Wetenschappen van de Universiteit van Leuven. Wanneer men de productie van de jaren 1923-1925 op 100 terugbrengt, dan kan men deze van de jaren 1930 en 1937 voorstellen met respectievelijk 117 en 122. De indexcijfers van de bedrijvigheid der steenkolen- en metaalbedrijven, voornaamste cliënten van den spoorweg, — vermits zij alleen hem 65 t. h. van zijn verkeer bezorgen — bedragen respectievelijk 126 en 134 in 1937, tegen 118 en 131 in 1930.

Dit jaar, zal het reizigersverkeer 11 t. h. lager zijn dan in

Résultats financiers :

Année	1927	...	...	...	444.—
»	1928	...	...	...	461.6
»	1929	...	...	...	445.6
»	1930	...	...	...	226.9
»	1931	...	...	...	2.6
»	1932	...	...	...	—287.1
»	1933	...	...	...	—115.8
»	1934	...	...	...	—156.2
»	1935	...	...	...	— 92.4
»	1936	...	...	...	—151.3
10 premiers mois 1936	...	...	...	...	— 94.1
10 premiers mois 1937	...	...	...	...	38.7

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER.

L'étude des tableaux I et II ainsi que des diagrammes I à V (voir annexe) montre que les résultats des dix premiers mois de 1937 sont en progrès sur ceux de la période correspondante de l'année dernière, respectivement de 8 p. c. pour le trafic-voyageurs et de 18.4 p. c. pour celui des marchandises.

Le produit net d'exploitation — 82 millions — est notablement supérieur à celui de l'année dernière (16 millions) et, compte tenu des charges financières, suffisant pour laisser une marge bénéficiaire de 38 millions, ce qui marque sur l'année dernière, à la même date, un progrès de 132 millions. Les résultats des deux derniers mois ont toutefois modifié la physionomie encourageante de ce bilan, qui clôturera finalement avec un déficit de quelque trente-cinq millions.

Placés dans le cadre de l'économie générale, ces résultats apparaissent comme franchement mauvais et même inquiétants pour l'avenir de notre railway. Ils fournissent, en effet, la preuve que, même pendant une période de prospérité industrielle, nos chemins de fer ne parviennent pas à sortir de l'ornière des budgets déficitaires.

En effet, l'activité industrielle de 1937 est comparable à celle de 1930. Il suffit, pour s'en convaincre, de consulter les statistiques de l'Institut des Sciences économiques de l'Université de Louvain. En ramenant à 100 la production des années 1923-25, les années 1930 et 1937 s'établissent respectivement à 117 et à 122. Les indices de l'activité des industries charbonnières et métallurgiques — principaux clients des chemins de fer, puisque à elles seules elles lui fournissent 65 p. c. de son trafic — sont respectivement de 126 et 134 en 1937 contre 118 et 131 en 1930.

Cette année, le trafic voyageur sera inférieur de 11 p. c.

(1) Het eerste dienstjaar van de Maatschappij, 1926-1927, telde, bij uitzondering, 16 maanden. Het cijfer van 444 miljoen vertegenwoordigt de 12/16 van de uitkomsten van dit dienstjaar dat met een boni van 593.6 miljoen sloot.

(1) Le premier exercice de la Société 1926-1927 a comporté exceptionnellement 16 mois. Le chiffre de 444 millions représente les 12/16 du résultat de cet exercice qui s'est clôturé par un boni de 593.6 millions.

1930; dat van de goederen boekt een achteruitgang van 14,6 t. h. De ontvangsten vertoonen een vermindering van 839 miljoen, met betrekking tot 1930; de uitgaven slechts een vermindering van 600 miljoen.

Het tekort zal dit jaar ongeveer 35 miljoen bedragen, dus merkkelijk minder dan verleden jaar (151 miljoen). Op het eerste zicht, is men geneigd die betrekkelijke verbetering te aanzien als een geleidelijke terugkeer naar meer normale bedrijfsvoorwaarden. Doch zoo men op grondige wijze de vermoedelijke uitslagen voor 1938 nagaat, gesteund op het behoud van het verkeer en van de tarieven aan hun huidig peil, dan komt men tot een vermoedelijk tekort van meer dan 100 miljoen, zonder eenige storting in het reservefonds voorzien bij artikel 39 van de statuten der Nationale Maatschappij.

Daaruit volgt dat de Nationale Maatschappij, verre van in den economischen bloei opnieuw de gelegenheid te hebben gevonden om de verliezen in te winnen, door haar tijdens de crisisperiode ondergaan, zij deze verliezen nog ziet toenemen. Dit in zulke mate dat de verliezen, met inbegrip van de reserve van 402 miljoen waarover zij in 1931 beschikte, thans 800 miljoen bedragen, met het vooruitzicht dat zij tot nagenoeg een milliard zullen opklimmen bij het einde van het eerstkomend dienstjaar.

Gansch de kwestie bestaat hierin, dat dient geweten door welke middelen en in welke mate de uitgaven zullen kunnen worden verminderd en de ontvangsten vermeerderd ten einde de exploitatie van onze spoorwegen onder normale voorwaarden te verzekeren.

Uitgaven.

De uitgaven omvatten :

- 1) de eigenlijke bedrijfsuitgaven;
- 2) de sociale lasten;
- 3) de financieele lasten.

1. — *De eigenlijke bedrijfsuitgaven.*

Deze volgen de schommelingen van het waardecijfer der groothandelsprijzen (leveringen), van dit der kleinhandelsprijzen (loonen), en kunnen niet worden ingekort dan naarmate de rendering van het personeel en van het materieel kan worden verbeterd. Daarenboven, omvatten zij uitwassen die niet in verband staan met het beleid van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Het rendement van personeel en materieel hangt natuurlijk af van de bedrijfsmethoden. Deze hebben op voldoende wijze aan de proeven beantwoord en mogen niet meer in opspraak worden gebracht.

Wat de technische methoden betreft, is Uw Commissie eerder van oordeel dat de toepassing er van dermate werd doorgedreven, dat misnoegdheid is ontstaan bij het personeel, de gebruikers en de aan de spoorlijn palende eigenaars.

Het effectief van het personeel werd aanzienlijk verminderd (ongeveer 20,000 eenheden sedert 1930) en uiterst

à celui de 1930; celui des marchandises marquera un recul de 14,6 p. c. Les recettes accusent une diminution de 839 millions par rapport à 1930, les dépenses une réduction de 600 millions seulement.

Le déficit sera cette année de 35 millions environ, donc notablement inférieur à celui de l'année dernière (soit 151 millions). A première vue, cette amélioration toute relative pourrait éveiller l'espoir d'un retour progressif vers une situation normale. Mais une étude approfondie des résultats probables de 1938 basée sur le maintien du trafic et des tarifs à leur niveaux actuels, aboutit à un déficit probable de plus de 100 millions, sans aucun versement au fonds de réserve prévu à l'article 39 des statuts de la Société Nationale.

Il s'ensuit que la Société Nationale, loin d'avoir retrouvé dans la prospérité économique l'occasion de récupérer les pertes subies pendant la période de crise, voit celles-ci augmenter. A tel point qu'elles s'élèveront au total, en y comprenant la réserve de 402 millions dont elle disposait en 1931, à 800 millions actuellement, avec la perspective de les voir atteindre près d'un milliard à la fin de l'exercice prochain.

Toute la question consiste à savoir par quels moyens et dans quelle mesure les dépenses pourront être diminuées et les recettes augmentées pour assurer l'exploitation de nos chemins de fer dans des conditions normales.

Dépenses.

Les dépenses comprennent :

- 1) les dépenses d'exploitation proprement dites;
- 2) les charges sociales;
- 3) les charges financières.

1. — *Dépenses d'exploitation proprement dites.*

Celles-ci suivent les fluctuations de l'indice des prix de gros (fournitures), de celui des prix de détail (salaires), et ne sont compressibles que dans la mesure où le rendement du personnel et du matériel peut être amélioré. De plus, elles comportent des excroissances qui ne relèvent pas de la gestion de la Société Nationale des Chemins de Fer.

Le rendement du personnel et du matériel dépend naturellement des méthodes d'exploitation. Celles-ci ont fait suffisamment leurs preuves et ne peuvent être mises en cause.

En ce qui concerne les méthodes techniques, votre Commission est plutôt d'avis que leur application a été poussée au point de susciter des mécontentements auprès du personnel, des usagers et des riverains de la voie ferrée.

Le nombre des agents a été considérablement réduit (environ 20,000 unités depuis 1930) et limité strictement

streng beperkt bij de behoeften van het verkeer. Die uitslag werd bereikt, dank zij een rationeele arbeidsinrichting en de soepele methode van aanwerving der « tijdelijke » werkrachten.

Hoewel deze wijze van aanwerving beantwoordt aan het inzicht van den exploitant, levert zij nochtans ernstige nadeelen op voor de werklieden. De diensten van deze laatsten worden maar gedurende dikwijls zeer korte termijnen gebezigd. Meestal kunnen zij elders geen werk meer vinden, zoodat zij de rangen gaan vervoegen van de gedeeltelijk werklozen.

De Maatschappij heeft er voordeel bij gevonden rijtuigen met platformen voor de reizigers in dienst te stellen. Die nieuwigheid ontstemt de reizigers die vollen prijs betalen en die recht meenen te hebben op een zitplaats.

Ten slotte wordt, door de afschaffing van een groot aantal overwegen, de normale uitbreiding belemmerd van de buiten agglomeraties en worden de belangen der landbouwbevolking benadeeld, doordat de toegang tot de akkers bemoeilijkt wordt. Daar waar men, integendeel, zich vergenoegt met de afschaffing van den waakdienst aan de overwegen, ontstaat een blijvend gevaar voor de weggebruikers.

De financieele methoden die ten grondslag liggen aan de door de Nationale Maatschappij gevolgde politiek, voorzien een belangrijke jaarlijksche dotatie voor een vernieuwingsfonds ten laste van de exploitatie-rekening. Daar zij 446 miljoen bedraagt, levert de besnoeiing er van blijkbaar het middel op om het tekort te dekken en om met winst te sluiten. Doch dit zou slechts een lapmiddel zijn, waartoe uw Commissie, wegens de redenen uiteengezet in het verslag van het vorige jaar, haar instemming niet zou kunnen verleenen. Zij is van oordeel dat de regelmatige storting op rekening van het vernieuwingsfonds onmisbaar is voor de progressieve verwezenlijking van het modernisatie-programma van ons net. Zij ziet er tevens den besten waarborg in, opdat het goed van den Staat zou behouden blijven in een toestand beantwoordende aan den jongsten vooruitgang.

Niet-rendende uitgaven. — Ingevolge haar Statuut, moet de Nationale Maatschappij alle vervoer aanvaarden: aldus moet zij de lasten dragen veroorzaakt door de noodwendigheid een reserve aan materieel te onderhouden, bestemd om aan het soms meer toenemend verkeer het hoofd te bieden en om, wanneer deze in gebreke blijven, de plaats in te nemen van de andere middelen van vervoer. De voordeelen van het uitzonderlijk druk verkeer ontsnappen haar trouwens gedeeltelijk ten gevolge van de ontwikkeling van het vervoer op de baan. Doch het is vooral de vrijheid, waarvan dit laatste gebruik maakt om zijn cliënteel te kiezen en om de tarieven vast te stellen op de wijze die het best met zijn belangen overeenstemt, die oorzaak is van de steeds met een *tekort sluitende exploitatie* van een zeker aantal spoorweglijnen. De Nationale Maatschappij ondergaat uit dien hoofde een verlies van ettelijke tientallen miljoenen, verlies dat zij zou kunnen voorkomen door de afschaffing van die lijnen.

Doch bij die lasten, die verband houden met de structuur van het net, komen er nog andere, van socialen aard, die

aux besoins du trafic. Ce résultat a été obtenu grâce à une organisation rationnelle du travail et à la souplesse du mode de recrutement de la main-d'œuvre « temporaire ».

Ce mode de recrutement, s'il satisfait le point de vue de l'exploitant, présente cependant de graves inconvénients pour l'élément ouvrier. On utilise leurs services pendant des périodes souvent fort brèves. La plupart du temps ils ne trouvent plus à s'employer ailleurs et ils vont grossir les rangs des chômeurs partiels.

La Société a trouvé avantage à mettre en service des voitures pour voyageurs à plates-formes. Cette innovation ne laisse pas de mécontenter les voyageurs payant le tarif plein et qui estiment avoir droit à une place assise.

Enfin, la suppression d'un grand nombre de passages à niveau fait obstacle au développement normal des agglomérations rurales et lèse les intérêts de la population agricole en lui rendant plus difficile l'accès aux champs. Par contre, là où l'on se contente de supprimer la surveillance des passages, on crée un danger permanent pour les usagers de la route.

Les méthodes financières qui sont à la base de la politique suivie par la Société Nationale prévoient une dotation annuelle importante d'un fonds de renouvellement à charge du compte d'exploitation. Comme elle est de 446 millions, son amputation offre apparemment le moyen de combler le déficit et de clôturer en bénéfice. Mais ce serait là un expédient auquel votre Commission, pour les raisons développées dans son rapport de l'année dernière, ne pourrait souscrire. Elle estime que l'alimentation régulière du fonds de renouvellement est indispensable à la réalisation progressive du programme de modernisation de notre réseau. Elle y voit aussi la meilleure garantie pour que le bien de l'Etat soit maintenu dans un état à la hauteur des derniers progrès.

Dépenses improductives. — La Société Nationale, de par son statut, a l'obligation d'accepter tous les transports; elle est ainsi amenée à supporter les charges qu'entraîne la nécessité d'entretenir une réserve de matériel destinée à assurer les pointes du trafic et à suppléer aux défaillances des autres modes de transport. Ces pointes lui échappent d'ailleurs en partie par suite du développement des transports routiers. Mais c'est surtout la liberté, dont jouissent ceux-ci, de choisir leur clientèle et d'établir les tarifs au mieux de leurs intérêts, qui est cause de l'*exploitation déficitaire* permanente d'un certain nombre de lignes ferrées. La Société Nationale éprouve de ce chef une perte de plusieurs dizaines de millions, perte qu'elle pourrait éviter en supprimant ces lignes.

Mais à ces charges, qui relèvent de la structure du réseau, viennent s'en ajouter d'autres, d'ordre social, que

door den Staat eenzijdig aan den Spoorweg worden opgelegd. Hieronder komen inzonderheid voor de loons- en weddeverhooging bij de wet van 21 Juli 1934 toegestaan aan de oorlogsinvaliden, onder vorm van ancienniteitsvergoedingen. Die post vertegenwoordigt 7 miljoen.

Ten slotte, moet de Nationale Maatschappij insgelijks het hoofd bieden aan bijkomende uitgaven veroorzaakt door haar mededingers op de baan. Het dagelijks steeds drukker wordend verkeer legt haar bijzondere veiligheidsmaatregelen op.

Om volledig te zijn, vermelden wij nog « pro memorie » de lasten die op de Maatschappij drukken uit hoofde van de banen en der inrichtingen uitsluitend voorzien met het oog op de landsverdediging.

2. — Lasten van socialen aard.

Die post drukt op abnormale wijze op de exploitatiekosten, ten gevolge van den overdreven last der pensioenen. Wij hadden reeds verleden jaar gelegenheid om er op te wijzen dat de Staat, zonder eenige compensatie, op den rug van de Nationale Maatschappij de pensioenen heeft geschoven, die verschuldigd waren aan de beambten in dienst bij het Bestuur der Spoorwegen. Toen was het omslagstelsel in voege, waar, met het oog op de belangen van beide partijen, het kapitalisatiestelsel aangewezen was. De Staat had meer vooruitzicht aan den dag gelegd, toen hij een pensioenfonds stichtte voor de weduwen en weezen van zijn beambten maar dit fonds is onvoldoende gebleken.

Zoo komt het dat de Nationale Maatschappij, en niet de Staat, den last moet dragen :

1) van het volledig bedrag der pensioenen van de beambten die, vóór het oprichten van de Maatschappij, op rustgeld werden geplaatst, en voor de anderen, van het deel van het pensioen, overeenstemmend met het aantal jaren doorgebracht in den dienst van het Bestuur van Spoorwegen ;

2) van het tekort van de weduwen- en weezenkas. Laatstgenoemde uitgaven bedroegen, in 1936, uit hoofde van de achterstallen, 32 miljoen ; dit jaar beloopen zij 18 miljoen.

Loonen en pensioenen werden dit jaar betaald op basis van 97.5 t. h. — tot 1 April, op basis van 105 t. h., van April tot November — en van 110 t. h., van November tot einde van het jaar.

Het aantal gepensioneerden bedraagt 30,696 ; wanneer men er het aantal weduwen en weezen bijvoegt n. l. 17,267 en 422, bereikt men een totaal gelijk aan 55 t. h. van het aantal beambten in dienst. Met andere woorden, op honderd beambten in dienst zijn er, weduwen en weezen medegerekend, vijf en vijftig gepensioneerden.

De post « pensioenen », die 246 miljoen beliep in 1929, steeg tot 399 miljoen in 1937 ; hij zal in 1938, 440 miljoen bedragen.

Gedurende de tien eerste maanden van dit jaar, bedroeg hij 318 miljoen en, gedurende de maand November, was dit bedrag 40.6 miljoen. Dat beteekent respectievelijk

l'Etat impose unilatéralement aux Chemins de Fer. Elles consistent notamment dans l'augmentation des salaires et des traitements, accordées par la loi du 21 juillet 1934, aux invalides de guerre, sous forme de bonifications d'ancienneté. Ce poste représente 7 millions.

Enfin, la Société Nationale doit faire face également à des dépenses supplémentaires occasionnées par ses concurrents de la route. La circulation chaque jour plus intense lui impose des mesures spéciales de sécurité.

Pour être complet, nous citerons encore « pour mémoire » les frais incombant à la Société du chef des voies et des installations prévues uniquement dans un but de défense nationale.

2. — Les charges sociales.

Ce poste grève anormalement les frais d'exploitation, du chef de la charge excessive des pensions. Comme nous avons eu l'occasion de le signaler l'année dernière, l'Etat a endossé à la Société Nationale, sans compensation aucune, les pensions dues aux agents en service à l'Administration des Chemins de fer. Le système en vigueur était celui de la répartition alors que, dans l'intérêt des deux parties, la capitalisation aurait dû être de règle. L'Etat s'était montré plus prévoyant en constituant un fonds de pensions pour les veuves et les orphelins de ses agents, mais il ne lui avait pas donné l'importance voulue.

La Société Nationale a été amenée ainsi à supporter, en lieu et place de l'Etat :

1) la charge complète des pensions dues aux agents admis à la retraite avant la constitution de la société, et pour les autres, la part de la pension, correspondant aux années passées au service de l'Administration des chemins de fer ;

2) le déficit de la caisse des veuves et des orphelins.

Ces dernières dépenses se sont élevées en 1936, du chef des arriérés, à 32 millions ; elles sont de 18 millions cette année.

Les pensions, comme les salaires, ont été payées cette année sur la base de 97.5 p. c. jusqu'au 1^{er} avril, de 105 p. c. d'avril à novembre et de 110 p. c. à partir de cette date.

Le nombre des pensionnés est de 30,696 ; en y ajoutant celui des veuves et des orphelins, soit 17,267 et 422, on obtient un total qui représente 55 p. c. du nombre des agents en service. En d'autres mots, pour cent agents qui travaillent, il y a cinquante-cinq pensionnés en comptant les veuves et les orphelins.

Depuis 1929, le poste « pensions » est passé de 246 à 399 millions en 1937 ; il atteindra 440 millions en 1938. Pour les dix premiers mois de cette année il s'est élevé à 318 millions et pour le mois de novembre à 40.6 millions, ce qui représente respectivement 26.6 p. c. et 31.6 p. c. du montant global des salaires, alors que, dans l'industrie

26.5 t. h. en 31 t. h. van het totaal bedrag der loonen waar, in de private nijverheid, de pensioenen zoowat 10 t. h. van de loonen vertegenwoordigen.

Uw Commissie dringt nogmaals aan, dat de pensioenenlast zou teruggebracht worden tot een bedrag in verhouding tot de werkelijke verplichtingen van de Nationale Maatschappij.

3. — Financieele lasten.

Die post omvat den interest en de delging van de kapitalen van eersten aanleg, die door de Nationale Maatschappij belegd werden tot uitbreiding en moderniseering van het net. Einde November, beliepen zij 2 milliard 239 miljoen frank. De financieele lasten bedragen 43.8 miljoen voor de tien eerste maanden van 1937; dit beteekent een vermindering van 66.6 miljoen, vergeleken met hetzelfde tijdsverloop in het vorige jaar. Die vermindering is te verklaren door het feit dat, van 1 Januari 1937 af, de interesten van de vernieuwingsreserve, die in den loop van de tien eerste exploitatiejaren van de Maatschappij werden aangelegd, niet meer in het vernieuwingsfonds gestort werden. Die reserve werd inderdaad in haar geheel opgenomen in het vernieuwingsfonds.

Uw Commissie is van oordeel dat, om hooger aangehaalde redenen, de Staat een deel van de financieele lasten zou dienen te dragen, namelijk wat in verband staat met de verbetering van den onderbouw en van de vaste inrichtingen. Aldus zouden de spoorwegen op denzelfden voet geplaatst zijn als hun mededingers, en vooral de binnenscheepvaart, waarvoor de Staat al de financieele lasten draagt, die noodig zijn voor de verbetering en de uitbreiding van de verkeerswegen die zij gebruiken.

De raming van de uitgaven waaronder het spoorwegbedrijf op abnormale en niet te rechtvaardigen wijze gebukt gaat, komt neer op een bedrag van 250 miljoen (sociale en financieele lasten).

Ontvangsten.

De ontoereikende ontvangsten kunnen het gevolg zijn :

- 1) van een vermindering van het verkeer;
- 2) van te lage tarieven;
- 3) van de verplichting prestatien te leveren, die niet of niet genoeg vergoed worden.

1. — Ontwikkeling van het verkeer.

A) *Reizigers.* — Het reizigersverkeer is 11 t. h. lager dan in 1930. Deze uitslag kan onmogelijk geweten worden aan een tekortkoming van de Nationale Maatschappij bij de vervulling van haar taak van vooruitgang. Inderdaad, aanzienlijke verbeteringen werden tot stand gebracht: het nieuw metalen materieel biedt meer comfort en veiligheid; de snelheid en het aantal treinen werden merklijk ver-

privee, les pensions oscillent autour de 10 p. c. du montant des salaires.

Votre Commission insiste à nouveau pour que la charge des pensions soit ramenée à la valeur qui correspond aux obligations réelles de la Société Nationale.

3. — Charges financières.

Ce poste comprend l'intérêt et l'amortissement des capitaux de premier établissement investis par la Société Nationale dans les travaux d'extension et de modernisation du réseau. Ils s'élevaient à fin novembre à 2 milliards 239 millions de francs. Les charges financières pour les dix premiers mois de 1937 s'élèvent à 43.8 millions; elles accusent une diminution de 66.6 millions par rapport à la période correspondante de l'année dernière. Cette diminution trouve son explication dans le fait qu'à partir du 1^{er} janvier 1937, il n'a plus été versé au fonds de renouvellement les intérêts de la réserve de renouvellement, constituée au cours des dix premières années d'exploitation de la Société. Cette réserve a été, en effet, incorporée en bloc au fonds de renouvellement.

Votre Commission estime, pour les raisons que nous avons développées plus haut, qu'une partie des charges financières devrait être supportée par l'Etat. Notamment celle qui correspond à l'amélioration de l'infrastructure et des installations fixes. De la sorte, les chemins de fer seraient mis sur le même pied que ses concurrents, et notamment la batellerie, au profit desquels l'Etat assume intégralement les charges financières afférentes à l'amélioration et à l'extension des voies de communication qu'ils utilisent.

L'évaluation des dépenses qui grèvent l'exploitation des chemins de fer de façon anormale et injustifiée conduit à un total de l'ordre de 250 millions (charges sociales et charges financières).

Recettes.

L'insuffisance des recettes peut être le fait :

- 1) d'une diminution du trafic;
- 2) de l'insuffisance des tarifs;
- 3) de l'obligation d'effectuer des prestations non ou insuffisamment rémunérées.

1. — Evolution du trafic.

A) *Voyageurs.* — Le trafic des voyageurs est inférieur de 11 p. c. à celui de 1930. Ce résultat ne saurait être attribué à une carence de la Société Nationale dans l'accomplissement de sa mission de progrès. En effet, des améliorations considérables ont été réalisées: le nouveau matériel métallique offre plus de confort et de sécurité; la vitesse et la fréquence des trains ont été notablement augmentées,

hoogd, door het inleggen van korte treinen, door het invoeren van diensten, om het uur, op al de groote lijnen die naar de hoofdstad voeren, door de electricatie van de lijn Brussel-Antwerpen.

Het aantal treinen-kilometers waarover het publiek thans beschikt is 30 t. h. hooger dan dit van 1930. Indien, desondanks, het aantal reizigers afneemt, moet de reden hiervan gezocht worden in de toeneming van het motorrijtuigenverkeer, vooral van de particuliere wagens. Inderdaad, sedert 1930, is het aantal dezer wagens met 35 t. h. toegenomen, dit der motorrijwielen met 22 t. h., dit der autobussen en cars met 15 t. h. Bijgevolg, ziet men dat deze wijze van vervoer zich ontwikkelde in weerwil van de crisis.

Het verkeersverlies van de spoorwegen ware nog groot geweest, indien de wet van 31 Maart 1932 de openbare autobus- en autocardiensten niet met een nieuw statuut begiftigd had.

Het gemeenschappelijk regime werd op de twee nationale spoorwegmaatschappijen toegepast, wat de inrichting der autobusdiensten betreft. Alleen de autobuslijnen van openbaar nut geacht, werden gehandhaafd; de toelating om een nieuwe lijn in bedrijf te nemen wordt slechts verleend, indien de bestaande ondernemingen niet bij machte zijn om aan de cliënteel evenwaardige voordeelen te bieden als deze welke de autobus verschaft. In ieder geval, zij wordt onderworpen aan de formaliteiten van de openbare aanbesteding. Anderzijds, wordt de voorkeur gegeven aan de twee nationale spoorwegmaatschappijen voor de nieuwe lijnen die min of meer evenwijdig met den spoorweg loopen.

De diensten van personentransport, over de baan, werden onderworpen aan de verplichting van een lastenkohier met betrekking tot den wegwijzer, de tarieven, de financieele waarborgen, de regelmatigheid en de prestatien opgelegd in het openbaar belang. Krachtens de bijzondere machten aan de Regeering verleend, ten einde een betere samenordening van het vervoer te verzekeren, werden die reglementbepalingen, vooral met het oog op de veiligheid, uitgebreid tot het privaatvervoer mits betaling.

Thans zijn er 9,236 km. 464 autobuslijnen, die het gebruik hebben van 1,975 voertuigen: 47.25 t. h. zijn door particulieren in bedrijf genomen, 13.44 t. h. door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, 36.84 t. h. door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en 2.47 t. h. door trammaatschappijen of hun filialen.

Dank zij de veiligheidsmaatregelen, namelijk die met sociale strekking en die welke meer in het bijzonder de samenordening van het vervoer aanbelangen, werd aan den ondergeschikten toestand, waarover de spoorweg had te klagen, practisch een einde gemaakt. Het eenig bezwaar dat hij nog kan aanvoeren is, dat de autobuslijnen de tariefvermindering niet moeten toepassen, die door den Staat aan de Nationale Maatschappij worden opgelegd ten voordeele van sommige reeksen reizigers.

par l'organisation de trains légers, par l'établissement des services horaires sur toutes les grandes lignes aboutissant à la capitale, par l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers.

Le nombre de trains-kilomètres mis aujourd'hui à la disposition du public dépasse de 30 p. c. celui de 1930. Si, malgré cela, le nombre de voyageurs décroît, il faut en chercher l'explication dans l'utilisation croissante des véhicules automobiles, plus particulièrement des voitures privées. Depuis 1930, en effet, le nombre de ces voitures a augmenté de 35 p. c., celui des motocyclettes de 22 p. c., celui des autobus et cars de 15 p. c. On remarque, par conséquent, que ce mode de transport s'est développé en dépit de la crise.

La perte de trafic enregistrée par les chemins de fer aurait été plus forte encore si la loi du 31 mars 1932 n'avait doté les services publics d'autobus et d'autocars d'un nouveau statut.

Le régime commun a été appliqué aux deux sociétés nationales de chemins de fer en ce qui concerne l'organisation des services d'autobus. Seules les lignes d'autobus considérées comme étant d'intérêt public ont été maintenues; l'autorisation d'exploiter une nouvelle ligne n'est accordée que si les exploitations existantes ne sont pas en mesure d'offrir à la clientèle des avantages équivalents à ceux que procure l'autobus. En tout cas, elle est soumise aux formalités de l'adjudication publique. D'autre part, la priorité est accordée aux Sociétés nationales de chemins de fer pour les nouvelles lignes plus ou moins parallèles à la voie ferrée.

Les services publics de transports de personnes par route ont été soumis aux obligations d'un cahier de charges-type, se rapportant aux itinéraires, aux tarifs, aux garanties financières, à la régularité et aux prestations imposées dans l'intérêt des services publics. En vertu des pouvoirs spéciaux accordés au Gouvernement en vue d'assurer une meilleure coordination des transports, ces mesures de réglementation ont été étendues, surtout dans un but de sécurité, aux transports privés effectués contre rémunération.

Il existe actuellement 9,236 km. 464 de lignes d'autobus, utilisant 1,975 véhicules: 47.25 p. c. sont exploitées par des particuliers, 13.44 p. c. par la Société Nationale des Chemins de Fer, 36.84 p. c. par la Société des Chemins de Fer Vicinaux et 2.47 p. c. par des sociétés de tramways ou leurs filiales.

Grâce aux mesures de sécurité, à celles qui ont une portée sociale, à celles qui intéressent plus spécialement la coordination des transports, la situation d'infériorité dont se plaignait la voie ferrée a été pratiquement redressée. Le seul grief qu'elle peut encore faire valoir est que les lignes d'autobus ne sont pas tenues aux réductions de tarifs imposées par l'Etat à la Société Nationale au profit de certaines catégories de voyageurs.

	Bestelwagens Vrachtauto's			Camionnettes	Camions
	—	—		—	—
Jaarlijksche afstand per voertuig	11,800	21,700	Parcours annuel par véhicule...	11,800	21,700
Gemiddeld laadvermogen per voertuig ... Ton	1	2	Charge utile moyenne par véhicule ... Tonnes	1	2
	1,1(1)	2,4(1)		1,1(1)	2,4(1)
	13,000(1)	52,500(1)		13,000(1)	52,500(1)
Jaarlijksche tonnen-kilometer ...	11,800	43,400	Tonnage kilométrique annuel...	11,800	43,400
Coëfficiënt van het interlokaal verkeer ...	25 %	60 %	Coefficient de parcours interurb.	25 %	60 %

Jaren — Années	Aantal		Tonnen-kilometer in millioenen t.-km.				Totaal	
	Bestelwagens	Vrachtwagens	Totaal	Inter.	Totaal	Inter.	Totaal	Inter.
	Camionnettes Nombre	Camions	Tonnage kilom. en millions de t.-km. Total Inter.	Total Inter.	Tonnage kilom. en millions de t.-km. Total Inter.	Total Inter.	Total Inter.	Total Inter.
1926...	25,901	7,600	306	77	329	197	635	274
1927...	26,849	7,821	317	79	339	203	656	282
1928...	33,059	9,265	389	97	412	247	801	344
1929...	40,250	11,961	472	118	521	313	993	431
1930...	46,204	13,687	543	136	582	349	1125	489
1931...	51,310	15,011	602	150	651	391	1253	571
1932...	52,902	16,360	625	156	695	417	1320	573
1933...	52,121	18,145	614	154	781	469	1395	623
1934...	55,246	19,776	649	162	859	515	1508	677
1935...	60,612	15,779	788	197	828	497	1616	694
1936...	61,524	16,496	800	200	866	520	1666	720

Tonnen-kilometer (in millioenen Km.-t.)

Tonnages kilométriques (en millions de Tkm.)

Jaren	Weg		Water		Spoorweg		Totaal	
—	Interlokaal vervoer		—		met inbegrip van vergunde spoorw. en buurtspoorw.		—	
Années	Route		Eau		Rail		Total	
	Transports interurbains				y compris chemins de fer concedés et vicinaux			
		%		%		%		%
1913	—	—	1,636	21,0	6,200	79,0	7,836	100
1926	274	2,3	1,766	15,0	9,628	82,7	11,668	100
1927	282	2,4	2,045	17,7	9,187	79,9	11,514	100
1928	339	2,4	2,266	19,4	9,157	78,2	11,762	100
1929	431	3,5	2,185	17,7	9,715	78,8	12,331	100
1930	485	4,3	2,407	21,4	8,315	74,3	11,207	100
1931	571	5,6	2,507	24,7	7,022	69,7	10,100	100
1932	573	6,7	2,513	29,6	5,358	63,7	8,454	100
1933	623	7,4	2,610	31,0	5,211	61,6	8,444	100
1934	677	7,9	2,785	32,5	5,260	60,6	8,587	100
1935	694	7,6	2,841	31,2	5,574	61,2	9,109	100
1936	720	7,4	2,900	29,8	6,100	62,8	9,720	100
			(benaderd)	(approxim.)				
1937	750		2,900		7,100		10,750	

(1) Van 1935 af, werden de vrachtauto's van 2,000 à 2,500 kg. opgenomen in de categorie der bestelwagens, met het gevolg dat het gemiddeld laadvermogen van elke categorie alsmede de kilometer-tonnenmaat toegenomen is.

(1) A partir de 1935, les camions de 2,000 à 2,500 kg. ont été rangés dans la catégorie des camionnettes, ce qui a eu pour effet d'augmenter la charge utile moyenne de chaque catégorie ainsi que le tonnage kilométrique.

B) *Goederen*. — Op dit gebied, moeten de spoorwegen het hoofd bieden aan de mededinging van het wegvervoer en van het vervoer te water.

De tabellen III en IV werden door de Nationale Maatschappij van Spoorwegen opgemaakt ingevolge een studie gewijd aan de indeeling van den omvang, sedert 1926, van het verkeer per spoor, op de baan en te water.

De statistische gegevens betreffende het wegvervoer en de ramingen door de Nationale Maatschappij gemaakt zijn noodgedwongen van benaderenden aard. Doch, dank zij vergelijkingen, hebben wij ons rekenschap kunnen geven van de gegrondheid der stellingen die hierbij tot basis dienden.

Op tabel III, wordt de toeneming van het aantal vrachtwagens en bestelwagens, van 1926 tot 1936, aangegevend. Dit aantal is respectievelijk geklommen van 25,900 tot 61,524 en van 7,600 tot 16,496.

Zoo men aanneemt dat het vervoer van de eene stad naar de andere voor de bestelwagens en de vrachtwagens respectievelijk slechts 25 t. h. en 60 t. h. van het totaal vervoer bedraagt, dan moet het interlokaal vervoer op de baan, dat in 1926 op 274 miljoen Km.-T. werd geraamd, in 1936 een totaal van 720 Km.-T. hebben bereikt. Wij houden er aan te doen opmerken, dat dit totaal zoowel het vervoer omvat, door beroepsvervoerders verzekerd, als dit voor private rekening gedaan. De indeeling van het totaal goederenvervoer, over de drie wijzen van vervoer, werd gedaan aan de hand van de gegevens vermeld in tabel III. De uitslagen komen voor op tabel IV. Het aandeel van de auto is toegenomen van 2.3 t. h., in 1926, tot 7.4 t. h., in 1936.

Uit een studie gewijd aan de tellingen van het goederenvervoer langs de Rijksbanen van België, blijkt dat de dagelijksche gemiddelde tonnemaat op de wegen dienende voor het vervoer van steenkolen, nog slechts 170 T. in 1844 bedroeg, dan wanneer zij, in 1834, het cijfer van 200 T. bereikte. Op dien eersten datum, was de lengte van het spoorwegnet van 400 tot 500 Km., en die der Rijksbanen ongeveer 4,000 Km. In 1879, daalt de gemiddelde dagelijksche tonnemaat tot 54 T. Doch in 1908 klimt opnieuw het gemiddeld vervoer voor gansch het land tot 173 T. Die terugkerende bedrijvigheid, gedeeltelijk het gevolg van den vooruitgang op nijverheidsgebied, is ook te verklaren door de opkomst der machinale beweegkracht. Doch het aandeel van deze laatste is nog zwak: 11 T. per dag, tegen 162 T. voor de dierlijke tractie.

In 1933, bedraagt het algemeen gemiddeld dagelijksch goederenvervoer 890 T., waarvan de 9/10^{de} per auto geschiedde.

Volgens den Dienst voor het Wegvervoer, zijn er zoowat 11,000 wagens ingeschreven in België, dienende om tegen vergoeding koopwaren te vervoeren; hun laadvermogen bedraagt 36,000 T. Als iedere wagen, elken dag van de 280 werkdagen, 70 Km. aflegt, beteekent dit een « potentieel » van 700 miljoen Km.-T., hetzij 42 t. h. van de 1.666 miljoen Km.-T. afgelegd door al de wagens samen.

B) *Marchandises*. — Dans ce domaine, les chemins de fer doivent faire face à la concurrence et de la route et de l'eau.

Les tableaux III et IV ont été établis par la Société Nationale des Chemins de Fer à la suite d'une étude consacrée à la répartition du volume du trafic depuis 1926 entre le rail, la route et l'eau.

Les données statistiques relatives aux transports routiers et les évaluations faites par la Société Nationale sont forcément approximatives. Mais, par des recoupements, nous avons pu nous rendre compte du bien-fondé des hypothèses qui sont à leur base.

Le tableau III montre la progression du nombre des camions et camionnettes de 1926 à 1936. Ils passent respectivement de 25,900 à 61,524 et de 7,600 à 16,496.

En admettant que les transports interurbains n'interviennent qu'à concurrence respectivement de 25 p. c. et de 60 p. c. pour les camionnettes et les camions dans les transports totaux, le trafic routier interurbain, évalué à 274 millions de T. Klm. en 1926, doit avoir atteint, en 1936, 720 T. Klm. Nous tenons à faire remarquer que ce total comprend aussi bien le trafic assuré par des transporteurs professionnels que celui effectué pour compte privé. C'est en se basant sur les données du tableau III que la répartition du trafic total entre les trois modes de transport a été opérée. Les résultats font l'objet du tableau IV. La part de l'auto a progressé de 2.3 p. c. en 1926 à 7.4 p. c. en 1936.

D'une étude consacrée aux recensements du trafic sur les routes de l'Etat en Belgique, il ressort que le tonnage moyen journalier sur les routes charbonnières, qui était de 200 T. en 1834 n'était plus que de 170 T. en 1844. A cette date, le développement du réseau ferré mesurait de 400 à 500 Klm. pour 4,000 Klm. environ de routes de l'Etat. En 1879, le tonnage journalier moyen tombe à 54 T. Mais en 1908 le trafic moyen pour tout le pays remonte à 173 T. Ce regain d'activité, dû en partie au progrès industriel, trouve aussi son explication dans l'apparition de la traction mécanique. Mais la part prise par celle-ci est encore faible: 11 T. par jour contre 162 T. pour la traction animale.

En 1933, le trafic moyen général journalier est de 890 T. dont les 9/10^{es} sont assurés par l'auto.

D'après l'Office des Transports par route, le nombre de véhicules de nationalité belge servant au transport rémunéré des marchandises serait de 11,000 en chiffres ronds et leur charge utile s'élèverait à 36,000 T. Ce qui, à raison d'un parcours journalier moyen de 70 Klm. pour chacun des 280 jours ouvrables par année, représenterait un « potentiel » de 700 millions de T. Klm., soit 42 p. c. des 1,666 millions de T. Klm. effectués par l'ensemble des véhicules.

Brandstof
(In millioenen kilometer-ton.)

Jaren	Binnenland	Internat.	Doorvoer	Totaal
1930	813	998	806	2,617
1931	766	953	559	2,278
1932	798	605	317	1,721
1933	814	404	283	1,501
1934	846	494	261	1,601
1935	956	560	257	1,773
1936	1,066	710	269	2,045
1937	1,178	745	352	2,275

Metaalproducten

1930	149	382	695	1,226
1931	136	349	573	1,058
1932	98	294	448	840
1933	97	285	443	825
1934	93	318	467	878
1935	104	335	420	859
1936	115	349	421	885
1937	146	416	612	1,174

Erts

1930	11	596	47	654
1931	6	475	34	515
1932	6	333	11	350
1933	5	317	24	346
1934	5	325	38	368
1935	6	427	49	440
1936	9	427	49	485
1937	7	573	179	659

Algemeen totaal

1930	2,543	2,590	2,000	7,130
1931	2,064	2,565	1,395	6,027
1932	1,758	1,831	945	4,534
1933	1,755	1,760	925	4,440
1934	1,874	1,689	920	4,483
1935	2,044	1,850	864	4,758
1936	2,282	2,138	912	5,332
1937	2,500	2,480	1,340	6,320
1929	2,766	3,415	2,205	8,386
1913				5,290

Van 1931 af, werd een nieuwe methode toegepast voor de onderverdeling in binnenlandsch, internationaal en doorgaand verkeer. De oude cijfers van 1929 en 1930 werden gewijzigd door er de noodige verhoogingscoëfficiënten op toe te passen.

Combustibles
(En millions de tonnes kilométriques.)

Années	Intérieur	Internat.	Transit.	Total
1930	813	998	806	2,617
1931	766	953	559	2,278
1932	798	605	317	1,721
1933	814	404	283	1,501
1934	846	494	261	1,601
1935	956	560	257	1,773
1936	1,066	710	269	2,045
1937	1,178	745	352	2,275

Produits métallurgiques

1930	149	382	695	1,226
1931	136	349	573	1,058
1932	98	294	448	840
1933	97	285	443	825
1934	93	318	467	878
1935	104	335	420	859
1936	115	349	421	885
1937	146	416	612	1,174

Minerais

1930	11	596	47	654
1931	6	475	34	515
1932	6	333	11	350
1933	5	317	24	346
1934	5	325	38	368
1935	6	385	49	440
1936	9	427	49	485
1937	7	573	179	659

Total général

1930	2,543	2,590	2,000	7,130
1931	2,064	2,565	1,395	6,027
1932	1,758	1,831	945	4,534
1933	1,755	1,760	925	4,440
1934	1,874	1,689	920	4,483
1935	2,044	1,850	864	4,758
1936	2,282	2,138	912	5,332
1937	2,500	2,480	1,340	6,320
1929	2,766	3,415	2,205	8,386
1913				5,290

A partir de 1931 on a appliqué pour la subdivision en trafic intérieur, international et transit, une nouvelle méthode. Les anciens chiffres de 1929 et 1930 ont été modifiés en y appliquant les coefficients d'augmentation appropriés.

Het deel van die 700 miljoen Km.-T., dat behoort tot het interlokaal vervoer, is verlies voor het spoor en winst voor de ondernemers van vervoer. Dat mag op 300 miljoen Km.-T. geschat worden.

Van 1926 tot 1936, steeg het vervoer te water van 1,766 miljoen Km.-T. tot 2,900 miljoen, in verhouding tot het algemeen vervoer, dus van 15 t. h. tot 29.8 t. h.

Gedurende hetzelfde tijdsverloop, daalde het vervoer per spoor van 11,668 tot 9,720 miljoen Km.-T. en in verhouding tot het algemeene vervoer, daalde het van 82.7 t. h. tot 62.8 t. h.

Het is van belang na te gaan waar die vermindering van vervoer zich heeft voorgedaan.

De Tabellen V en VI geven respectievelijk de beweging van het spoorwegvervoer van steenkolen, metaalproducten en ersten, alsook de indeeling van dat vervoer, al naar gelang de vervoerde waren tot het binnenlandsch, het internationaal of het transito-vervoer behooren.

Vooral het transito-vervoer heeft te lijden gehad (2,000 miljoen Km.-T. in 1930 en 1,340 miljoen Km.-T. in 1937); het internationaal vervoer kwam minder in het gedrang (2,590 miljoen Km.-T. in 1930 en 2,480 miljoen Km.-T. in 1937). Die vaststelling wordt bevestigd door de statistieken betreffende het vervoer van en naar Antwerpen, gedurende de eerste negen maanden van 1929, 1936 en 1937 (zie tabel VII).

TABEL VII.

Vervoer naar Antwerpen.

Eerste negen maanden	Totale tonnemaat bij den uitvoer, het transitomedegerekend, bij den uitvoer		in miljoen ton	in % van het totaal	in miljoen ton	in % van het totaal
	in miljoen ton	Te water				
1929	10,132	5,378	47	6,024	53	
1936	9,397	4,963	51.5	4,672	48.5	
1937	10,584	5,938	52	5,469	48	

Vervoer uit Antwerpen.

Eerste negen maanden	Aanvoer over zee	Verder vervoer te water		Verder vervoer per spoor	
		in miljoen ton	in % van het totaal	in miljoen ton	in % van het totaal
1929	9,304	4,783	54	4,038	46
1936	8,852	6,342	74	2,223	26
1937	10,128	7,381	72	2,830	28

De achteruitgang van den spoorweg is klaarblijkelijk in de twee richtingen. Hij is vooral belangrijk wat het verkeer uit het buitenland betreft. Daarentegen, boekt de waterweg op dit gebied een merkwaardigen vooruitgang. Hij dankt dezen grootendeels aan het vervoer van bunkerkolen uit Rijnland-Westfalen en aan den doorvoer over zee van erts.

Door onderzoek van diagram VI (zie bijlage) kan men

La part qui revient dans ces 700 millions de T. Km. aux transports interurbains représente du trafic perdu par les chemins de fer au profit des transporteurs professionnels. Elle peut être évaluée à 300 millions de T. Km.

De 1926 à 1936, le trafic par eau a passé de 1,766 à 2,900 millions de T. Km. et sa part proportionnelle dans le trafic général de 15 p. c. à 29.8 p. c.

Durant la même période, le trafic du rail est tombé de 11,668 à 9,720 millions de T. Km. ramenant sa part dans le trafic total de 82.7 p. c. à 62.8 p. c.

Il est intéressant de rechercher dans quels secteurs cette perte de trafic a eu lieu.

Les tableaux V et VI donnent respectivement le mouvement des transports ferroviaires des combustibles, des produits métallurgiques et des minerais, de même que la subdivision du trafic total pour ces marchandises en trafic intérieur, international et transitaire.

La perte est localisée principalement dans le trafic transitaire (2,000 millions de T. Km. en 1930 et 1,340 millions de T. Km. en 1937); le trafic international est moins touché (2,590 millions de T. Km. en 1930 et 2,480 millions de T. Km. en 1937). Ces constatations sont confirmées par les statistiques relatives aux transports dirigés vers ou en provenance d'Anvers, pour les neuf premiers mois de 1929, 1936 et 1937 et qui font l'objet du tableau VII.

TABLEAU VII.

Transports vers Anvers.

Neuf premiers mois	Tonnage total à l'exportation, transit à la sortie compris, en millions de tonnes		in % du total	Par voie d'eau		in % du total
	en millions de tonnes	en milliers de tonnes		en milliers de tonnes	en % du total	
1929	10,132	5,378	47	6,024	53	
1936	9,397	4,963	51.5	4,672	48.5	
1937	10,584	5,938	52	5,469	48	

Transports en provenance d'Anvers.

Neuf premiers mois	Arrivages maritimes	Réexpéditions par voie d'eau		Réexpéditions par voie ferrée	
		en milliers de tonnes	en % du total	en milliers de tonnes	en % du total
1929	9,304	4,783	54	4,038	46
1936	8,852	6,342	74	2,223	26
1937	10,128	7,381	72	2,830	28

Le recul de la voie ferrée est manifeste dans les deux sens. Il est particulièrement important en ce qui concerne le trafic en provenance de l'étranger. Par contre, la voie d'eau accuse dans ce domaine des progrès remarquables. Elle les doit en grande partie au trafic des charbons rhénos-westphaliens, destinés au soutage des navires, et au transit maritime des minerais.

L'examen du diagramme VI (voir annexe) permet de

zich rekenschap geven van de wijze waarop de bedrijvigheid der drie soorten van vervoer zich ontwikkelde, van 1926 tot 1936: de weg boekt een vooruitgang van 55 t. h.; het water, van 18.5 t. h., terwijl de spoorweg met 14.6 t.h. teruggaat.

Zal deze toestand nog verergeren? Wat het wegvervoer betreft, is het niet uitgesloten dat, dank zij de tusschenkomst van den Dienst voor het Wegverkeer, de stijging van dit verkeer eenigszins vertragen zal. Sedert de inwerkingtreding van het Koninklijk besluit van 5 Maart 1936, is er een voorafgaande toelating vereischt voor het wegvervoer van koopwaren door middel van motorrijtuigen.

Deze wordt verleend aan al de beroepsondernemers van vervoer, na aanvraag en mits overlegging van de volgende bewijsstukken:

- 1) de inschrijving in het handelsregister als ondernemer van vervoer;
- 2) de aangifte van het laadvermogen der voertuigen;
- 3) de verzekeringspolis waardoor de burgerlijke verantwoordelijkheid tegenover derden gedekt wordt;
- 4) de kwitantie van de som voor bestuurs- en controlekosten betaald in het eerste jaar van de geldigheid der toelating.

De beroepsondernemers van vervoer moeten, bovendien, de vervoerde koopwaren verzekeren en zich onderwerpen aan al de voorschriften betreffende de veiligheid en de arbeidsvoorwaarden voorzien bij de wetten en reglementen.

Menige oorzaak van inferioriteit waarover de Nationale Maatschappij zich bekloeg, werd dus weggenomen. Zij wordt echter nog gehandicapt wegens het feit dat zij:

- 1) alle welkdanig vervoer aannemen moet;
- 2) haar tarieven moet bekendmaken, die tarieven toepassen op allen die zich in dezelfde voorwaarden bevinden, terwijl het den beroepsondernemers van vervoer vrij staat een cliënteel te kiezen, die hun past en daarbij zooveel mogelijk rekening te houden met hun eigen belangen.

De huidige reglementeering zal weldra gevolgd worden door coördinatiemaatregelen. Men mag evenwel de hoop koesteren dat de Dienst voor het Wegverkeer, vooraleer dezen weg op te gaan, die leiden kan tot een feitelijk monopolie der erkende ondernemers van vervoer, een statistischen dienst inrichten zal, genoeg gedocumenteerd om hem voor te lichten over de hoofdkenmerken van het wegregime.

De vooruitzichten lijken, ontegensprekelijk, beter voor den weg en het water dan voor den spoorweg. Deze zal pas dan zijn cliënteel behouden, indien het hem gelukt even voordeelige voorwaarden aan te bieden als zijn mededingers. De mogelijkheid om den kostprijs te verlagen is zeer beperkt. Wegens zijn structuur, heeft hij aanzienlijke vaste kosten te dragen, onafgezien van den omvang van het verkeer en waarvan de terugslag op den kostprijs van de vervoereenheid des te grooter is, hoe slapper het verkeer. Zooals wij er hooger op wezen, heeft de

se rendre compte de la façon dont l'activité des trois modes de transport s'est développée de 1926 à 1936: la route progresse de 55 p. c.; l'eau, de 18.5 p. c., tandis que la voie ferrée recule de 14.6 p. c.

Cette situation risque-t-elle de s'aggraver davantage? En ce qui concerne les transports routiers, il est possible que, grâce à l'intervention de l'Office des Transports par route, l'allure ascensionnelle de ce trafic se ralentisse quelque peu. Depuis la mise en vigueur de l'arrêté royal du 5 mars 1936, les transports routiers de marchandises au moyen de véhicules automobiles sont subordonnés à une autorisation préalable.

Celle-ci est accordée à tous les transporteurs professionnels à la suite d'une demande appuyée par les pièces justificatives suivantes:

- 1) l'immatriculation au registre du commerce en qualité de transporteur;
- 2) indication de la charge utile des véhicules;
- 3) la police d'assurance couvrant la responsabilité civile vis-à-vis de tiers;
- 4) la quittance de la redevance pour frais d'administration et de contrôle payée à la première année de validité de l'autorisation.

Les transporteurs professionnels doivent en outre assurer les marchandises transportées et se soumettre à toutes les prescriptions visant la sécurité et les conditions de travail prévues par les lois et les règlements.

Bien des causes d'infériorité dont se plaignait la Société Nationale ont donc été supprimées. Elle reste cependant handicapée du fait qu'elle doit:

- 1) accepter tous les transports quels qu'ils soient;
- 2) publier ses tarifs qu'elle doit appliquer à tous ceux qui se trouvent dans les mêmes conditions, tandis que les transporteurs professionnels sont libres de choisir une clientèle à leur convenance et de la servir au mieux de leurs propres intérêts.

La réglementation actuelle va être suivie bientôt de mesures de coordination. Il faut espérer toutefois qu'avant de s'engager dans cette voie, qui peut mener à des monopoles de fait au profit des transporteurs agréés, l'Office des Transports sur route mettra sur pied un service de statistiques suffisamment bien documenté pour l'éclairer sur les caractères principaux du régime routier.

Les perspectives d'avenir apparaissent incontestablement meilleures pour la route et pour l'eau que pour la voie ferrée. Celle-ci ne parviendra à garder sa clientèle que si elle peut lui offrir des conditions aussi avantageuses que ses concurrents. Mais les possibilités de réduction du prix de revient sont fort restreintes. De par sa structure, elle doit supporter des frais fixes considérables, indépendants de l'importance du trafic, et dont l'incidence sur le prix de revient de l'unité de transport est d'autant plus forte que le trafic est plus faible. Comme nous l'avons

Nationale Maatschappij de grens van inkrimping harer uitgaven bereikt, door de toepassing van oordeelkundige bedrijfsmethoden. De kostende prijs kan maar verminderen door het verkeer te verhoogen, doordat men het spoorweg-net in vlugger tempo moderniseert.

De concurrenceerende ondernemingen vertoonen integendeel een meer soepelen vorm; zij passen zich beter aan bij het wisselvallige van de vraag, zoodat zij op een meer renderende wijze van hun materieel kunnen gebruik maken. Hun algemeene kosten zijn betrekkelijk gering; in sommige gevallen zelfs staan zij gelijk met nul.

Bij het wegvervoer, kan men thans met de Dieselmotoren een veel goedkoopere brandstof verbruiken. De steeds stijgende tonnemaat der vrachtwagens bevordert ook de progressieve vermindering van de kosten van het wegverkeer.

Wat de binnenscheepvaart betreft, gaat het ook in de richting van de progressieve vermindering van den kostprijs per km.-t. Immers de verbeterde waterwegen worden bruikbaar voor schepen met grootere tonnemaat. En men zal er op een regelmatig en meer intensieve wijze kunnen van gebruik maken, eenerzijds door de afschaffing der oorzaken van onderbreking of van vertraging, die te wijten zijn aan den huidige toestand der waterwegen, en, anderzijds, door een methodischer exploitatie van die verkeerswegen (dispatching system).

De duur van het transport tusschen Luik en Antwerpen werd met twee derde verminderd, door de verbetering der kanalen en het in dienst stellen van een deel van het Albertkanaal en van de sluizen te Herstal, door de verbetering van de laad- en losinrichtingen te Luik en te Antwerpen, door het merkwaardig optreden van den Dienst der Scheepvaart en het motoriseeren van de sleepbooten. De vracht die 26 fr. 60 per ton bedroeg, in 1929, is tot ongeveer 20 fr. gedaald. En dit bedrag zal nog verminderen, zoodra het heele Albertkanaal vrij zal komen voor het verkeer.

In bevoegde kringen, is men van oordeel dat, met een degelijke moderniseering van de bevaarbare waterwegen en met het rationaliseeren van hun exploitatie, de kostende prijs per km.-t. nog met 40 t. h. kan verlaagd worden. De uitbreiding van het verkeer zou natuurlijk in het nadeel uitvallen van het spoor. Men begrijpt dan ook dat het spoor zich verzet tegen sommige ontwerpen, als b. v. tegen het Leopoldkanaal dat het vervoervermogen van het kanaal Brussel-Charleroi zou verdubbelen.

Alleen een algemeene transportpolitiek kan een oplossing brengen aan het vraagstuk dat gesteld wordt door een wellicht noodlottigen terugslag van een massale verplaatsing van verkeer, in het voordeel van een ander verkeersmiddel. Zonder een minimum-verkeer immers, kan ons spoorweg-net zich onmogelijk handhaven.

2. — Tarieven.

De ontvangsten, in 1937, zijn 839 millioen, hetzij 23.8 t.h. lager dan in 1930. Daar komt, lijk wij zooeven zagen, de

signaleé plus haut, elle est arrivée à la limite de la compression de ses dépenses par l'application de méthodes d'exploitation rationnelles. La réduction du prix de revient ne peut venir que d'une augmentation du trafic, grâce à une modernisation plus poussée du réseau.

Les entreprises de ses concurrents, par contre, revêtent une forme plus souple, s'adaptant mieux aux fluctuations de la demande et, par conséquent, permettant une utilisation plus fructueuse de leur outillage. L'importance de leurs frais généraux est relativement faible, même nulle dans certains cas.

Pour les transporteurs routiers, la substitution du moteur Diesel au moteur à essence permet l'emploi d'un combustible beaucoup meilleur marché. Enfin l'accroissement continu du tonnage des camions est un autre facteur qui permet une réduction progressive des frais de transport par route.

En ce qui concerne la batellerie, l'avenir est plein de promesses concernant la réduction progressive du prix de revient de la tonne kilométrique. En effet, grâce aux travaux d'amélioration des voies navigables, la portée en lourd des bateaux pourra être augmentée. Leur utilisation deviendra plus régulière et plus intensive, d'une part, à la suite de la suppression des causes d'interruption ou de retard propres à l'état actuel des voies de navigation, et, d'autre part, à la faveur d'une exploitation plus méthodique de ces voies (dispatching system).

La durée du transport entre Liège et Anvers a été réduite des deux tiers, grâce à l'amélioration des canaux empruntés et à la mise en service d'une partie du Canal Albert et des écluses à Herstal, à l'amélioration des installations de chargement et de déchargement aux points extrêmes, à l'action remarquable de l'Office de la Navigation et à la motorisation de la remorque des bateaux. Le fret, qui était en 1929 de fr. 26.60 par tonne, est tombé à 20 francs environ. Il est encore appelé à baisser dès que le canal Albert sera ouvert au trafic sur tout le parcours prévu.

Dans les milieux compétents on estime qu'il est possible en réalisant un vaste programme de modernisation du réseau des voies navigables et en rationalisant son exploitation, de réduire encore le prix de revient de la Tonne-Kilomètre de 40 p. c. L'augmentation de leur trafic se ferait évidemment au détriment de la voie ferrée. Ainsi l'on comprend fort bien l'opposition que celle-ci manifeste à certains projets, par exemple celui du canal Léopold, qui permettrait de doubler la capacité de transport du canal Charleroi-Bruxelles.

Seule une politique générale des Transports peut fournir une solution au problème posé par les répercussions — peut-être désastreuses — qui résulteraient d'un déplacement massif du trafic en faveur d'un autre mode de transport. On ne peut pas oublier qu'un trafic minimum est indispensable à l'existence de notre réseau ferré.

2. — Tarifs.

Les recettes de 1937 sont inférieures de 839 millions, soit de 23.8 p. c., à celles de 1930. Comme nous l'avons

vermindering van het verkeer voor een deel tusschen. Laten wij nu nagaan in hoever de prijs per eenheid van verkeer die vermindering van ontvangsten beïnvloedt.

A. — *Reizigers.* — De ontvangsten-reizigers vielen van 975 miljoen, in 1930, op 835 miljoen in 1937, hetzij een vermindering van 14.3 t. h.

Sedert 1930, ondanks de devaluatie van den frank, werden de algemeene tarieven slechts verhoogd met ingang van 1 Maart 1937. De verhooging bedroeg slechts 5 t. h., ofschoon het indexcijfer toegenomen was met 20 t. h.

Maar, tusschen 1930 en 1937, werden verlagingen van de eenheidstaxe bewilligd voor de maand- en kwartaal-abonnementen en verminderingen toegestaan aan dezen die betaalde verlofdagen genieten (25, 35 en 50 t. h.), aan de oud-strijders (50 à 75 t. h.), aan de werkzoekende werklozen (75 t. h.). Tengevolge hiervan, ondergingen de tarieven een algemeene verlaging van 3.5 t. h. en het aantal reizigers dat het vol tarief betaalt viel van 22.6 op 20.90 t. h. De ontvangsten van gewone reizigers vertegenwoordigen 56 t. h. van de totaalontvangst van het reizigersverkeer.

Bij elke merkbare verhoging van het algemeen tarief, loopt de spoorweg gevaar een deel van zijn cliënteel ten bate van de auto te verliezen. In 3^e klasse betaalt de reiziger 26 centiem per kilometer; de autobus vervoert hem tegen denzelfden prijs. De kostprijs van de particuliere auto is even voordeelig. Anderzijds, is het niet mogelijk aan de verlagingen te raken, die de invaliden, vuurkruisers, werklozen genieten, enz. Dit is de reden waarom de Nationale Maatschappij massale verhogingen van den prijs der abonnementen overwogen had, welke een ontvangst van 210 miljoen zouden opleveren.

B. — *Koopwaren.* — De daling der ontvangsten (2,483 miljoen in 1930 en 1,795 miljoen in 1937) bedraagt 27.7 t. h.

De tarieven van 1930 bleven in zwang tot in Januari 1935. Op dit tijdstip, werden zij verlaagd op verzoek van de Regeering die een deflatiepolitiek voerde. Pas op 1 Maart 1937, voerde de Nationale Maatschappij de tarieven van 1930 opnieuw in. Wat de algemeene tarieven betreft, zijn de prijzen van 1930 en 1937 dus gelijk, terwijl de speciale tarieven, inzonderheid deze voor de steenkolen en de metaalbedrijven, in Augustus 1937, verhoogd werden.

De invoering van nieuwe speciale tarieven en de verlaging der oude hadden een vermindering voor gevolg van de geïnde gemiddelde taxe.

De opbrengst der speciale tarieven bedraagt 76 t. h. van het totaal der ontvangsten-koopwaren, met inbegrip van barema 67, voor de steenkolen, dat neerkomt op 12 t. h.

Van 1930 tot 1937, viel de gemiddelde ontvangst per kilometer-ton van 29.75 op 26.09 cent., hetzij een vermindering van 12.45 t. h.

Ondanks de verhoging der tarieven met 5 t. h., die met ingang van 20 Januari 1935 toegepast werd, mag men zeggen dat de spoorweg tegen te lage prijzen vervoert, te beginnen met de speciale tarieven. Zulks is het geval voor

vu, la diminution du trafic y entre pour une part. Examinons maintenant le degré d'influence des taxes encaissées par unité de trafic.

A) *Voyageurs.* — Les recettes-voyageurs sont tombées de 975 millions, en 1930, à 835 millions en 1937, soit de 14.3 p. c.

Depuis 1930, nonobstant la dévaluation du franc, les tarifs généraux n'ont été majorés qu'à partir du 1^{er} mars 1937. L'augmentation n'a été que de 5 p. c., tandis que la hausse de l'index représente du 20 p. c.

Mais dans l'intervalle 1930-1937, des abaissements de la taxe unitaire ont été consentis sur le prix des abonnements mensuels et trimestriels et des réductions ont été accordées aux bénéficiaires des congés payés (25, 35 et 50 p. c.), aux anciens combattants (50 à 75 p. c.), aux chômeurs cherchant du travail (75 p. c.). De ce chef, les tarifs ont subi une réduction générale de 3.5 p. c. et le nombre des voyageurs payant le tarif plein a été ramené de 22.6 à 20.90 p. c. Ceux-ci interviennent à raison de 56 p. c. dans la recette totale du trafic-voyageurs.

Toute augmentation sensible des tarifs généraux expose le chemin de fer à perdre une partie de cette clientèle au profit de l'auto. En 3^e classe, le voyageur paie 26 centimes par kilomètre; l'autobus transporte au même prix. Le prix de revient de l'automobile privée est tout aussi avantageux. D'autre part, il n'est guère possible de toucher aux réductions dont bénéficient les invalides, les croix de feu, les chômeurs, etc. C'est ce qui explique que la Société Nationale avait envisagé des augmentations massives du prix des abonnements, qui procureraient une recette de 210 millions.

B) *Marchandises.* — La baisse des recettes (2,483 millions en 1930 et 1,795 millions en 1937) représente 27.7 p.c.

Les tarifs de 1930 sont restés en vigueur jusqu'en janvier 1935. A cette époque, ils ont été abaissés à la demande du Gouvernement, qui poursuivait une politique de déflation des prix. Ce n'est qu'au 1^{er} mars 1937 que la Société Nationale a rétabli les tarifs de 1930. En ce qui concerne les tarifs généraux, les prix de 1930 et de 1937 sont donc identiques tandis que les tarifs spéciaux, notamment ceux relatifs aux charbons et à la métallurgie, ont été relevés en août 1937.

Mais l'introduction de nouveaux tarifs spéciaux et l'abaissement des anciens ont eu pour effet une diminution de la taxe moyenne perçue.

Le produit des tarifs spéciaux représente 76 p. c. du total des recettes-marchandises, y compris le barème 67, relatif aux charbons, qui représente 12 p. c.

De 1930 à 1937, la recette moyenne par tonne-kilométrique est descendue de 29.75 cent. à 26.09 cent., soit de 12.45 p. c.

Malgré l'augmentation des tarifs de 5 p. c. appliquée à partir du 20 janvier 1935, on peut affirmer que le chemin de fer transporte à des prix trop bas, à commencer par les tarifs spéciaux. C'est le cas pour les produits des char-

de producten der steenkolenmijnen en der metaalbedrijven waarvan het aandeel in de ontvangsten-koopwaren 50 t. h. bedraagt. De Nationale Maatschappij moet echter vreezen dat een verhooging van de tarieven haar een deel van dit verkeer zal doen verliezen, ten bate van het water en zelfs van den weg.

De prijs van het spoorwegvervoer van Luik naar Antwerpen (uitvoer) bedraagt ongeveer 26 frank de ton, terwijl de binnenscheepvaart slechts 20 frank vraagt. De metaalproducten die van het binnenland verzonden worden, betalen voor den gemiddelden afstand 52 centiem per kilometer. Zoo men bij dien prijs de kosten voor bestelling aan huis voegt, dan moet men aannemen dat de mededinging eveneens met bijval tegen dit vervoer kan geschieden.

De toestand is geenszins beter in zake van de goederen van waarde, die waarvan het vervoer winstgevend is. De prijzen der 8^e klasse, de minst kostende, vertegenwoordigen op gemiddelden afstand (87 km.), 41 centiem per kilometer-ton. Doch zoo men hierbij de kosten voegt van het vervoer van het magazijn naar het station van vertrek en van het station van aankomst naar de woning van den geadresseerde, dan komt men tot een prijs van 64 centiem per kilometer-ton, cijfer dat hooger is dan dit gevraagd door het wegvervoer.

De Nationale Maatschappij bevindt zich dus voor dien op zijn minst abnormalen toestand, dat elke tariefverhoging haar blootstelt aan een verlies van vervoer. Zijn de tarieven harer mededingers te laag? Dit zou, volgens de Nationale Maatschappij, het geval zijn voor de scheepvaart, daar de weggelden niet voldoende zijn om de financiële lasten en de exploitatiekosten der waterwegen te dekken. Doch, op grond van de merkwaardige studie van den heer Delmer, secretaris-general bij het Departement van Openbare Werken en van Werkverschaffing, zou wel de opbrengst der weggelden overeenstemmen met de onderhouds- en exploitatiekosten door het Rijk gedragen. Wat de kosten van eersten aanleg betreft, deze blijven, weliswaar, voor hun geheel bedrag ten laste van de gemeenschap, wat de waterwegen betreft, doch dit is, grootendeels, ook het geval wat den spoorweg aangaat, vermits de Nationale Maatschappij slechts de financiële lasten draagt, die betrekking hebben op de door haar voor het net aangewende kapitalen, hetzij ongeveer 2,250 miljoen, waarvan de financiële lasten 80 tot 100 miljoen 's jaars vertegenwoordigen. Wij achten het billijk, dat die uitgave ten laste van den Staat zou vallen.

De taxes door de gebruikers van de baan betaald overtreffen, naar ons oordeel, ruimschoots het bedrag van de financiële lasten der kosten van eersten aanleg, van onderhoud en van veiligheid van het baannet.

Indien, logischerwijze, een verhoging van de spoorwegtarieven gebillijkt en noodig is, zoowel voor reizigers als voor goederen, dan is het nochtans noodig, met het oog op de mededinging, dat deze slechts trapsgewijze wordt toegepast, ten einde de belangen van de Nationale Maatschappij zelf niet te schaden.

bonnages et de la métallurgie qui interviennent pour 50 p. c. dans les recettes-marchandises. Mais la Société Nationale doit craindre qu'une augmentation de ses tarifs lui fera perdre une part de ce trafic au profit de l'eau et même de la route.

Le prix du transport par chemin de fer de Liège à Anvers (exportation) atteint environ 26 francs par tonne, alors que la batellerie ne réclame que 20 francs. Les produits métallurgiques expédiés de l'intérieur du pays paient, à la distance moyenne, 52 centimes par tonne-kilomètre. Si l'on ajoute à cette taxe les frais de livraison à domicile, on doit admettre que la concurrence peut de même s'attaquer avec succès à ce trafic.

La situation n'est guère plus rassurante du côté des marchandises de valeur, celles dont le transport est rémunérateur. Les prix de la 8^e classe, la moins chère, représentent à la distance moyenne (87 km.) 41 centimes à la tonne-kilomètre. Mais en y ajoutant les frais de transport du magasin à la gare de départ et de la gare d'arrivée au domicile du destinataire, on aboutit à une taxe de 64 centimes à la tonne-kilomètre, chiffre dépassant celui réclamé par les transports de la route.

La Société Nationale se trouve donc dans cette situation pour le moins anormale que chaque augmentation des tarifs l'expose à une perte de trafic. Les tarifs de ses concurrents sont-ils trop bas? D'après la Société Nationale ce serait le cas pour la batellerie, les péages ne couvrant pas les charges financières et les frais d'exploitation des voies navigables. Mais, d'après M. Delmer, secrétaire général au Département des Travaux Publics et de la Résorption du chômage, il semble bien que le produit des péages correspond à peu près aux dépenses d'entretien et d'exploitation assumées par l'Etat. Quant aux frais de premier établissement, ils restent, il est vrai, à la charge de la communauté, intégralement pour les voies d'eau, mais il en est de même, en grande partie, pour la voie ferrée, la Société Nationale ne supportant que les charges financières afférentes aux capitaux investis par elle dans le réseau, soit environ 2,250 millions dont les charges financières représentent de 80 à 100 millions par an. Nous estimons que l'équité commande que cette dépense soit supportée par l'Etat.

L'importance des taxes payées par les usagers de la route dépasse largement, à notre avis, le taux des charges financières des frais de premier établissement, d'entretien et de sécurité du réseau routier.

Si, logiquement, une augmentation des tarifs ferroviaires, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, est justifiée et nécessaire, il importe cependant, eu égard à la concurrence, de ne les réaliser que progressivement, sous peine de nuire aux intérêts de la Société Nationale elle-même.

Niet of onvoldoend bezoldigde prestaties.

Het bedrag der compensatievergoedingen, door het Departement van Verkeerswezen aan de Nationale Maatschappij verleend, bedraagt 26,195,000 frank, als schade-loosstelling wegens vermindering van vervoertarieven toegestaan :

- a) aan de Luxemburgsche metaalnijverheid (12 miljoen frank) ;
- b) aan de groote gezinnen (8,050,000 frank) ;
- c) aan de oudstrijders en gelijkgestelden (6,100,000 fr.).

Geen enkele vergoeding wordt echter verleend wegens het kosteloos vervoer :

- a) van de leden der Wetgevende Kamers ;
- b) van de reizende postrijtuigen, van de brievenpost, van de ambtenaars en beambten belast met het toezicht over en de uitvoering van dien dienst ;
- c) van de ambtenaars en beambten belast met het toezicht over en de uitvoering van den Telegraaf- en Telefoon-dienst.
- d) van de celrijtuigen ;

De tariefverminderingen zijn :

- a) 50 t. h. op het vervoer van de alleenreizende soldaten ;
- b) 25 t. h. aan de reserve-officieren en aan de gepensioneerde officieren ;
- c) 20 t. h. op het vervoer van troepen en hun materieel ;
- d) 75 t. h. aan de oorlogsinvaliden ;
- e) 50 t. h. aan de burgerlijke oorlogsslachtoffers ;
- f) 50 t. h. aan de kiezers ;
- g) 50 t. h. aan het lager personeel van den toldienst ;
- h) 25 t. h., 35 t. h. of 50 t. h. aan de loontrekkenden met betaald verlof ;
- i) aan de weekabonnementen voor arbeiders.

De Nationale Maatschappij schat dat dit kosteloos vervoer of die gunsttarieven, welke haar door den Staat opgelegd worden, een vermindering van inkomsten tot een bedrag van 120 miljoen uitmaken. De Staat, na aan de Nationale Maatschappij de zorg te hebben toevertrouwd om het spoorwegnet met industriele methoden te exploiteeren, maakt er, lijk onder het vroeger regime, verder gebruik van om een deel van zijn financieel, sociaal en economisch programma te verwezenlijken.

Volgens de meest elementaire voorschriften van de nijverheidsboekhouding, dient men nochtans de uitgaven te boeken ten laste van diensten in welker voordeel de prestaties geleverd zijn. Wat vervoerd wordt voor de post, de telegraaf en de telefoon, zou ten laste moeten komen van de begroting van Posterijen en van de exploitatie-rekening der Regie van Telegraaf en Telefoon ; het vervoer van de celrijtuigen, van het lager personeel van den tol-

Prestations non ou insuffisamment rémunérées.

Le montant des indemnités compensatoires allouées par le Département des Transports à la Société Nationale s'élève à 26,195,000 francs, à titre de dédommagement pour les réductions de tarifs accordées :

- a) à la métallurgie luxembourgeoise (12 millions de francs) ;
- b) aux familles nombreuses (8,050,000 fr.) ;
- c) aux anciens combattants et assimilés (6,100,000 fr.).

Aucune indemnité toutefois n'est allouée pour le transport gratuit :

- a) des membres des Chambres législatives ;
- b) des bureaux ambulants de la poste, des dépêches postales, des fonctionnaires et agents préposés à la surveillance et à l'exécution de ce service ;
- c) des fonctionnaires et des agents préposés à la surveillance et à l'exécution du Service des télégraphes et des téléphones ;
- d) des voitures cellulaires ;

Les réductions de tarif sont :

- a) de 50 p. c. sur les transports de militaires voyageant isolément ;
- b) de 25 p. c. aux officiers de réserve et aux officiers pensionnés ;
- c) de 20 p. c. sur les transports de troupes et de leur matériel ;
- d) de 75 p. c. aux invalides de guerre ;
- e) de 50 p. c. aux victimes civiles de la guerre ;
- f) de 50 p. c. aux électeurs ;
- g) de 50 p. c. au personnel subalterne de la douane ;
- h) de 25 p. c., 35 p. c. ou 50 p. c. aux salariés en congé payé ;
- i) aux abonnements ouvriers à la semaine.

La Société Nationale évalue à 120 millions le montant du « manque à gagner » résultant de ces transports gratuits ou à tarif de faveur qui lui sont imposés par l'Etat. Celui-ci, après avoir confié à la Société Nationale le soin d'exploiter le réseau ferroviaire sur des bases industrielles, continue à s'en servir, comme sous l'ancien régime, pour la réalisation d'une partie de son programme financier social et économique.

Les règles les plus élémentaires de la comptabilité industrielle prescrivent cependant de porter les dépenses à charge des services au profit desquels les prestations ont été effectuées. Les transports effectués au profit de la poste, des télégraphes et des téléphones devraient être à charge du budget des Postes et du compte d'exploitation de la Régie des Télégraphes et des Téléphones ; le transport des voitures cellulaires, du personnel subalterne de la douane,

dienst, van de kiezers, van de werklozen, van de betaalde verlofgangers, zou respectievelijk op de begroting van Justitie, van Financiën, van Binnenlandsche Zaken, van Arbeid en Sociale Voorzorg dienen gebracht te worden, terwijl de vermindering van tarief aan de soldaten in actieven dienst of op rustgeld en aan de invaliden op de begroting van de Landsverdediging zou moeten aangerekend worden.

Kortom, het totaal van de bijkomende uitgaven en van niet geïnde ontvangsten, uit hoofde van de verplichtingen en de beperkingen die de Staat aan de Nationale Maatschappij oplegt, mag op ongeveer 400 miljoen geschat worden. Dit bedrag alleen verklaart reeds de moeilijkheden waarmede genoemd organisme te kampen heeft.

Besluit.

Uwe Commissie drukt den wensch uit, dat het vraagstuk van het vervoer in zijn geheel zou worden ingestudeerd, ten einde eene algemeene politiek van het vervoer op touw te zetten. Zij is eveneens van oordeel dat, met het oog op de gezondmaking van den toestand der Nationale Maatschappij van Spoorweegen, het noodig is:

1° den last van de pensioenen terug te brengen tot het bedrag overeenstemmende met de werkelijke verplichtingen van de Maatschappij;

2° de financieele lasten van de kosten van eersten aanleg op rekening te brengen van den Staat;

3° de Nationale Maatschappij te vergoeden voor het vervoer gedaan voor rekening van Posterijen, Telegraaf en Telefoon, alsook voor alle nieuwe prestaties die haar sedert haar oprichting werden opgelegd.

Toerisme.

Uw Commissie verhengt zich over de verhooging van het krediet voorzien voor de bevordering van het Toerisme.

Het toerisme vormt een belangwekkende bron van inkomsten voor onze spoorwegen en is een doeltreffend middel om onze binnenlandsche markt te verruimen. De Commissie is dan ook eensgezind om den wensch uit te drukken, dat de krachtsinspanning, op dit gebied geleverd door het Departement van Verkeerswezen, nog zou worden versterkt.

Zij wenscht vooral de aandacht te vestigen op de voordeelen verbonden aan de samenordering van de initiatieven uitgaande van de verschillende organismen die zich met Toerisme bezig houden, zooals de Toerismen en propagandadienst van de Nationale Maatschappij, de Toeringclub van België, de Vlaamsche Toeristenbond, de Vereenigingen tot bevordering van 't Vreemdelingenverkeer, de Kamers van Koophandel, de Vereenigingen van Hotelhouders, de Kampeervereenigingen en andere gelijkaardige inrichtingen waarvan de samenwerking zou moeten worden verzekerd, onder de leiding van den Belgisch-Luxemburgschen Dienst, voor de verwezenlijking van een algemeen programma.

De werkzaamheid van al die organismen, die naar een zelfde doel streven, verliest thans veel van haar kracht, bij gebrek aan een leidend beginsel.

des électeurs, des chômeurs, des bénéficiaires des congés payés, respectivement aux budgets de la Justice, des Finances, de l'Intérieur, du Travail et de la Prévoyance Sociale, tandis que les réductions de tarif accordées aux militaires en service actif, soit pensionnés et aux invalides devraient être imputées au budget de la Défense Nationale.

Bref, le total des dépenses supplémentaires et des recettes non perçues du chef des obligations et des restrictions imposées par l'Etat à la Société Nationale des Chemins de Fer peut être évalué à 400 millions environ. Ce total explique, à lui seul, les difficultés avec lesquelles cet organisme se trouve aux prises.

Conclusion.

Votre Commission émet le vœu que le problème des transports soit étudié dans son ensemble en vue de l'élaboration d'une politique générale des transports. Elle est également d'avis qu'en vue d'assainir la situation de la Société Nationale des Chemins de fer, il y aurait lieu :

1° de ramener la charge des pensions au montant qui correspond à ses obligations réelles;

2° de mettre au compte de l'Etat les charges financières des frais de premier établissement;

3° d'indemniser la Société Nationale pour les transports effectués pour le compte des Postes, Télégraphes et Téléphones, de même que pour toutes les prestations nouvelles qui lui ont été imposées depuis sa constitution.

Tourisme.

Votre Commission se réjouit de l'augmentation de crédit prévue pour le développement du Tourisme.

Le tourisme constitue un débouché intéressant pour nos chemins de fer et un moyen efficace d'accroître notre marché intérieur. Aussi la Commission est-elle unanime pour exprimer le vœu que l'effort du Département des Transports dans ce domaine soit encore intensifié.

Elle désire surtout attirer l'attention sur les avantages de la coordination des initiatives des divers organismes s'occupant du Tourisme, tels le service de Tourisme et de Propagande de la Société Nationale, le Touring Club de Belgique, le Vlaamsche Toeristenbond, les Syndicats d'initiative, les Chambres de commerce, les Associations d'hôteliers, les sociétés de camping et autres organismes similaires, dont la collaboration devrait être assurée, sous l'égide de l'Office belgo-luxembourgeois, à la réalisation d'un programme d'ensemble.

Les activités de tous ces organismes, qui convergent vers le même but, perdent maintenant beaucoup de leur efficacité, faute d'un principe directeur.

Sinds enkele jaren, ontwikkelt zich het toerisme op gunstige wijze in het land. De voornaamste aantrekkingscentra zijn :

- 1° de kust die de groote massa aanlokt en waar zich veel vreemdelingen naartoe begeven;
- 2° de Ardennen en Hoog-België;
- 3° de kunststeden.

De diensten welke de Belgische Kustplaatsen met het binnenland verbinden zijn zeer talrijk en snel. Zij moeten de moeilijksten bevredigen.

Mag hetzelfde gezegd worden van de verbindingen van de centra van Hoog-België?

Indien men de vallei van de Maas en deze van de Vesdre ter zijde laat, die gemakkelijk te bereiken zijn en over diensten beschikken die de groote agglomeraties aanbelangen, die er zich uitstrekken, mag men zeggen dat de verbindingen op verre na niet de gewenschte faciliteiten verleenen.

Men moet, natuurlijk, rekening houden met de praktische moeilijkheden. Sommige centra liggen te ver van den spoorweg en kunnen dus slechts, hetzij door buurtlijnen, hetzij door autobussen bediend worden. Er werd een loffelijke inspanning gedaan door de Nationale Maatschappij, maar in den Zomer, vooral 's Zondags en op feestdagen, zou ze talrijker sneltreinen en autobusdiensten moeten inrichten.

Bovendien gelooven wij dat er een leniger tarievenpolitiek zou moeten aangenomen worden, bijvoorbeeld, door aan de toeristen die zich, in den Zomer, tot vier of vijf reizen verbinden, een keuze van reizen te laten tegen een eenheidsprijs die den prijs van de goedkoopste excursie niet te boven gaat.

Dank zij een oordeelkundige propaganda, zou men, gedurende de Wintermaanden, talrijke toeristen naar Hoog-België kunnen lokken. De inrichting van een internationalen skiwedstrijd, met een Prijs des Konings begiftigd, ware in dit verband een allergelukkigst initiatief.

Ook onze kunststeden moeten meer bekend geraken. Sommige deden een loffelijke poging met het oog op de inrichting van bezoeken onder de leiding van geschoolde gidsen. Dit voorbeeld zou moeten aangemoedigd en veralgemeend worden.

**

Verscheidene leden vestigden de aandacht op den toestand der groote gezinnen aan wie men de tariefvermindering onttrekt, van het oogenblik af waarop het aantal kinderen beneden de 21 jaar minder is dan vier. Die maatregel valt des te nadeeliger uit daar, naarmate de kinderen ouder worden en dus niet langer het ouderlijk huis bewonen, de redenen van verplaatsing voor de ouders talrijker worden. Ook van het standpunt uit van de Nationale Maatschappij, is dit niet logisch, vermits het meerendeel van de reizigers die volledig tarief betalen, ten slotte toch geleverd wordt door de groote gezinnen. In afwachting dat het Parlement het wetsvoorstel aanneemt, waarbij aan de groote gezinnen die gunsttarieven op definitieve wijze verleend worden, drukt uw Commissie den

Depuis quelques années, le tourisme se développe favorablement dans le pays. Les principaux centres d'attraction sont :

- 1) la côte qui attire la grande foule et bénéficie d'un gros appoint d'étrangers;
- 2) l'Ardenne et la Haute-Belgique;
- 3) les villes d'art.

Les services reliant les plages belges avec l'intérieur du pays sont très nombreux et très rapides. Ils doivent satisfaire les plus difficiles.

En est-il de même des correspondances intéressant les centres de la Haute-Belgique?

Si l'on excepte la vallée de la Meuse et celle de la Vesdre, facilement accessibles et bénéficiant des services intéressant les grosses agglomérations qui s'y déploient, on peut dire que les communications sont loin de réaliser les facilités voulues.

Il convient bien entendu de tenir compte des difficultés pratiques. Certains centres s'écartent des lignes de chemins de fer et ne peuvent être desservis que par des lignes vicinales, ou par des autobus. Un effort louable a été réalisé par la Société Nationale, mais il faudrait, en été, surtout les dimanches et les jours fériés, des trains rapides et des services d'autobus plus nombreux.

Nous croyons de plus qu'il conviendrait d'adopter une politique de tarifs plus souple en accordant par exemple aux touristes s'engageant à faire quatre ou cinq voyages en été un choix de trajets à un prix unitaire ne dépassant pas le prix de l'excursion la moins coûteuse.

Une propagande judicieuse pourrait aussi amener en Haute-Belgique de nombreux touristes pendant les mois d'hiver. L'organisation d'un concours international de ski, doté d'un prix du Roi, constitue à ce point de vue une initiative des plus heureuses.

Nos villes d'art doivent aussi être mieux connues. Certaines d'entre elles ont fait un effort louable pour l'organisation de visites sous la conduite de guides qualifiés. Cet exemple devrait être encouragé et généralisé.

**

Plusieurs membres se font l'écho des doléances des familles nombreuses qui se voient supprimer la réduction de tarif dès que le nombre des enfants âgés de moins de 21 ans tombe en dessous de quatre. Cette mesure leur est d'autant plus préjudiciable qu'au fur et à mesure que leurs enfants avancent en âge et sont amenés à vivre hors de la maison paternelle, il en résulte pour leurs parents des motifs de déplacements de plus en plus nombreux. Elle est également illogique du point de vue de la Société Nationale, car les familles nombreuses constituent pour elle, en dernière analyse, le réservoir le plus important de clientèle de voyageurs payant tarif plein. En attendant que la proposition de loi, tendant à conserver de façon définitive les avantages réservés aux familles nombreuses, soit votée

wensch uit dat de Regeering een initiatief in dien zin zou nemen, wat trouwens in de lijn ligt van de regeeringsspolitiek, tot steun aan de groote gezinnen.

**

De zaak van den spoorweg van Welkenraedt werd eveneens ten berde gebracht.

Ingevolge onderscheidene arresten van het Hof van Beroep van Brussel, werd de Staat verwezen tot de betaling van zekere sommen aan de Maatschappij van den Belgisch-Pruisischen verbindingsspoorweg, spoorweg van Welkenraedt genaamd.

De volgende vragen werden gesteld :

Hebben deze arresten kracht van gewijsde gekregen ?

Zoo ja, is de Staat zinnens te betalen, zooniet wat is zijn bedoeling ?

Welke zijn de sommen die de Staat verschuldigd is wegens deze onderscheidene arresten ?

**

Sommige leden gaven hun verwondering te kennen over de handelwijze der Nationale Maatschappij, ten opzichte der tijdelijke arbeiders die verscheidene jaren dienst tellen en die, door een afdankingsvergoeding te weigeren, het verlangen uitdrukten om in het kader te blijven, maar er niet in slagen opnieuw in dienst genomen te worden, tenzij na eerst een nieuw geneeskundig onderzoek te hebben ondergaan. Uw Commissie heeft de eer aan den Minister van Verkeerswezen te vragen, na te gaan of die maatregel strookt met den geest en de letter van het reglement van het personeel der Nationale Maatschappij.

Uw Commissie zou eveneens gaarne ingelicht worden over :

a) het programma van den Nationalen Dienst der Arbeidersvacantie die tot stand gebracht wordt, dank zij het krediet van 2,269,000 frank dat op de begrooting uitgetrokken werd, inzonderheid wat de tusschenkomst betreft in het oprichten van vacantieverblijven, onder den vorm van tehuizen en kampen, of in de herinrichting van bestaande verblijfgelegenheden ;

b) over de bestemming van de verhooging van 1,400,000 frank van de toelage voor de bevordering van het vreemdelingenverkeer, waarvan het bedrag aldus gebracht wordt op 6 miljoen frank. Wordt deze som geheel ter beschikking gesteld van den Belgisch-Luxemburgschen dienst voor toerisme ? Zoo ja, moet deze Dienst zich dan houden aan een programma of aan richtsnoeren voorgeschreven door het Departement van Verkeerswezen ?

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN.

De bedrijvigheid van de Nationale Maatschappij, gedurende het jaar 1937, wordt weergegeven door onderstaande tabel :

par le Parlement, votre Commission exprime le vœu que le Gouvernement, de sa propre initiative, réalise sans tarder cette réforme qui entre d'ailleurs dans son programme de politique familiale.

**

L'affaire du Chemin de fer de Welkenraedt a été également soulevée.

Par divers arrêts de la Cour d'appel de Bruxelles, l'Etat a été condamné à payer certaines sommes à la Société « Chemin de Fer de jonction Belgo-Prusienne » dit Chemin de Fer de Welkenraedt.

Les questions suivantes ont été posées :

Ces arrêts sont-ils coulés en force de chose jugée ?

Dans l'affirmative, l'Etat est-il décidé à payer, sinon que compte-t-il faire ?

Quelles sont les sommes dues par l'Etat du chef de ces divers arrêts ?

**

Divers membres ont exprimé leur étonnement au sujet de la façon d'agir de la Société Nationale à l'égard des ouvriers temporaires qui, comptant plusieurs années de service, ont, en refusant une indemnité de licenciement, manifesté leur désir de rester dans le cadre, mais ne parviennent à se faire réembaucher qu'après avoir subi un nouvel examen médical. Votre Commission a l'honneur de demander à Monsieur le Ministre des Transports d'examiner si cette mesure est conforme à l'esprit et à la lettre du règlement du personnel de la Société Nationale.

Votre Commission a également exprimé le désir d'être documenté sur :

a) le programme du bureau national des vacances ouvrières, qui sera réalisé à l'aide du crédit de 2,269,000 francs prévu au budget, notamment en ce qui concerne l'intervention dans l'organisation ou la création de centres de vacances, sous forme de homes et de camps, ou par l'utilisation des ressources de logement existantes ;

b) sur la destination de l'augmentation de 1,400,000 francs de la subvention à la propagande touristique, dont le montant est de ce fait porté à 6 millions de francs. Cette somme sera-t-elle mise intégralement à la disposition de l'Office belgo-luxembourgeois de Tourisme ? Dans l'affirmative, le dit Office aura-t-il à se conformer à un programme ou à des directives prescrits par le Département des Transports ?

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

L'activité de la Société Nationale, durant l'année 1937, est résumée dans le tableau ci-dessous :

Reizigers.

Aantal
vervoerde reizigers

Stoomdienst	4,143,007
Electrische dienst... ..	159,807,085
Autoraildienst	20,224,097
Autobusdienst	2,439,467

Koopwaren.

Vervoerde
tonnen Kilometer-
tonnen

Stoomdienst... ..	4,298,054	74,317,486
Electrische dienst ...	132,336	1,925,225
Autoraildienst	9,758	100,578

Daar de inlichtingen over de uitgaven en ontvangsten ons niet tijdig konden verstrekt worden, verkeerde uw Commissie in de onmogelijkheid den financieelen toestand van de Maatschappij te onderzoeken. Deze is eveneens zeer bedenkelijk, daar een groot aantal lijnen met verlies werken, tengevolge van de mededinging der autobus.

Met de moderniseering van het buurtspoorwegnet schiet men goed op. Het vierde van het net is geëlectriceerd. De overige lijnen worden in bedrijf genomen door middel van een park van 250 motorwagens, die maandelijks een miljoen trein-kilometer afleggen. De stoomdienst werd beperkt tot wat volstrekt noodig is en voorbehouden aan het vervoer van zware koopwaren.

Gedurende het afgelopen jaar, werd 85.63 t. h. der reizigers vervoerd door den electrischen dienst, 10.83 t. h. door den autoraildienst, slechts 2.22 t. h. door den stoomdienst en 1.30 t. h. door den autobusdienst.

De gemiddelde bedrijfscoëfficiënt van het geëlectriceerd net bedroeg 93.57, in 1937. Hij zal vermoedelijk dit jaar nog toenemen. De bedrijfscoëfficiënt van het niet geëlectriceerd net blijft steeds boven 100; maar ook daar is er beterschap te bespeuren, vermits de coëfficiënt van 114.29, in 1935, op 105.34 in 1936 gevallen is.

De politiek die de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen dan ook te volgen heeft, is deze van de uitbreiding van de electrificatie. Zij moet inzonderheid haar aandacht schenken aan de samenvoeging van lijnen, ten einde ook het vervoer van koopwaren mogelijk te maken.

De vraag of de geëlectriceerde lijnen het volstrekt noodige vervoer zullen vinden om rendeerend te zijn, heeft echter de overhand. De vaste kosten van een groep lijnen, — onafhankelijk van het verkeer — vertegenwoordigen een belangrijk percentage (40 t. h.) van de totaaluitgaven. Het gevolg hiervan is dat de kostprijs van den reiziger-kilometer des te hooger is, naarmate dat het verkeer vermindert. Uit de ervaring is gebleken, dat de

Voyageurs.

Nombre
de voyageurs transportés

Service vapeur	4,143,007
» électrique... ..	159,807,085
» autorails	20,224,097
» autobus	2,439,467

Marchandises.

Tonnes
transportées Tonnes-
kilomètres

Service vapeur	4,298,054	74,317,486
» électrique	138,336	1,925,225
» autorails... ..	9,758	100,578

Les renseignements relatifs aux dépenses et recettes n'ayant pu nous être fournis à temps, votre Commission s'est trouvée dans l'impossibilité d'analyser la situation financière de la Société. Celle-ci donne lieu également aux appréhensions les plus graves du chef de l'exploitation déficitaire d'un grand nombre de lignes, due à la concurrence de l'autobus.

La modernisation du réseau vicinal est arrivée à un stade très avancé. Le quart du réseau est électrifié. Les autres lignes sont exploitées au moyen d'un parc de 250 automotrices, effectuant un million de trains-kilomètres par mois. Le service à vapeur a été réduit au strict nécessaire et est réservé au transport de matières pondéreuses.

Durant l'année écoulée, 85.63 p. c. des voyageurs ont été transportés par le service électrique, 10.83 p. c. par celui à autorails, 2.22 p. c. seulement par le service à vapeur et 1.30 p. c. par le service autobus.

Le coefficient moyen d'exploitation du réseau électrifié était de 93.57 en 1936. Il sera probablement en progrès cette année. Le coefficient d'exploitation du réseau non électrifié reste toujours au-dessus de 100; mais là aussi une amélioration est constatée, puisque, de 114.29 en 1935, il est tombé à 105.34 en 1936.

La politique tout indiquée pour la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux est celle d'une électrification de plus en plus intense. Elle doit notamment porter son attention sur les jonctions de lignes, afin de rendre possible la traction de marchandises.

La question qui domine cependant est celle de savoir si les lignes électrifiées connaîtront le trafic minimum indispensable à leur exploitation bénéficiaire. Les frais fixes d'un groupe de lignes — indépendantes du trafic — représentent un pourcentage important (40 p. c.) des dépenses totales. Il s'ensuit que le prix de revient du voyageur-kilomètre est d'autant plus élevé que le trafic est plus faible. L'expérience a prouvé que « l'indemnité de concu-

« concurrentie-vergoeding » die de mededingende autobus te betalen heeft, niet volstaat om het stijgend verlies te vergoeden van het achteruitgaand verkeer. Voor de buurtspoorwegen moet de oplossing dus gezocht worden in doeltreffender coördinatiemaatregelen.

Ten slotte, even als voor de groote spoorwegen, moet het vraagstuk van de buurtspoorwegen onderzocht worden in het kader van een algemeene verkeerspolitiek.

ZEEWEZEN.

Rijksmarine. Dienst der Paketbooten Oostende-Dover.

De toeneming van het verkeer, zooals uit de diagrammen VII en VIII blijkt, deed zich ook dit jaar gelden, ondanks de devaluatie van de Fransche valuta en de mededinging van de Tentoonstelling van Parijs.

Hierna de vergelijkende bedrijfsuitkomsten van de eerste 10 maanden van 1937 en van het overeenstemmend tijdperk van 1936 :

Aantal	Gedurende de		Per-centage
	eerste 10 maanden van 1936	van 1937	
Regelmattige reizigers	604,465	725,998	+ 20 %
Gehuurde hutten	8,721	9,245	+ 6 %
Postzakken	92,029	90,007	— 2 %
Postcolli	41,537	43,694	+ 5 %
Ingeschreven reisgoed... ..	78,744	96,007	+ 22 %
Auto's	10,064	12,132	+ 20 %

Alleen gedurende de maand Augustus 1937, werden 400,000 reizigers vervoerd, hetzij 120,000 meer dan gedurende gansch het jaar 1934, en 30,000 minder dan gedurende het jaar 1935, dat nochtans profiteerde van de Internationale Tentoonstelling van Brussel.

Uit de bekende uitslagen mag men afleiden, dat de ontvangsten, gedurende het afgelopen jaar, zoowat 60 miljoen zullen bedragen en de uitgaven ongeveer 32 miljoen.

De eendaagsche zeereizen die in den Zomer ingericht worden, leverden een minder bevredigenden uitslag op dan het vorig jaar. In 1937, boekte men slechts 6,972 deelnemers, tegen 11,433 in 1936. Er is hier dus een teruggang van 39 t. h.; de oorzaken hiervan zijn te zoeken in het wegblijven van de Fransche clientèle, tengevolge van de waardevermindering der valuta, en aan het feit dat het programma dezer tochten afgesleten is. Toch leverden deze excursies dit jaar nog een werkelijke winst op voor het Bestuur van het Zeewezen. Voor het volgend seizoen, is dit zinnens het programma te vernieuwen, o. a., door uitstappen in autocar in te richten naar de schilderachtige hoekjes van de Zuidelijke graafschappen van Engeland.

Wat de « wandelconcerten » betreft, die 's Zondags gedurende het seizoen op touw gezet worden, hadden deze,

rence », due par la ligne d'autobus concurrente, est insuffisante pour compenser l'augmentation de charges afférentes à la perte de trafic. La solution pour les vicinaux doit donc être recherchée dans des mesures de coordination plus efficaces.

Enfin, tout comme pour les grands chemins de fer, le problème des chemins de fer vicinaux doit être examiné dans le cadre d'une politique générale des transports.

MARINE.

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

La progression du trafic, comme l'indiquent les diagrammes VII et VIII, s'est maintenue au cours de cette année, malgré la dévaluation de la monnaie française et la concurrence de l'Exposition de Paris.

Voici comparés les résultats d'exploitation des 10 premiers mois de 1937 et de la période correspondante de 1936 :

Nombre de :	Pendant les		Pourcentage
	10 premiers mois de 1936	de 1937	
Voyageurs réguliers	604,465	725,998	+ 20 %
Cabines louées	8,721	9,245	+ 6 %
Valises postales... ..	92,029	90,007	— 2 %
Colis postaux	41,537	43,694	+ 5 %
Bagages enregistrés	78,744	96,007	+ 22 %
Autos... ..	10,064	12,132	+ 20 %

Pendant le seul mois d'août 1937, il a été transporté 400,000 voyageurs, soit 120,000 de plus qu'au cours de toute l'année 1934, et 30,000 de moins qu'au cours de l'année 1935, favorisée cependant par l'Exposition internationale de Bruxelles.

Les résultats connus font prévoir pour l'année écoulée des recettes de l'ordre de 60 millions et des dépenses de 32 millions environ.

Les excursions maritimes d'un jour organisées au cours de l'été n'ont pas donné un résultat aussi favorable que l'année dernière. On n'a enregistré en 1937 que 6,972 participants contre 11,433 en 1936. La régression est donc de 39 p. c. et il faut en rechercher les causes dans la défection de la clientèle française par suite de la dévaluation de la monnaie et dans le fait que le programme de ces excursions est usé. Cependant ces excursions ont encore laissé cette année à l'Administration de la Marine un bénéfice appréciable. Pour la saison prochaine, celle-ci se propose de rénover ce programme, entre autres en organisant des tours en autocar vers les points pittoresques des comtés du sud de l'Angleterre.

En ce qui concerne les concerts-promenades organisés les dimanches pendant la bonne saison, ils ont connu en

in 1937, evenveel bijval als de vorige jaren. Ongelukkig heeft het Bestuur van het Zeewezen zich genoodzaakt gezien ze, met ingang van Zondag 29 Augustus, af te schaffen, daar het materieel niet meer volstond tengevolge van het buiten dienst stellen van de pakketboot « Princesse Marie-José ». Tengevolge van deze afschaffing, heeft men de huur van een vreemde boot kunnen afzeggen.

Ten einde het druk verkeer, in de jongste maanden Juli, Augustus en September te kunnen verzekeren, was het Bestuur genoodzaakt vreemde pakketbooten in de vaart te brengen voor 58 gewone overtochten, waarvan 18 ter vervanging van de pakketboot « Princesse Marie-José », die buiten dienst gesteld werd na haar aanvaring, op 8 Augustus j.l., door een Engelschen steamer.

De car-ferry « London-Istanbul » kent een immer stijgenden bijval. Van 1927 tot 1933, schommelde het aantal vervoerde rijtuigen tusschen 1,200 en 1,400. Dank zij een handige propaganda en een betere inrichting, kon dit cijfer op 4,708 gebracht worden.

Sedert de indienststelling, in 1935, van de car-ferry « London-Istanbul » bereikte men het recordcijfer van 10,444 vervoerde rijtuigen. Zoo nam onze marine in 't begin al de 4^e plaats in onder de vervoerondernemingen van rijtuigen en, reeds het volgend jaar, stond zij aan de spits met een voor-sprong van 2,500 rijtuigen. Deze bijval wordt bevestigd en zelfs versterkt door de uitslagen van 1937.

De « London-Istanbul » werd in dienst gesteld van 1 Juni tot 30 September 1937. Er werden 6,004 rijtuigen vervoerd en de ontvangsten (auto's en reizigers) bedroegen ongeveer 3,650,000 frank.

Het groote feit van het jaar was de indienststelling van het motorschip « Prince Albert » van hetzelfde type als de « Prince Baudouin ». Het heeft dezelfde kenmerken als zijn voorganger maar loopt wat sneller.

Na de « Prince Baudouin », is het houder geworden van den benijdenswaardigen titel van « snelvarendst motorschip ter wereld ». En wat vermeldenswaardig is, het kan 1,800 passagiers vervoeren, hetzij 100 meer dan de « Prince Baudouin ».

De « Prince Albert » werd eveneens gebouwd op de werven van Hoboken, toebehoorende aan de Maatschappij Cockerill. Door het bouwen van dit schip, werd niet alleen werk verschaft aan onze scheepswerf, maar ook aan talrijke aanverwante bedrijven.

Het programma, in 1928 door het Bestuur van het Zeewezen opgevat, is thans volledig afgewerkt. Tusschen Dover en Oostende, varen thans twee snelvarende motorschepen met een groot laadvermogen, vier mazout-turbinebooten en een car-ferry.

Bovendien, worden voor het oogenblik kaden in beton aangelegd, voorzien van sterke electrische kranen, verder een bijzondere kade voor het in- en ontschepen van auto's. Ook de inrichtingen worden verbeterd met het oog op een druk verkeer.

Het Bestuur wijdt bijzonder zijn aandacht aan de publiciteit, vooral door het uitgeven van talrijke brochures. Het commissieloon dat aan de reisagentschappen verleend wordt, ten einde hun toeristische cliënteel aan te lokken, werd ook tot het vervoer van koopwaren uitgebreid.

1937 une vogue égale à celle des années précédentes. Malheureusement l'Administration de la Marine a dû se résigner à les supprimer à partir du dimanche 29 août, les disponibilités en matériel étant insuffisantes par suite de la mise hors service du paquebot *Princesse Marie-José*. Cette suppression a permis de renoncer à la location d'un bateau étranger.

Pour assurer le trafic intense des mois de juillet, août et septembre derniers, l'Administration a été contrainte de faire assurer par des paquebots étrangers 58 traversées simples, dont 18 en remplacement du paquebot *Princesse Marie-José*, mis hors service par suite de son abordage, le 8 août dernier, par un steamer anglais.

Le car-ferry *London-Istanbul* connaît un succès croissant. De 1927 à 1933 le nombre de véhicules transportés fluctua entre 1,200 et 1,400. Une publicité habile et une meilleure organisation permirent de porter ce chiffre à 4,708.

Dès la mise en service, en 1935, du car-ferry *London-Istanbul*, on atteignit le chiffre record de 10,444 voitures transportées. D'emblée notre marine enlevait la quatrième place parmi les transporteurs de véhicules, pour en prendre la tête, l'année suivante, avec une avance de 2,500 voitures. Ce succès est confirmé et même renforcé par les résultats de 1937.

Le *London-Istanbul* a été mis en service du 1^{er} juin au 30 septembre 1937. Il a transporté 6,004 voitures et les recettes (autos et voyageurs) ont été de 3,650,000 francs environ.

Le fait saillant de l'année a été la mise en service du motorship *Prince Albert*, du même type que le *Prince Baudouin*. Il présente les mêmes caractéristiques que son aîné, mais développe une vitesse légèrement supérieure.

A la suite du *Prince Baudouin*, il est devenu le détenteur du titre envié de « motorship le plus rapide du monde ». Détail appréciable, il peut transporter environ 1,800 pasagers, soit 100 de plus que le *Prince Baudouin*.

Le *Prince Albert* a été de même construit par les chantiers de Hoboken appartenant à la Société Cockerill. La construction de cette unité est venue alimenter à point nommé l'activité, non seulement de notre chantier naval, mais aussi de nombreuses industries connexes.

Le programme conçu par l'Administration de la Marine, en 1928, est aujourd'hui complètement réalisé. La ligne Ostende-Douvres est desservie à ce jour par deux motorships rapides et de grande capacité, par quatre turbiniers-mazoutiers et par un car-ferry.

De plus on travaille actuellement à la construction de quais bétonnés, pourvus de grues électriques puissantes, d'un quai spécial pour l'embarquement et le débarquement des autos et à l'amélioration des installations en vue d'un trafic intense.

L'Administration consacre tout spécialement son attention à la publicité, notamment en éditant de nombreuses brochures. Les commissions réservées aux agences de voyages pour attirer leur clientèle touristique ont été étendues aux transports de marchandises.

De vooruitzichten voor 1938 zijn bemoedigend; men zal echter rekening moeten houden met een vermoedelijke verhoging der bedrijfskosten met zoowat 5 miljoen frank. Zij zullen hoofdzakelijk te wijten zijn aan de stijging der brandstoffen, mazout en stookolie.

Ten slotte, brengt uw Commissie hulde aan de bedrijvigheid van dezen dienst, maar vernieuwt zij den wensch dat de Rijksmarine een industriële boekhouding invoere en de inbedrijfneming van den dienst zou toevertrouwd worden aan een zelfstandige Regie, onder de controle van den Staat.

2. Belgische koopvaardij.

In ons verslag over de begroting van 1937, werd den nadruk gelegd op de onbeduidende plaats ingenomen door onze koopvaardij in de wereldvloot en haar zwak aandeel in het verkeer van onze havens.

Sindsdien, werd een merkelijke vooruitgang geboekt, zooals blijkt uit volgende statistische gegevens:

Tonnemaat aangevoerd in de Belgische havens.

	Jaar 1935	Jaar 1936	Eerste 8 maanden van 1937
Algemeen verkeer ...	25,027,114	26,203,528	20,904,000
Belgische schepen ...	2,290,945	2,343,651	1,968,480
% van het geheel ...	9.1	9.—	9.4

Haven van Antwerpen. (In ton.)

Ingekomen goederen in			
't algemeen ...	13,928,058	12,479,873	8,887,592
Onder Belgische vlag ...	1,084,167	1,204,189	1,003,390
% ...	7.7	9	11

Uitgevoerd. (In ton.)

In 't algemeen ...	12,110,194	12,771,886	9,379,625
Onder Belgische vlag ...	1,051,048	983,190	860,073
% ...	8.7	7.7	9

Wij lieten tevens uitschijnen dat de aangroei van onze vloot en de moderniseering er van ten achteren stonden, ten opzichte van wat in het buitenland werd gepresteerd.

Wij houden er aan vast te stellen, dat insgelijks, in dit opzicht, een lofwaardige krachtsinspanning werd gedaan.

De Koopvaardij bestond, op 1 Januari 1937, uit 101 schepen met:

Globale bruto-tonnenmaat ...	360,734	registerton
Globale netto-tonnenmaat ...	241,895	registerton
Totaal laadvermogen ...	510,000	ton

Les perspectives pour 1938 sont encourageantes, mais il faudra tenir compte d'une augmentation probable des dépenses d'exploitation de l'ordre de 5 millions de francs environ. Elle procédera avant tout de la hausse des combustibles, mazout et fuel-oil.

Enfin, votre Commission, tout en rendant hommage à l'activité de ce service, renouvelle le vœu de voir la Marine de l'Etat adopter une comptabilité industrielle et envisager la constitution d'une régie autonome, chargée de l'exploitation du service, sous le contrôle de l'Etat.

2. Marine marchande belge.

Notre rapport sur le budget de 1937 mettait en relief la place insignifiante occupée par notre marine marchande dans la flotte mondiale et sa faible participation dans le trafic de nos ports nationaux.

Depuis, un progrès appréciable a été réalisé, ainsi que le montrent les chiffres statistiques suivants:

Tonnage entré dans les ports belges.

	Année 1935	Année 1936	8 premiers mois de 1937
Trafic général ...	25,027,114	26,203,528	20,904,000
Navires belges ...	2,290,945	2,343,651	1,968,480
% de l'ensemble ...	9.1	9.—	9.4

Port d'Anvers. (En tonnes.)

Marchandises entrées en			
général ...	13,928,058	12,479,873	8,887,592
Sous pavillon belge ...	1,084,167	1,204,189	1,003,390
% ...	7.7	9	11

Sorties. (En tonnes.)

En général ...	12,110,194	12,771,886	9,379,625
Sous pavillon belge ...	1,051,048	983,190	860,073
% ...	8.7	7.7	9

Nous faisons remarquer de même que l'accroissement de notre marine et sa modernisation retardaient sur les efforts accomplis à l'étranger.

Nous nous plaisons à constater que, également de ce côté, un effort louable a été accompli.

La marine marchande comportait au 1^{er} janvier 1937:

101 navires: tonnage brut global ...	360,734	tonneaux
tonnage net global ...	241,895	tonneaux
portée en lourd totale ...	510,000	tonnes

Vermindering, tijdens het jaar 1937, ingevolge verkopen aan het buitenland:

5 stoomschepen met een totaal laadvermogen van 19,960 ton, zijnde van 17 tot 37 jaar oud.

Geen verliezen noch andere verkopen hebben zich voorgedaan.

Nieuwe in dienst gestelde schepen: 3 motoreenheden met een totaal laadvermogen van 24,800 ton.

De aanwinst is gelijk aan ongeveer 5,000 ton aan vervoervermogen, met inbegrip van 2 koelruimten van 8,500 kubieke voet aan boord van een dezer schepen.

Die aanwinst is anderzijds nog toegenomen, ten gevolge van de grootere rendeeing bij de exploitatie van die schepen, waarvan een in dienst de snelheid bereikt van 15 knopen, de andere van 12 tot 12.5 knopen; de snelheid van de verkochte schepen bedroeg 8 en 9 knopen.

Ook dient nog de indienststelling vermeld, bij den aanvang van het jaar, van een nieuw tankschip, met motor, hebbende een totaal laadvermogen van 15,250 ton, ter vervanging van een tankschip van 12,350 ton, dat 11 jaar oud was. (Die vervanging komt reeds voor op de schepenlijst, op 1 Januari 1937.)

De Belgische reederij heeft daarenboven op Belgische werven bestellingen gedaan voor:

8 schepen ter lange omvaart, met een totaal laadvermogen van 47,240 ton;

5 schepen voor de kustvaart, met een totaal laadvermogen van 3,775 ton.

Voor dien bouw, werden door het Rijk kredieten verleend tot beloop van gemiddeld 75 t. h. van den constructie-prijs.

De indienststelling van een dezer eenheden is nakend; de andere zullen volgen, in 1938 en aanvang 1939.

De schepen zijn voor bepaalde soorten vervoer bestemd, en de bouw er van werd aangepast aan de bijzondere vereischen van den dienst waarvoor ze zijn bestemd.

Aldus wordt de vernieuwing en de rationaliseering van de Belgische handelsvloot flink aangemoedigd, doch zoo een groot deel van de verdienste bij die werking aan de Regeering toekomt, dan moeten wij ook vaststellen dat belangrijke reederijen er hebben toe bijgedragen, dank zij belangwekkende aankopen die geschieden zonder hulp vanwege de Regeering. Dit is het geval wat de vier schepen betreft, waarvan de indienststelling hooger werd vermeld.

« Het Fonds van het Zeewezen » moet het de Regeering mogelijk maken op blijvende wijze tusschen beide te komen. De oprichting er van werd in 1936 aangekondigd. In den tekst achteraan artikel 149 van de begrooting van de buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1937, wordt de oprichting van het fonds verantwoord.

Die tekst werd ook opgenomen in de nota tot verantwoording van de ramingen van het ontwerp van begrooting voor orde voor het dienstjaar 1938 (stuk n° 4-XXII van de Kamer der Volksvertegenwoordigers). Maar die tekst, lijk hij werd opgesteld, volstaat niet om aan het Fonds van het Zeewezen de onontbeerlijke hulpmiddelen te verstrekken; het fonds schijnt overigens niet te beantwoorden aan de inzicht-

Diminution au cours de l'année 1937, par ventes à l'étranger:

5 vapeurs d'une portée en lourd totale de 19,960 tonnes âgés de 17 à 37 ans.

Il n'y a pas eu de pertes ni d'autres aliénations.

Navires neufs mis en service: 3 unités à moteur d'une portée en lourd totale de 24,800 tonnes.

Le gain est de 5,000 tonnes environ de capacité de transport, y compris 2 cales frigorifiques de 8,500 pieds cubes à bord de l'un de ces navires.

Ce gain se trouve, d'autre part, augmenté en raison du rendement plus élevé à l'exploitation de ces navires dont l'un a une vitesse en service de 15 nœuds, les autres 12 à 12.5 nœuds; vitesse des navires vendus: 8 et 9 nœuds.

A signaler aussi l'entrée en service au début de l'année d'un navire à citerne neuf, à moteur, de 15,250 tonnes de portée en lourd, remplaçant un navire citerne âgé de 11 ans et de 12,350 tonnes. (Ce remplacement est déjà porté à la liste des navires au 1^{er} janvier 1937.)

L'armement belge a en outre en commande sur chantiers belges:

8 navires pour le long cours de 47,240 tonnes de portée en lourd totale;

5 navires pour le cabotage de 3,775 tonnes de portée en lourd totale.

Pour ces constructions, l'Etat a accordé des crédits à concurrence de 75 p. c. en moyenne du prix de la construction.

La mise en service de l'une de ces unités est imminente; les autres suivront en 1938 et début de 1939.

Ces navires sont destinés à des trafics déterminés et leur construction est adaptée aux nécessités particulières du service auquel ils seront affectés.

Une impulsion vigoureuse est ainsi donnée au renouvellement et à la rationalisation de la flotte marchande belge et si une bonne part de mérite dans cette action revient au Gouvernement, constatons que des armements importants y ont contribué par des acquisitions intéressantes effectuées sans aide gouvernementale. C'est le cas pour les quatre navires dont la mise en service est signalée plus haut.

La permanence des interventions gouvernementales doit être assurée par le « Fonds de la Marine ». Sa création annoncée dès 1936, trouve sa base dans le libellé, inséré à la suite de l'article 149, dans le budget des recettes et des dépenses extraordinaires de l'exercice 1937.

Nous retrouvons ce libellé dans la note à l'appui des évaluations du projet de budget pour ordre pour l'exercice 1938 (document n° 4, XXII de la Chambre des Représentants). Mais, tel qu'il est rédigé, ce libellé est insuffisant pour fournir au Fonds de la Marine les moyens d'action indispensables; il ne semble d'ailleurs pas répondre aux intentions en vue desquelles il fut créé. Les prêts consentis

ten waarmee het werd opgericht. De leeningen die tegen een kleinen interest worden toegestaan, tot aanmoediging van den scheepsbouw, zijn aflosbaar onder vorm van annuïteiten die dan opnieuw kunnen geleend worden tot stijving van het fonds. Aldus verschafte het Fonds van het Zeewezen een doelmatig en blijvend middel tot bestrijding van de werkloosheid in dit bedrijf. Uw Commissie is van oordeel dat er, met het oog op het gevaar van stijging der werkloosheid, reden is om het in de begroting voor orde voorziene bedrag van 18,000,000 te verhoogen tot 33 mil-650,000, welke som verantwoord wordt als volgt:

Overschot op artikel 135 van de buitengewone begroting voor 1936 :

a) aanmoediging voor het bouwen van zee-schepen fr.	17,400,000
b) steun aan de koopvaardijvloot	800,000

Overschot op artikel 149 van de buitengewone begroting voor 1937 :

a) steun aan de koopvaardijvloot fr.	15,400,000
b) interesten van de toegestane leeningen, ongeveer	50,000
c) aflossingen op leeningen (geen enkele vervaldag werd voorzien voor 1938)	—
	33,650,000

Onze vloot dient tot elken prijs verjongd en uitgebreid, opdat de Belgische vlag haar deel hebbe in het verkeer met de landen die nauwe betrekkingen onderhouden met onze handel en onze nijverheid.

Volgende tabel is merkwaardig in dit opzicht :

Bijzondere handel van België

In- en uitvoer gerangschikt volgens de streken waarnaar er geen scheepvaartlijn onder Belgisch vlag bestaat. (De cijfers werden opgemaakt volgens de statistieken van de douane.)

à un taux d'intérêt modique en vue d'encourager la construction navale sont remboursables sous forme d'annuités dont le produit peut être mobilisé en vue de la réalimentation du fonds par voie d'emprunt. On trouve ainsi dans le Fonds de la Marine un moyen efficace et permanent pour combattre le chômage dans ce secteur de l'économie. Votre Commission est d'avis qu'en égard au danger de recrudescence du chômage, il y aurait lieu d'augmenter le chiffre de 18 millions prévu au budget par ordre et de le porter à 33,650,000 francs, somme justifiée comme suit :

Reliquat sur l'article 135 du budget extraordinaire de 1936 :

a) encouragement à la construction marine fr.	17,400,000
b) aide à la marine marchande	800,000

Reliquat sur l'art. 149 du budget extraordinaire de 1937 :

a) aide à la marine marchande	15,400,000
b) intérêts sur les prêts consentis, environ ...	50,000
c) remboursements sur prêts (aucune échéance prévue en 1938)	—
	Fr. 33,650,000

Il faut à tout prix rajeunir et développer notre flotte afin de faire participer le pavillon belge au trafic avec les pays qui entretiennent des rapports étroits avec notre commerce et notre industrie.

Le tableau ci-dessous est édifiant à cet égard :

Commerce spécial de la Belgique

Importations et Exportations groupées par régions vers lesquelles il n'existe pas de ligne de navigation sous pavillon belge.

(Chiffres établis suivant les statistiques de la douane.)

	Invoer Importations		Uitvoer Exportations	
	1935	1936	1935	1936
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Canada.				
Canada	310,944	748,326	126,662	109,238
Britsch- en Portugeesch Indië, Ceylon.				
Indes britanniques, portugaises, Ceylan	502,150	423,000	189,500	183,600
Iran.				
Iran	128,400	142,000	12,270	9,300
Oost-Azië : China, Japan, Hong-Kong, Strait Settlements, Nederlandsch Indië, Achter-Indië.				
Extrême-Orient : Chine, Japon, Hong-Kong, Strait Settlements, Indes néerlandaises, Indo-Chine	131,460	142,060	432,100	442,866

<i>Zuid-Amerika, Westkust, Chili, Columbia, Peru, Ecuador.</i> Amérique du Sud, Côte Occidentale, Chili, Colombie, Pérou, Equateur...	134,300	184,730	29,030	33,200
<i>Britsch, Fransch- en Portugeesch-West-Afrika, Unie van Zuid-Afrika.</i> Afrique occidentale britannique, française, portugaise. Union Sud-Africaine	92,810	84,420	251,056	305,700
<i>Baltische en Scandinavische landen : Denemarken, Baltische landen, Finland, Noorwegen, Zweden, Polen, Danzig.</i> Baltique, Pays Scandinaves : Danemark, Pays Baltes, Finlande, Norvège, Suède, Pologne, Dantzig	2,196,000	2,631,100	1,186,650	1,492,100
<i>Ierland.</i> Irlande	8,400	10,670	277,810	288,930
<i>'t Nabije Oosten : Griekenland, Turkije, Roemenië.</i> Proche Orient : Grèce, Turquie, Roumanie	92,000	267,300	46,940	32,820

De aandacht van de Commissie werd ook gevestigd op den wanhopigen toestand van de garnaalvisserij. Dit vraagstuk werd verleden jaar bij de openbare bespreking van de begroting van verkeerswezen opgeworpen en wordt thans bestudeerd door een interministerieele commissie, opgericht op 31 Juli 1937.

Uw Commissie heeft den wensch uitgedrukt op de hoogte te worden gehouden van de werkzaamheden van gemelde Commissie, op de uitslagen waarvan de belanghebbenden met ongeduld wachten. Intusschen hoopt zij dat het mogelijk is de toelage voorzien voor de organismen voor goedkoop krediet te verhoogen, ten einde de kleine reeders in staat te stellen hun materieel te moderniseeren en te vernieuwen. Gezien de hooge interesten door de banken geëischt, is dit thans voor die kleine reeders onmogelijk.

LUCHTVAART.

Bij den aanvang zijner uiteenzetting over dit gedeelte, houdt uw verslaggever er aan een diepgevoelde hulde te brengen aan de slachtoffers van de luchtvaartramp, te Steene, waarbij alle inzittenden-reizigers en leden van de bemanning van het vliegtuig der lijn Francfort-Brussel, het leven inschoten.

Daar het rechterlijk onderzoek nog niet ten einde is, hoort het uw Commissie niet toe een meening vooruit te zetten, nopens de in het gedrang te brengen verantwoordelijkheden.

De rampen te Steene en te Oran zijn de eenige die wij hebben te betreuren gehad, tijdens de jongste twee jaar.

De Ministerieele Commissie, ingesteld door den heer Minister M.-H. Jaspar en belast met het onderzoek nopens het ongeval te Oran, diende haar verslag in tijdens

L'attention de la Commission a été retenue également par la situation désespérée dans laquelle se trouve l'industrie de la pêche aux crevettes. Cette question, qui avait été soulevée au cours de la discussion publique du budget des transports de l'année dernière, est actuellement soumise à une Commission interministérielle, créée le 31 juillet 1937.

Votre Commission a exprimé le désir d'être renseignée sur la marche de ses travaux, dont les résultats sont attendus impatiemment par les intéressés. En attendant, elle espère qu'il sera possible d'augmenter la subvention prévue pour les organismes de crédit à bon marché afin de donner aux petits armateurs la possibilité de moderniser et de renouveler leur matériel, ce qui, en raison du taux élevé réclamé par les banques, leur est actuellement impossible.

AERONAUTIQUE.

En abordant cette partie de son exposé, votre rapporteur tient à adresser un hommage ému aux victimes de la catastrophe aérienne de Steene, dans laquelle tous les occupants — passagers et membres de l'équipage de l'avion de la ligne Francfort-Bruxelles — laissèrent la vie.

L'enquête judiciaire n'étant pas terminée, il n'appartient pas à votre Commission d'émettre une opinion au sujet des responsabilités à mettre en cause.

Les catastrophes de Steene et d'Oran sont les seules que nous ayons eu à déplorer au cours de ces deux dernières années.

La Commission ministérielle, instituée par M. le Ministre M.-H. Jaspar, chargée d'une enquête au sujet de l'accident d'Oran, a déposé son rapport au cours de juillet

de maand Juli laatstleden. Zij kwam tot het besluit dat de juiste oorzaak van het ongeval niet kon worden bepaald.

Haar taak werd daarna uitgebreid tot de studie van de herinrichting van het Bestuur der burgerlijke luchtvaart, waarvan zij de gebreken en de leemten had vastgesteld, zoowel met het oog op de inwendige structuur er van als wat betreft zijn betrekkingen met de middens die belang vinden bij den vooruitgang op luchtvaartgebied en vooral met de Sabena.

In onze uiteenzetting, zullen wij de gelegenheid hebben om de maatregelen bekend te maken, die werden voorgesteld, ten einde op betere wijze de luchtveiligheid te verzekeren en om de werking van het Departement, bij de vervulling van zijn taak, doeltreffender te maken.

Wij zullen achtereenvolgens den toestand van onze luchtvaart onderzoeken op gebied van:

- a) het vliegmaterieel;
- b) het luchtvaart-personeel;
- c) de infrastructuur;
- d) de constructie van het luchtvaart-materieel;
- e) de handelsluchtvaart.

Vliegmaterieel.

Omtrent het aankopen en het aanwenden van vervoer-vliegtuigen, heeft de Oran-commissie geen misbruiken of onregelmatigheden vastgesteld. Wel heeft men den vinger gelegd op onvolmaaktheden; die zijn echter te wijten aan de moeilijkheden welke de wetenschap en de techniek in hun huidige stand nog niet hebben kunnen verhelpen. Zij zijn de oorzaak van de onveiligheid die nog op de luchtvaart drukt.

De Sabena is er steeds mee begaan om die onvolmaaktheden te overwinnen en getroost zich heel wat inspanningen te dien einde.

Het is de taak van het Ministerie van Verkeerswezen, door middel van den Technischen Dienst van de Luchtvaart, de maatregelen door de exploitanten getroffen te controleeren en in de hand te werken.

Derhalve houdt de veiligheid, die de eerste voorwaarde is van het bestaan en de toekomst van onze luchtvaart, nauw verband met de waarde en den goeden gang van den officieelen Technischen Dienst.

Zoowel in het opzicht van het personeel als wat de toerusting betreft, beantwoordt de Technische Dienst aan de hem opgedragen taak. Zijn rendement is echter niet wat zij zou moeten zijn, uit hoofde van de structuurgebreken die zijn samenhang belemmeren en geschillen van bevoegdheid doen ontstaan. Daarbij bestaat er geen verband met de inrichtingen die aangewezen zijn om mede te werken aan de gemeenschappelijk na te streven ontwikkeling van de luchtvaart in ons land. Die inrichtingen zijn:

- a) de militaire luchtvaart;
- b) de Sabena;
- c) het toeristisch vliegwezen;

dernier. Elle aboutit à la conclusion que la cause exacte de l'accident n'a pu être déterminée.

Sa mission fut ensuite étendue à l'étude de la réorganisation de l'administration civile de l'aéronautique, dont elle avait constaté les défauts et les lacunes, tant du point de vue de sa structure interne que de ses rapports avec les milieux intéressés au progrès de la navigation aérienne et tout particulièrement avec la Sabena. Nous aurons l'occasion de signaler dans notre exposé les mesures proposées en vue de mieux assurer la sécurité aérienne et de rendre plus efficace l'activité du Département dans l'accomplissement de sa mission.

Nous examinerons la situation de notre aéronautique successivement dans le domaine:

- a) du matériel volant;
- b) du personnel navigant;
- c) de l'infrastructure;
- d) de la construction du matériel aéronautique;
- e) de l'aviation marchande.

Matériel volant.

La commission d'Oran n'a pas relevé d'abus ou d'irrégularités en ce qui concerne l'achat et l'utilisation des appareils de transport. Sans doute, des imperfections ont été constatées; mais elles sont dues aux difficultés auxquelles la science et la technique, dans leur état actuel, n'ont pas encore trouvé le moyen de remédier. Elles constituent le degré d'insécurité encore inhérente à la navigation aérienne.

La Sabena a le souci constant de porter remède à ces imperfections et ne ménage pas ses efforts à cette fin.

Mais il appartient au Département des Transports, par la voie notamment du Service technique de l'Aéronautique, de contrôler les mesures prises par les exploitants et d'y collaborer.

C'est ainsi que la sécurité, qui conditionne l'existence et l'avenir de notre navigation aérienne, est étroitement liée à la valeur et au bon fonctionnement du Service technique officiel.

Tant du point de vue du personnel que de celui de l'équipement, le Service technique répond à la tâche qui lui est assignée. Son rendement n'est toutefois pas ce qu'il devrait être, du chef de vices de structure qui nuisent à sa cohésion et engendrent des conflits d'attribution. De plus il n'existe pas de liens avec les organismes qualifiés pour collaborer à l'œuvre commune du développement de l'aéronautique dans notre pays. Ces organismes sont:

- a) l'aviation militaire;
- b) la Sabena;
- c) l'aviation touristique;

- d) de luchtvaartconstructie;
- e) de luchtvaart-afdeelingen onze Universiteiten.

Door de Oran-commissie werd een herinrichtingsplan ontworpen, waardoor een einde zal kunnen worden gemaakt aan het huidige regime. De eenheid van den Technischen Dienst zal voortaan worden verzekerd, evenals diens samenwerking met de militaire luchtvaart en met de universiteiten. Uw Commissie betreurt echter dat die medewerking niet werd uitgebreid tot de Sabena die, uit hoofde van haar ondervinding en van haar dagelijksche behoeften, nochtans volkomen aangewezen is om zich bij die studies aan te sluiten. Het is de exploitant die in de allereerste plaats voordeel moet trekken uit de verworven resultaten.

Het werd insgelijks noodig bevonden de contrôle op de transportvliegtuigen te versterken, alsook de afschaffing van elke andere contrôle-inrichting.

Door de Commissie werd insgelijks de instelling gevraagd van een vaste commissie voor de veiligheid van het luchtvervoer, die aan den Minister de suggesties zou voorleggen, voortvloeiende uit haar onderzoeken nopens de ongevallen-risico's.

B. Luchtvaartpersoneel.

Uw Commissie brengt graag hulde aan de beroepsbekwaamheid van onze vliegers: zij verdienen aller vertrouwen door hun gewetens- en jivervollen arbeid die op schitterende uitslagen kan bogen.

De Commissie drukt opnieuw den wensch uit die verdiensten officieel te zien erkennen, namelijk door het verleen van het vliegersbrevet en van onderscheidene andere graden, door een degelijke organisatie van de aangenomen en gesubsidieerde luchtvaartschool, die er moet voor zorgen dat de nieuwe vliegers waardig zijn van de ouderen.

De Oran-Commissie heeft gevraagd wat volgt:

1) de exploitatie van de luchtvaartlijnen dient zóó opgevat, dat de vliegtuigbestuurder geen sportieve mentaliteit krijgt, t.i.z. de bestuurder mag niet trachten tot elken prijs het bevel uit te voeren om vertraging te vermijden. De eerste eisch is veiligheid; de regelmatigheid komt maar in de tweede plaats;

2) de vervoervliegtuigen moeten van automatische stuurtoestellen voorzien worden en van sommige verbeteringen, als registreerinstrumenten, gordels voor vliegtuigbestuurders, enz.;

3) er hoeft beter gezorgd te worden voor de rust van de vliegtuigbestuurders ter lange omvaart; zij moeten onder een strengere tucht staan en hun gezondheid moet van dichtbij worden nagegaan. De Sabena ging trouwens reeds dien weg op.

- d) la construction aéronautique;
- e) les sections aéronautiques de nos Universités.

La commission d'Oran a élaboré un programme de réorganisation qui mettra fin au régime actuel. L'Unité du Service Technique sera désormais assurée, de même que sa collaboration avec l'aviation militaire et les universités. Votre Commission regrette toutefois que cette collaboration n'ait pas été étendue à la Sabena, qui, à raison de son expérience et de ses besoins quotidiens, est cependant tout indiquée pour être associée à ces études. C'est l'exploitant qui doit bénéficier en tout premier lieu des résultats obtenus.

Le contrôle renforcé des avions de transport public par l'administration de l'aéronautique a été également reconnu nécessaire, de même que la suppression de tout autre organisme de contrôle.

La Commission a demandé également la création d'une commission permanente de sécurité des transports aériens, qui ferait au Ministre les suggestions résultant de ses enquêtes sur les risques d'accident.

B. Personnel navigant.

Votre Commission tient à rendre hommage à la capacité professionnelle du personnel navigant de nos lignes aériennes et à lui exprimer la confiance qu'il a méritée par un travail aussi consciencieux et assidu que brillant. Elle renouvelle le vœu émis l'année dernière de voir consacrer officiellement ses mérites, notamment par l'octroi du brevet de navigateur et des diverses autres licences, et afin que les nouveaux éléments soient dignes de leurs aînés, par une organisation adéquate de l'enseignement de l'Ecole agréée et subsidée de navigation aérienne.

La Commission d'Oran a demandé que:

1) L'exploitation des lignes de transport soit conçue de telle sorte que le pilote n'acquière pas une mentalité trop sportive, c'est-à-dire qu'il ne cherche à exécuter un ordre coûte que coûte, afin d'éviter les retards. Le mot devrait être: subordonner la régularité à la sécurité.

2) Que les avions de transport soient équipés de pilotes automatiques et de certains perfectionnements, tels des instruments enregistreurs, des ceintures pour pilotes, etc.

3) Que le repos des pilotes longs courriers soit amélioré, leur discipline renforcée et leur santé surveillée de très près; la Sabena est déjà entrée dans cette voie.

C. Infrastructuur.

Het tragisch ongeval dat zich, in November jongstleden, te Oostende voerde, bevestigt ongelukkiglijk de gegrondheid van de bemerkingen vooruitgezet in ons verslag van het voorgaande jaar, nopens de ontoereikendheid der luchtvaartbasissen.

Zonder in het minst hierin den oorsprong te willen opzoeken van het ongeval, ligt het niettemin voor de hand dat de Belgische luchtvaartterreinen op het huidig oogenblik te bekromper zijn, omringd door gevaarlijke hindernissen, dat zij onvoldoende zijn ontruimd en niet in het bezit zijn van de onmisbare veiligheidstoerusting. Daarbij, wordt het vliegtuig-verkeer nabij de luchtvaartstations in gevaar gebracht door de onvoldoende controle op de in de lucht zijnde toestellen.

Aldus werden wij er toe gebracht volgende vragen te stellen :

1) welk gebruik werd gemaakt van de kredieten ingeschreven op de begrotingen van verkeerswezen, voor de jongste jaren, zoo op de gewone als op de buitengewone begrotingen;

2) welk gevolg werd, in 1937, gegeven aan de opmerkingen uitgedrukt door uw Commissie;

3) welk programma door het Departement wordt voorzien voor het jaar 1938.

Uit het ons verstrekt antwoord, moeten wij afleiden dat men nog steeds aan het stadium der voorafgaande studies is gebleven en dat, buiten de werken noodig voor het onderhoud van het materieel, slechts verbeteringen van ondergeschikten aard werden aangebracht. De kredieten voorzien voor de dringende werken en de veiligheidsuitrustingen die onophoudelijk door de verbruikers worden gevraagd, werden niet benuttigd.

Op de buitengewone begroting voor 1935, kwam een krediet voor van 1,220,500 frank, waarvan slechts fr. 807,569.57 werden opgebruikt; op die van 1936 werd een krediet uitgetrokken van 1,240,500 frank, waarvan slechts fr. 550,088.75 werden uitgegeven. In 1937, werd, op rekening van den D. E. H., een krediet van 14,800,000 frank voorzien voor de luchtvaartterreinen te Brussel en te Oostende. Het werd niet aangesproken.

Deze betreurenswaardige toestand wordt toegeschreven aan de afwezigheid van een behoorlijk ingerichten bevoegden dienst. Uw Commissie hoopt dat dit zonder verwijl zal verholpen worden door de herinrichting van het bestuur, volgens het plan ontworpen door de Onderzoekscommissie van Oran.

De voornaamste maatregelen, vooruitgezet door uw Commissie, waren de volgende :

1) het aanhoudend gevaar en de bezwaren uit den weg ruimen, die voor de burgerlijke vliegtuigen voortspuiten uit de aanwezigheid, op het luchtvaartterrein te Haren, van militaire eskadrilles, waarvan de bewegingen aan de controle van de burgerlijke overheid ontsnappen :

C. Infrastructure.

Le tragique accident survenu à Ostende en novembre dernier confirme malheureusement le bien fondé des remarques formulées dans notre rapport de l'année dernière concernant l'insuffisance des bases aéronautiques.

Sans vouloir le moins du monde y voir l'origine de l'accident, il n'en est pas moins vrai qu'à l'heure actuelle les aérodromes belges sont exigus, entourés d'obstacles dangereux, qu'ils sont insuffisamment dégagés et manquent de l'équipement de sécurité indispensable. Au surplus, la circulation des avions près des aéroports est mise en péril par l'insuffisance du contrôle des appareils en vol.

Nous avons ainsi été amenés à demander :

1) quel usage a été fait des crédits inscrits aux budgets des Transports pour les derniers exercices, tant à l'ordinaire qu'à l'extraordinaire.

2) quelle suite a été donnée en 1937 aux observations émises par votre Commission.

3) quel programme est envisagé par le Département pour l'année 1938.

Nous devons conclure de la réponse qui nous fut donnée qu'on en resta aux études préliminaires et que les travaux, en dehors de ceux nécessités par l'entretien du matériel, n'ont porté que sur des améliorations de détail. Les crédits prévus pour les travaux urgents et les équipements de sécurité réclamés sans cesse par les usagers n'ont pas été utilisés.

Au budget extraordinaire de 1935 figurait un crédit de 1,220,500 francs, dont 807,569.57 seulement ont été utilisés; à celui de 1936 était inscrit un crédit de 1,240,500 fr. dont 550,088.75 seulement ont été dépensés. En 1937, il était prévu, à charge de l'Orec, un crédit de 14,800,000 francs pour les aérodromes de Bruxelles et d'Ostende. Il est resté sans emploi.

On attribue cette carence regrettable à l'absence d'un service compétent convenablement organisé. Votre Commission espère qu'il y sera remédié sans tarder, par la réorganisation de l'administration suivant le plan esquissé par la Commission d'enquête d'Oran.

Les mesures principales préconisées par votre Commission étaient les suivantes :

1) supprimer le danger permanent et les inconvénients résultant pour les avions civils de la présence à l'aérodrome de Haren des escadrilles militaires dont les évolutions échappent au contrôle des autorités civiles.

2) het landingsterrein vergrooten, de ligging er van verbeteren, het beter geschikt maken voor het opstijgen en landen bij slecht weder, en op de vliegvelden de noodige inrichtingen voorzien voor de inbedrijfneming der luchtlijnen. Deze maatregelen, naar gelang van de noodwendigheden, tot de andere vliegvelden uitbreiden;

3) aan de diensten belast met de grondbescherming der luchtlijnen, de inrichting, het personeel en de toerusting geven die het meest geschikt zijn.

Uw Commissie dringt opnieuw aan, in verband met het ernstig en bestendig gevaar van botsingen, opdat de toegang tot het vliegveld van Haren zou ontzegd worden aan al de legervliegtuigen die er niet volstrekt noodig zijn. Zij is van meening dat sommige militaire formaties, zonder al te veel bezwaar, naar de burgerlijke vliegvelden van ondergeschikt belang zouden kunnen overgebracht worden, naar Antwerpen of, eventueel, naar Oostende waar het verkeer van burgerlijke verkeersvliegtuigen veel minder druk is. Het ware, evenwel, redelijk al de gemengde vliegvelden af te schaffen.

Het Departement van Verkeerswezen deed tot de voorafgaande formaliteiten overgaan, met het oog op den aankoop van de terreinen noodig voor de vergroting van de luchthaven van Brussel en de vervanging van het vliegveld van Oostende-Steene — waarvan de ontoereikendheid niet moet bewezen worden — door een nieuwe basis die te Middelkerke-Raversijde zou aangelegd worden.

Bij gebrek aan bevoegde technici, kon dit plan niet verder doorgevoerd worden en werden de kredieten dan ook niet opgebruikt. Met deze uitlegging nam de Commissie echter geen genoegen, vermits er talloze bevoegde jonge krachten zijn, die niets beters vragen dan te werken.

Onder de werken die in 1937 toegewezen werden, vermelden wij eenige aanvullende toerusting en het bouwen van loodsen en luchtstations in de vliegvelden van tweede rang, zooals deze van Het Zoute, Bierset en Spa.

De Commissie van Oran erkende eveneens de noodzakelijkheid de infrastructuur te verbeteren. Haar ontwerp tot herinrichting der luchtvaart voorziet het instellen van een Directie, in het bijzonder belast met de infrastructuur en de veiligheid der vliegtuigen tijdens de vlucht, alsmede van een bestendige veiligheidscommissie voor het luchtvervoer, belast met het onderzoek van de ongevallen.

Ten slotte, dringt uw Commissie nogmaals aan opdat de gemeente- en provinciebesturen er toe zouden aangespoord worden om meer belang te stellen in de ontwerpen tot inrichting en uitbreiding der vliegvelden.

Het programma, door het Departement voor 1938 uitgewerkt, schijnt te beantwoorden aan de meest dringende behoeften, bijaldien het oordeelkundig uitgevoerd wordt. Uw Commissie zal aan den Minister vragen dat hij er krachtig de hand aan houde.

Het voorziet :

a) *Op de gewone begroting :*

Onderhoud der bestaande inrichtingen en toerusting	1,000,000
Indienststelling van telewriters tusschen het vliegveld van Brussel en het vliegveld van Croydon	130,000

2) agrandir le terrain d'atterrissage, en améliorer l'assiette, l'équiper convenablement pour les évolutions des avions par mauvais temps et doter l'aérodrome des installations nécessaires à l'exploitation des lignes aériennes. Etendre ces mesures, d'après les besoins, aux autres aérodromes.

3) donner aux services chargés d'assurer la protection terrestre des lignes aériennes l'organisation, le personnel et les équipements appropriés.

Votre Commission insiste à nouveau, eu égard au danger grave et permanent de collision, pour que soient éloignés de l'aérodrome de Haren tous les avions militaires dont la présence n'y est pas absolument indispensable. Elle pense qu'au besoin certaines formations militaires pourraient sans trop d'inconvénients être déplacées dans les aérodromes civils secondaires, à Anvers ou éventuellement à Ostende, où le trafic d'avions civils est beaucoup moins intense. Il serait toutefois plus rationnel de supprimer tous les aérodromes mixtes.

Le Département des Transports a fait procéder aux formalités préliminaires pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'agrandissement de l'aéroport de Bruxelles et au remplacement de l'aérodrome Ostende-Steene — sur l'insuffisance duquel il est superflu d'insister — par une nouvelle base qui serait créée à Middelkerke-Raversijde.

C'est faute de techniciens compétents que la réalisation de ce projet n'a pas été poussée plus loin et que les crédits n'ont pas été utilisés. Cette explication n'a pas satisfait la Commission, puisqu'il existe une pléiade de jeunes compétences qui ne demandent qu'à pouvoir travailler.

Parmi les travaux adjugés en 1937, nous relevons quelques équipements accessoires et la construction de hangars et d'aérogares dans les aérodromes d'importance secondaire, tels que ceux du Zoute, de Bierset et de Spa.

La Commission d'Oran a reconnu également la nécessité urgente de perfectionner l'infrastructure. Son projet de réorganisation de l'aéronautique prévoit la création d'une Direction spécialement chargée de l'infrastructure et de la sécurité des avions en vol, de même que celle d'une commission permanente de sécurité des transports aériens, chargée des enquêtes sur les accidents.

Enfin, votre Commission insiste à nouveau pour que les autorités communales et provinciales soient engagées à témoigner plus d'intérêt aux projets d'établissement et d'aménagement d'aérodromes.

Le programme élaboré par le Département pour 1938 paraît correspondre aux besoins les plus urgents dans la mesure où il sera réalisé judicieusement. Votre Commission demande à M. le Ministre d'y tenir vigoureusement la main.

Il prévoit :

a) *Au budget ordinaire :*

Entretien des installations et équipements existants	1,000,000
Mise en service de téléscripteurs reliant l'aérodrome de Bruxelles à l'aérodrome de Croydon	130,000

b) *Op de buitengewone begrooting :*

Radiohoekmeter te Brussel...	100,000
Afstandsbediening van den hoekmeter van Diegem ...	100,000
Landingsradiolicht op ultra korte golven (Brussel) ...	1,950,000
Korte golfzender voor weerberichten...	100,000
Automatische opnemers van weerberichten (Brussel) ...	100,000
Hoekmeter te Antwerpen en diverse benodigdheden ...	200,000
Luchthaven te Spa ...	750,000
Aankoop en geschiktmaking van gronden te Brussel ...	7,000,000
Idem te Oostende-Raversijde ...	3,000,000
Allerlei werken te Bierset, Kiewit, Het Zoute Tienen ...	2,500,000

D. *Bouw van het vliegmaterieel.*

Op dat gebied, wij onderlijnden dit reeds in ons verslag van verleden jaar, heeft het Ministerie van Verkeerswezen een belangrijke taak te vervullen. In antwoord op ons verzoek om inlichtingen over wat in den laatsten tijd gebouwd werd en over de plannen voor 1938, heeft de heer Minister er op gewezen dat die taak hoofdzakelijk bestaat in het samenordenen van het programma van aankoop, zoowel van militaire als van burgerlijke vliegtuigen, waarbij men rekening houdt met de productiemogelijkheden van de fabrikanten en aan die fabrikanten richtlijnen geeft voor hun productie. « Om nuttig werk te verrichten », vervolgt de Minister, « dient men op te treden in nauwe verstandhouding met het Ministerie van Landsverdediging, met den Dienst van de Luchtvaart en met de Sabena. Die organismen zouden in ruime mate kunnen beroep doen op de nationale nijverheid ».

Die samenwerking, waarover de Minister het had, werd reeds tot stand gebracht met het militair bestuur. Een gemengd burgerlijk-militair comité werd belast met de studie van de groote vraagstukken die de burgerlijke en de militaire luchtvaart gemeen hebben. De Commissie juicht dien maatregel toe. Zij betreurt echter dat het burgerlijk bestuur op zoo weinig praktische verwezenlijkingen kan wijzen en geen volledig plan heeft. Dit in gebreke blijven staat in verband, lijkt de Minister zelf erkent, « met de vele moeilijkheden die het gevolg zijn o.m. van het volledig gemis van organisatie ». Dit was ook de meening van de Oran-commissie. De hervorming van het Bestuur moet dan ook het uitgangspunt zijn van een gezonde en samenhangende politiek in zake vliegwezen.

Voor 1938, heeft het Departement zeer weinig voorzien. Het komt neer op een toelage van 100,000 fr. voor het inrichten van een wedstrijd van lichte vliegtuigen en een toelage van 100,000 fr. aan de Commissie tot Standardiseering, die de nationale voortbrenging van grondstoffen en van onderdeelen moet aanmoedigen.

b) *Au budget extraordinaire :*

Radiogoniomètre à Bruxelles ...	100,000
Commande à distance du goniomètre de Dieghem	100,000
Radiophare d'atterrissage à ondes ultra-courtes (Bruxelles) ...	1,950,000
Emetteur à ondes courtes pour avis météorologiques ...	100,000
Inscripteurs automatiques pour réception de messages météorologiques (Bruxelles) ...	100,000
Goniomètre à Anvers et équipements divers ...	200,000
Aérogare de Spa...	750,000
Acquisition et aménagement de terrains à Bruxelles ...	7,000,000
Idem à Ostende-Raversyde ...	3,000,000
Travaux divers à Bierset-Kiewit-Zoute-Tirlemont	2,500,000

D. *Construction du matériel aéronautique.*

La mission dévolue au Département des Transports dans ce domaine, comme nous l'avons fait ressortir dans notre rapport de l'année dernière, est importante. En réponse à notre question, portant sur les constructions réalisées ces derniers temps et sur les projets pour 1938, M. le Ministre précise que cette mission consiste essentiellement à coordonner les programmes d'achat des principaux usagers — tant militaires que civils — compte tenu avec les possibilités de production des fabricants, et à orienter les efforts de ces derniers. Il ajoute que « pour pouvoir faire œuvre utile, il faut pouvoir agir en collaboration étroite avec le Département de la Défense nationale, Service de l'aéronautique et de la Sabena, qui pourraient recourir largement à l'industrie nationale ».

La collaboration précitée a été réalisée avec l'administration militaire. Un Comité mixte civil-militaire est chargé d'étudier les grands problèmes communs aux deux aéronautiques. La Commission se réjouit de cette mesure. Mais, en ce qui concerne l'activité de l'administration civile, votre Commission regrette de devoir enregistrer si peu de réalisations pratiques et l'absence d'un programme d'ensemble. Cette carence provient, comme M. le Ministre le reconnaît lui-même, « des difficultés nombreuses résultant du manque complet d'organisation ». Tel était de même l'avis de la Commission d'Oran. Aussi la réforme de l'administration doit-elle constituer le point de départ d'une politique aéronautique saine et cohérente.

Les projets envisagés par le Département pour 1938 se réduisent à très peu de chose : une subvention de 100,000 francs pour l'organisation d'un concours d'aviation légère et un subside de 100,000 francs à la Commission de standardisation, chargée d'encourager la production nationale de matières premières et de pièces élémentaires.

Daarbij kregen de constructeurs faciliteiten voor sommige proefnemingen.

Het lijkt ons nochtans nuttig te wijzen op enkele belangrijke uitslagen die, niettegenstaande het ontbreken van een bepaald programma, in den laatsten tijd bereikt werden.

In 1936-1937, heeft een Belgische firma *onder vergunning* zeven groote drie-motorige vliegtuigen gebouwd voor rekening van de Sabena (de bestelling geschiedde rechtstreeks zonder tusschenkomst van het Departement).

In den loop van de jaren 1935-1936, werden zoowat 35 militaire vliegtuigen (geheel en gedeeltelijk) in België gebouwd.

Drie vliegtuigmotoren, oorspronkelijk model, respectievelijk van 25, 32 en 45 P. K., werden gehomologeerd en er werden zoowat zestien eenheden voortgebracht (zonder tusschenkomst van het Departement).

In 1931, werd een gemeenschappelijk plan voor een militair vliegtuig ontworpen door het burgerlijk en het militair vliegwezen.

De tusschenkomst van het Departement van Verkeerswezen bedroeg fr. 1,500,000; het programma gaf aanleiding tot het ontstaan van een oorspronkelijk Belgisch model waarvan, daarna, belangrijke reeksen werden besteld. Dit is een bewijs van hetgeen door een oordeelkundig opgemaakt programma kan worden bekomen.

Een gelijkaardige poging had plaats, toen door de Sabena, onder waarborg van het Departement van Verkeerswezen, aan een Belgischen fabrikant de bestelling werd gedaan van een drie-motorig transportvliegtuig (18 plaatsen). Op dit oogenblik is het toestel nog niet klaar.

In het geheel, werden in België, van 1930 af, 32 oorspronkelijke model-vliegtuigen gemaakt, waarvan 20 toestellen voor toerisme, sport, met eenzit, lichte, enz.; drie transportvliegtuigen en negen militaire vliegtuigen.

Al die modellen ontmoetten natuurlijk niet evenveel bijval: zes van de oorspronkelijke modellen voor toerisme werden daarna nog gereproduceerd op meer dan een exemplaar, waaruit hun waarde blijkt; geen enkel model voor het vervoer bestemd werd werkelijk tot dit doel aangewend; twee oorspronkelijke militaire modellen werden in reeks door het Belgisch leger besteld, en een er van werd zelfs in reeks besteld door een vreemde Mogendheid.

Hoe gering ook die uitslagen zijn, blijkt er niettemin uit dat er middelen bestaan om oorspronkelijke modellen tot stand te brengen en om serie-toestellen te bouwen.

Een oordeelkundig gebruik kon er slechts worden van gemaakt door de samenordering van de aankoopprogramma's.

E. Handelsluchtvaart. De Sabena.

Het belangrijkste gedeelte van de begroting: 16,000,000 op 26,000,000, wordt door dien tak van onze burgerlijke luchtvaart opgeslorpt. Een bijzondere aandacht werd er dan ook door de Commissie aan gewijd.

Onze handelsluchtvloot moet zich op de hoogte houden van de vorderingen die met een snel tempo op het gebied van het luchtvervoer worden verwezenlijkt. Anderzijds, is op 31 December 1937 de geldigheidsdatum verstreken van

Il y a, en outre, quelques facilités accordées aux constructeurs pour divers essais.

Il paraît cependant utile de signaler quelques-uns des principaux résultats obtenus ces derniers temps, malgré l'absence d'un programme déterminé.

En 1936-1937, une Maison belge a construit *sous licence* sept grands trimoteurs pour le compte de la Sabena (commande directe sans intervention du Département).

Au cours des années 1935-1936, quelque 35 avions militaires ont été construits — en tout ou en partie — en Belgique.

Trois moteurs d'aviation prototypes — de 25, 32 et 45 CV. respectivement — ont été homologués et la production en a atteint quelque seize unités (sans l'intervention du Département).

Un programme pour un avion militaire a été établi, en 1931, conjointement par les aéronautiques civile et militaire.

L'intervention du Département des transports a été de 1,500,000 francs; mais le programme a donné lieu à la production d'un prototype belge dont l'armée a ensuite commandé des séries importantes. Ceci est une preuve de ce qui peut être obtenu par un programme judicieux.

Une tentative analogue eut lieu lorsque la Sabena commanda avec une garantie du Département des transports un avion trimoteur de transport (18 places), à un fabricant belge. L'appareil n'est pas encore achevé à l'heure actuelle.

En tout, le nombre d'avions prototypes réalisés en Belgique depuis 1930 (inclus) est de 32, dont 20 avions de tourisme, de sport, monoplaces, légers, etc.; trois avions de transport et neuf avions militaires.

Tous ces prototypes n'eurent évidemment pas le même succès: six des prototypes de tourisme furent encore reproduits par la suite à plus d'un exemplaire, ce qui consacre leur valeur; aucun des prototypes de transport n'a été réellement utilisé à cette fin; deux prototypes militaires furent commandés en série par l'armée belge et l'un d'entre eux fut même commandé en série par un Etat étranger.

Pour maigres que soient ces résultats, ils prouvent néanmoins que les moyens de créer des prototypes et de produire des appareils de série existent.

C'est essentiellement la coordination des programmes d'achat qui doit en assurer une utilisation judicieuse.

E. Aviation marchande. La Sabena.

C'est cette branche de notre aviation civile qui absorbe la part la plus importante du budget: 16,000,000 de francs sur 26,000,000 de francs. Aussi la Commission y a-t-elle consacré une attention spéciale.

Il importe que notre aviation marchande soit à la hauteur des progrès, réalisés à un rythme rapide dans les transports aériens. D'autre part, le statut de notre aviation marchande, fixé par la loi du 25 mai 1929, est venu à

het statuut onzer handelsluchtvaart, bepaald bij de wet van 25 Mei 1929. Tijdens de vergadering van 23 December, werd een wet goedgekeurd ten einde dien duur voorloopig te verlengen, in afwachting dat een definitief statuut zou worden opgemaakt. Ten slotte, werd de Commissie op de hoogte gebracht van een ernstig incident dat zich heeft voorgedaan bij het opmaken van het ontwerp van begrooting voor 1938, incident waardoor de Sabena gevaar liep in de onmogelijkheid te worden gesteld haar bedrijvigheid voort te zetten.

De noodige maatregelen dringen zich dus op, ten einde onze handelsluchtvaart in het bezit te stellen van een wettelijk en financieel regime, aangepast aan haar werking en aan haar geleidelijke ontwikkeling.

Doch, alvorens de toekomst te beschouwen, dienen eerst de uitslagen onderzocht, die onder het regime van 1929 werden bereikt.

A. Uitslagen van het tijdperk 1929-1937.

In ons verslag over de begrooting voor 1937, hebben wij de beginselen uiteengezet, die tot dusver de betrekkingen regelden tusschen de Sabena, den Belgischen Staat en de Kolonie van Belgisch Congo, alsmede de inrichting van het luchtvervoer ten laste der openbare begrootingen.

Deze beginselen kan men samenvatten als volgt :

— concentratie, in een enkel organisme, met een wettelijk statuut begiftigd, waardoor het een Nationale Maatschappij met handelsbeheer wordt, van al het luchtvervoer ten laste van de Belgische gemeenschap, zoowel in België en Europa als in Belgisch Congo en Afrika;

— volledige controle door den Staat en de Kolonie van het programma, de begrooting en het beheer der Maatschappij, maar zelfstandigheid van deze binnen de perken van het programma en de begrooting die voorzien zijn;

— algemeen beginselprogramma opgemaakt voor het tijdperk 1929-1937 en het globaal voor hetzelfde tijdperk overeenkomend krediet, vastgesteld op 234 miljoen — hetzij gemiddeld 26 miljoen per jaar.

Dit programma en dit krediet hielden slechts rekening met de diensten van de Maatschappij in Europa, daar de binnendiensten in Congo hun middelen van bestaan vonden in het druk gebruik dat de Kolonie er van maakte, en de verbinding België-Congo in 1929 te slecht bekend was, om reeds op dit tijdstip de kosten te ramen.

Ofschoon het complex van de lijnen door de Sabena bediend, met de algemeene beginselen strookt, vastgelegd in de wet van 1929, is zij toch het algemeen programma dat toen onder de oogen gezien werd, te buiten gegaan.

In 1929, had zij de volgende *belangrijke lijnen* in bedrijf :

In Europa: Brussel-Londen, Brussel-Parijs, Brussel-Amsterdam, Brussel-Keulen met, bovendien, eenige binnenlandsche en seizoenlijnen.

expiration le 31 décembre 1937. Une loi a été votée, au cours de la séance du 23 décembre, pour le proroger provisoirement, en attendant qu'un statut définitif soit élaboré. Enfin, la Commission a été saisie d'un incident grave à l'occasion de la rédaction du projet de budget pour 1938, incident qui faillit mettre la Sabena dans l'impossibilité de continuer son activité.

Des mesures de redressement s'imposent donc en vue de doter l'aviation marchande d'un régime légal et financier approprié à son fonctionnement et à son développement progressif.

Mais, avant d'envisager l'avenir, examinons d'abord les résultats obtenus sous le régime établi en 1929.

A. Résultats de la période 1929-1937.

Dans notre rapport sur le budget de 1937, nous avons exposé les principes qui ont présidé jusqu'à présent aux rapports entre la Sabena, l'Etat belge et la Colonie du Congo belge, ainsi qu'à l'organisation des transports aériens à charge des budgets publics.

Ces principes se résument comme suit :

— concentration en un seul organisme, doté d'un statut légal, qui en fait une société nationale à gestion commerciale, de tous les transports aériens assurés à charge de la collectivité belge, tant en Belgique et en Europe qu'au Congo belge et en Afrique;

— contrôle complet par l'Etat et par la Colonie du programme, du budget et de la gestion de la Société, mais autonomie de celle-ci dans le cadre du programme et du budget prévus;

— programme général de principe établi pour la période 1929-37 et crédit global correspondant pour la même période fixé à 234 millions — soit à 26 millions par année en moyenne.

Ce programme et ce crédit ne tenaient compte que des services d'Europe de la Société, les services intérieurs au Congo trouvant leurs ressources par l'utilisation intensive qu'en faisait la Colonie, et la liaison Belgique-Congo étant encore trop mal connue en 1929 pour en prévoir le coût à cette époque.

L'ensemble des lignes créées par la Sabena, tout en étant conforme aux directives générales tracées par la loi de 1929, a néanmoins dépassé le programme général envisagé à cette époque.

En 1929, les *principales* lignes exploitées étaient les suivantes :

En Europe: Bruxelles-Londres, Bruxelles-Paris, Bruxelles-Amsterdam, Bruxelles-Cologne et en outre quelques lignes intérieures et saisonnières en Belgique.

In Afrika : Léopoldville-Boma, Léopoldville-Coquilhatville, Léopoldville-Luluabourg-Elisabethville.

De voornaamste verbindingen die sedertdien tot stand kwamen, zijn :

1) In Europa : Brussel-Hamburg-Kopenhagen-Malmö-Stockholm, in 1930 gesticht en in 1936 tot Stockholm verlengd.

Brussel-Dusseldorf-Essen-Berlijn, in 1932 gesticht (Sabena alleen, sedert 1935 gesplitst).

Brussel-Praag, in 1937 gesticht.

Brussel - Frankfort - Neurenberg - Munchen, gesticht in 1937.

Keulen-Brussel-Parijs (nachtpostlijn, gesticht in 1934).

2) In Congo : Lijn Leopoldville-Coquilhatville, in 1931 verlengd tot Stanleyville.

3) Verbinding België-Congo.

Proefvluchten in 1932, onderbroken tengevolge van de bezuinigingspolitiek der Regeering.

Lijn Brussel-Leopoldville, ingehuldigd op 23 Februari 1935.

Verlenging van Leopoldville tot Elisabethville, met aansluiting naar Madagascar, in November 1935.

Wijziging der route. Versnelde dienst :

Brussel-Leopoldville-Lusambo en

Brussel - Stanleyville - Elisabethville, met ingang van 8 October 1936.

Op al deze lijnen, heeft de Sabena thans vasten voet gevat en kan haar toestand gerust de vergelijking doorstaan met al de buitenlandsche luchtnetten.

Men moet zich rekenschap geven van het kapitaal, niet alleen in geld, maar ook en vooral in spanning en werk van allen aard, dat belegd werd in de oprichting en de werking dezer lijnen.

Een kapitaal is een inbreng dien men niet prijsgeven mag, maar renderend maken moet.

In de hierbijbevoegde tabellen (zie volg. blz.) vindt men :

1) de statistiek van het vervoer gedurende het betrokken tijdperk;

2) de bedrijfsuitkomsten.

Men gelieve er vooral het volgende van te onthouden :

a) de geleidelijke toeneming van het aantal afgelegde kilometers en van de kilometrische tonnenmaat — zulks in verband met de uitbreiding van het in bedrijf genomen net dat wij hooger aanduiden.

Aldus steeg het aantal kilometer-tonnen van 816,981, in 1929, tot 3,160,295 in 1936, hetzij een aangroei van 425 t. h.;

b) de geleidelijke toeneming van het vervoer, wat duidelijk in het licht gesteld wordt door onderstaande vergelijkende gegevens :

En Afrique : Léopoldville-Boma, Léopoldville-Coquilhatville, Léopoldville-Luluabourg-Elisabethville.

Les principales liaisons créées depuis sont :

1) En Europe : Bruxelles-Hambourg-Copenhague-Malmö-Stockholm, créée en 1930, prolongée jusqu'à Stockholm en 1936.

Bruxelles-Dusseldorf-Essen-Berlin, créée en 1932 (Sabena seul, dédoublée depuis 1935).

Bruxelles-Prague, créée en 1937.

Bruxelles-Francfort-Nuremberg-Munich, créée en 1937.

Cologne-Bruxelles-Paris (ligne postale de nuit, créée en 1934).

2) Au Congo : Ligne Léopoldville-Coquilhatville, prolongée jusqu'à Stanleyville en 1931.

3) Liaison Belgique-Congo.

Vols d'essais commencés en 1932, interrompus par la politique de compressions budgétaires du Gouvernement.

Ligne Bruxelles-Léopoldville, inaugurée le 23 février 1935.

Prolongation de Léopoldville à Elisabethville, avec correspondance vers Madagascar, en novembre 1935.

Modification d'itinéraire. Service accéléré :

Bruxelles-Léopoldville-Lusambo et

Bruxelles-Stanleyville-Elisabethville, à partir du 8 octobre 1936.

Sur toutes ces lignes, la Sabena a, à l'heure actuelle, pris pied et sa situation se compare favorablement à l'ensemble des réseaux aériens étrangers.

Il faut se rendre compte du capital, non seulement d'argent, mais aussi et surtout d'efforts et de travail de toute nature, qui a été investi dans la création et le fonctionnement de ces lignes.

Un capital, c'est une mise de fonds qu'il importe de ne pas abandonner, mais de faire fructifier.

Les tableaux ci-annexés (v. p. suiv.) donnent :

1) les statistiques de transports réalisés pendant la période envisagée;

2) les résultats financiers acquis.

Il convient d'en retenir spécialement les points suivants :

a) l'augmentation progressive des kilomètres parcourus et du tonnage kilométrique offert — ceci en corrélation avec l'extension du réseau exploité que nous avons indiqué ci-dessus. C'est ainsi que le nombre des tonnes-kilomètres offertes passe de 816,981 en 1929 à 3,160,295 en 1936, soit un accroissement de 425 p. c.;

b) l'augmentation progressive des transports effectués, dont les éléments les plus intéressants se comparent comme suit :

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
<i>Verkeersstatistiek :</i>	—	—	—	—	—	—	—	—
Statistiques de trafic :								
<i>Beschikbare km.-t. :</i>								
T.-km. offertes :								
<i>Europa</i>								
Europe	553,421	1,104,970	1,225,663	1,159,021	1,083,264	1,151,015	1,690,011	2,605,237
<i>Congo.</i>								
Congo	262,560	223,979	214,076	158,208	149,818	171,645	228,648	168,288
<i>Luchtverbinding België-Congo.</i>								
Liaison Belgique-Congo	—	—	—	—	—	—	147,840	386,075
<i>Totaal. — Total</i>	815,981	1,328,949	1,439,739	1,317,229	1,233,082	1,322,660	2,066,499	3,160,295
<i>Vervoerde km.-t. :</i>								
T.-km. transportées :								
<i>Europa.</i>								
Europe	157,370	296,367	368,118	366,353	471,856	512,965	801,723	1,085,992
<i>Congo.</i>								
Congo	116,396	151,390	143,837	104,710	116,621	135,444	137,069	104,571
<i>Luchtverbinding België-Congo.</i>								
Liaison Belgique-Congo	—	—	—	—	—	—	79,415	250,283
<i>Totaal. — Total</i>	273,766	447,757	511,955	471,063	588,477	648,409	1,018,207	1,440,846
<i>Vervoerde kilometers-passagiers :</i>								
Kilomètres passagers transportés :								
<i>Europa.</i>								
Europe	778,420	1,805,940	2,236,480	2,644,380	3,562,740	4,030,110	6,453,650	8,807,141
<i>Congo.</i>								
Congo	880,530	1,165,450	987,530	699,190	851,980	956,140	955,910	789,430
<i>Luchtverbinding België-Congo.</i>								
Liaison Belgique-Congo	—	—	—	—	—	—	588,100	1,726,650
<i>Totaal. — Total</i>	1,658,950	2,971,390	3,224,010	3,343,570	4,414,720	4,986,250	7,997,660	11,323,221
<i>Km.-t. vervoerde post :</i>								
T.-km. courrier postal transporté :								
<i>Europa.</i>								
Europe	2,875	15,202	21,698	15,073	12,318	11,189	15,448	20,746
<i>Congo.</i>								
Congo	22,567	24,087	28,141	26,586	22,538	29,568	29,445	19,783
<i>Luchtverbinding België-Congo.</i>								
Liaison Belgique-Congo	—	—	—	—	—	—	15,555	52,948
<i>Totaal. — Total</i>	25,442	39,289	49,839	41,659	34,856	40,717	60,448	93,477

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
<i>Bedrijfscoëfficiënt :</i>	—	—	—	—	—	—	—	—
Coefficient d'exploitation :								
<i>Europa.</i>								
Europe	278	292	276	253	222	201	122	134
<i>Congo.</i>								
Congo	83	60	49	44	59	49	51	47
<i>Luchtverbinding België-Congo.</i>								
Liaison Belgique-Congo	—	—	—	—	—	—	128	104
<i>Bedrijfsontvangsten :</i>								
Recettes d'exploitation :								
<i>Europa.</i>								
Europe	—	—	—	—	6,269,880	6,435,555	13,543,673	16,867,763
<i>Congo.</i>								
Congo	3,978,406	6,050,838	6,638,403	5,824,420	7,214,490	6,815,063	6,129,102	3,944,282
<i>Luchtverbinding België-Congo.</i>								
Liaison Belgique-Congo	14,122,006	16,778,677	15,699,908	9,499,526	—	—	2,464,049	6,093,132
<i>Totaal: — Total</i>	18,100,412	22,824,515	22,338,311	15,323,946	13,484,370	13,250,618	22,136,824	26,905,177
<i>Kostprijs (bedrijf) van de beschikbare km.-t. :</i>								
Prix de revient (exploitation) de la t.-km. offerte :								
<i>Europa.</i>								
Europe	20.02	16.03	15.40	12.70	12.83	11.25	9.77	8.69
<i>Congo.</i>								
Congo	44.58	44.89	58.11	26.51	28.81	19.30	13.56	12.58
<i>Luchtverbinding België-Congo.</i>								
Liaison Belgique-Congo	—	—	—	—	—	—	21.40	16.37
<i>Toelagen :</i>								
Subventions :								
<i>Europa.</i>								
Europe	14,743,354	22,939,167	24,550,045	16,218,522	16,549,391	15,498,154	11,658,251	13,279,615
<i>Congo.</i>								
Congo	—	—	686,959	—	—	—	—	599,696
<i>Luchtverbinding België-Congo.</i>								
Liaison Belgique-Congo	—	—	—	715,215	260,588	259,526	947,247	548,920
<i>Totaal. — Total</i>	14,743,354	22,939,167	25,237,004	16,933,737	16,809,979	15,757,680	12,605,498	14,428,231

	In 1929	In 1936	Vermeer- dering
Km. passagiers	1,658,950	11,323,221	570 %
Km.-t. post	8,651	93,477	980 %

c) de geleidelijke vermindering van den bedrijfscoëfficiënt die, voor het bedrijf in Europa, tot 278 t. h. in 1929, op 134 t. h. in 1936 valt, hetzij een teruggang van 50 t. h.

Wegens den belastingswaarborg die de Kolonie voor het bedrijf in Congo verleent, heeft de bedrijfscoëfficiënt van de lijnen in Congo vrijwel geen handelsbeteekenis;

d) de vermindering van de uitgaven per kilometer-ton, ondanks de indienststelling van hoe langer hoe meer geperfectioneerde vliegtuigen en de stijgende eischen van de cliënteel.

Voor Europa, vallen zij van fr. 20.02, in 1929, op fr. 8.69 in 1936, hetzij een vermindering van 56 t. h.

Voor de lijnen in Congo, vallen zij van fr. 44.58, in 1929, op fr. 15.78, hetzij een vermindering van 65 t. h.

Voor de verbinding België-Congo, vallen zij van fr. 21.40, in 1935, op fr. 16.37 in 1936.

e) de klimmende vermeerdering van de handelsontvangsten die, van 18,100,412 fr. in 1929, stijgen tot 27,284,389 fr. in 1936 (vermeerdering met 50 t. h.).

Men dient daarbij op te merken dat in die ontvangsten voor 1929 meer dan 14,000,000 fr. begrepen was, voortkomende van den waarborg van de Kolonie, hetzij 78 t. h., terwijl die post, in 1936, maar 4,500,000 bedraagt, hetzij 16 t. h. van de gezamenlijke ontvangsten.

Dit wil zeggen dat de eigenlijke handelsontvangsten, die zoowat 4,000,000 fr. beliepen, in 1929, gestegen zijn tot 22 miljoen 500,000, in 1936. Een vermeerdering dus van 460 t. h.

Sommige afwijkingen in die tabel moeten even toegelicht worden, ten einde misvattingen te voorkomen :

a) Tijdens de crisisperiode 1930-1935, is een zekere stilstand ingetreden in de pogingen tot expansie in Europa en in de verwezenlijking van de lijn België-Congo, waarvan de eigenlijke voorbereiding begonnen was sedert 1932;

b) de bedrijfsontvangsten in Congo en de daaraan beantwoordende bedrijfs-coëfficiënten houden grootendeels verband met het feit dat de Kolonie de lading waarborgt, en zijn dus geen eigenlijke handelsontvangsten;

c) de Kolonie voert, van 1930 tot 1935, een eenigszins weifelende en zelfs een wat onlogische politiek en heeft lijnen trapsgewijze afgeschaft, die zij pas en met groote kosten had opgericht: sedert het jaar 1935, toen de lijn België-Congo werd opgericht, zijn de meeste vroegere Congoleesche lijnen weder in werking, maar zij werden samengebracht in de exploitatie van de lijn België-Congo.

	En 1929	En 1936	Augmen- tation
km. passagiers	1,658,950	11,323,221	570 %
T.-km. courrier postal ...	8,651	93,477	980 %

c) la diminution progressive du coefficient d'exploitation, qui, pour les exploitations d'Europe, passe de 278 p.c. en 1929 à 134 p.c. en 1936, soit une diminution de 50 p.c.

Etant donné la garantie de chargement accordée par la Colonie pour les exploitations du Congo, le coefficient d'exploitation des lignes du Congo n'a guère de signification commerciale;

d) la diminution des dépenses par tonne-kilomètre offerte, ce malgré la mise en service d'avions de plus en plus perfectionnés et les exigences croissantes de la clientèle.

Pour l'Europe elles passent de fr. 20.02 en 1929 à fr. 8.69 en 1936, soit une diminution de 56 p. c.

Pour les lignes du Congo, elles passent de fr. 44.58 en 1929 à fr. 15.75, soit une diminution de 65 p. c.

Pour la liaison Belgique-Congo, elles passent de fr. 21.40 en 1935 à fr. 16.37 en 1936.

e) l'augmentation progressive des recettes commerciales, qui, de 18,100,412 francs, en 1929, passent à 27,284,389 francs, en 1936 (augmentation de 50 p. c.).

Il faut remarquer cependant qu'en 1929, ces recettes comportaient plus de 14,000,000 de francs, provenant de la garantie de la Colonie, soit 78 p. c., alors qu'en 1936 les recettes ne comportent plus que 4,500,000 francs de garantie de la colonie, soit 16 p. c. des recettes totales.

Cela revient à dire que les résultats commerciaux proprement dits font passer les recettes de quelque 4,000,000 de francs en 1929, à 22,500,000 en 1936. Cela correspond à une augmentation de 460 p. c.

Certaines anomalies qui se constatent dans ce tableau appellent quelques mots d'explication, car elles pourraient conduire à des appréciations erronées :

a) La période 1930-1935, années de crise, a marqué une certaine stagnation dans l'effort d'expansion en Europe et dans la réalisation de la ligne Belgique-Congo, dont la préparation effective avait commencé dès 1932.

b) Les recettes d'exploitation au Congo — et les coefficients d'exploitation correspondants — sont dues en grande partie à la garantie de chargement de la Colonie, et ne représentent donc pas les résultats commerciaux proprement dits.

c) La Colonie, pratiquant une politique plutôt hésitante et même un peu illogique de 1930 à 1935, a graduellement supprimé des lignes qu'elle venait d'établir à grands frais: depuis 1935, année où la liaison Belgique-Congo a été créée, la plupart des anciennes lignes du Congo ont été rétablies, mais elles ont été groupées dans l'exploitation de la liaison Belgique-Congo.

Aldus wordt de afwisselende lijn van de bedrijfsuitslagen in Congo, die op een eerste zicht wat verwonderlijk voorkomt, begrijpelijk.

De jaarlijksche toelagen.

Laten wij vooreerst opmerken dat het gemiddeld door de wet van 1929 voorziene bedrag van 26 miljoen nooit bereikt werd door de verleende toelagen en dat de som van de toelagen voor het heele tijdsverloop 1929-1937 niet hoger is dan 160 miljoen frank, waar men, in 1929, 234 miljoen had voorzien.

Daarbij dient nog opgemerkt, dat het programma der in 1929 voorziene lijnen heel wat overschreden werd, lijk wij het hoger reeds aantoonde, en dat de toelage van 160 miljoen frank ook aangesproken werd voor de lijn België-Congo, die sedert 1935 opgericht werd, iets wat niet voorzien was in 1929.

Het zou nochtans een vergissing zijn die cijfers zoo maar aan te nemen, want de bijzondere omstandigheden voortvloeiende uit het wettelijk regime der verleende toelagen, de buitengewone inkrimpingen tijdens de crisisjaren 1930-1935, de redenen van technischen aard, dit alles draagt er toe bij om de werkelijke beteekenis van de uitslagen, lijk zij tot uiting komen in het bedrag der toelagen, in een valsch daglicht te plaatsen.

Wij willen er eene beknopte uiteenzetting over geven:

Eenerzijds, wordt in de wet van 1929 voorzien, dat de Maatschappij een fonds moet oprichten voor de vernieuwing van het vliegmaterieel, gestijfd door jaarlijksche dotaties waarvan het bedrag overeenstemt met de waardevermindering van dit materieel; anderzijds, dat de Staat voor de Maatschappij den dienst verzekert van de interesten en van de terugbetaling der obligataire leeningen, waarvan de opbrengst heeft gediend tot den aankoop van het materieel.

Aldus werd een reserve samengesteld die, gedurende de crisisperiode, werd aangewend ten einde den financieelen steun van den Staat te verminderen.

Aan een anderen kant, is de Sabena, om redenen van technischen aard, gedeeltelijk haar eigen verzekeraar. Zij moet dus een verzekeringsfonds vormen in verhouding tot de waarde van haar vloot. Die bewerking veroorzaakt natuurlijk een verhooging van de toelage.

Bij wijze van besparing, werden de dotaties van dit verzekeringsfonds tijdens de crisisjaren verlaagd, waartoe trouwens reden bestond, ten aanzien van de uitzonderlijke zekerheid waarmede, gedurende dit tijdperk, de exploitatie van de diensten door de Maatschappij geschiedde.

Ten slotte, had de strenge besparing — te strenge zelfs in het thans door ons beschouwde opzicht — toegepast door den Staat, tijdens de jongste jaren, voor gevolg dat, ondanks de vermelde uitbreidingen van het net, de Maatschappij niet alleen verhinderd werd om evenzeer haar vloot in getal te versterken, met al wat hierbij dient gevoegd als kosten van afschrijving, van verruiling, van uitrusting van materieel en van onderhoudsinrichtingen, doch insgelijks om over te gaan tot de normale vernieuwing van haar bestaande vloot.

Cela explique les variations un peu surprenantes, à première vue, des résultats des exploitations au Congo.

Les subventions annuelles.

Tout d'abord, il faut remarquer que la moyenne de 26 millions, prévue par la loi de 1929, n'a jamais été atteinte, par les subsides accordés et que le total des subventions pour toute la période 1929-1937 ne dépassera pas 160 millions de francs, chiffre qu'il faut rapprocher des 234 millions prévus en 1929.

Encore le programme des lignes envisagées en 1929 a-t-il été sensiblement dépassé — ainsi que nous l'indiquons ci-dessus — et le subside de 160 millions couvre-t-il également l'entière de la liaison Belgique-Congo, réalisée depuis 1935, ce en supplément de ce qui était prévu en 1929.

Ce serait cependant se leurrer que d'admettre ces chiffres tels quels car des circonstances spéciales découlant du régime légal des subventions accordées, des compressions exceptionnelles, opérées pendant les années de crise de 1930-1935, et des raisons d'ordre technique se rencontrent pour fausser la signification réelle des résultats que ces montants des subventions sont censés traduire.

Nous allons les exposer succinctement:

La loi de 1929 prévoit, d'une part, que la Société doit constituer un fonds de renouvellement du matériel volant, alimenté au moyen de dotations annuelles dont le montant correspond à la dépréciation de ce matériel; d'autre part, que l'Etat assure à la Société le service d'intérêt et de remboursement des emprunts obligataires dont le produit a servi à l'acquisition du matériel.

De ce fait, il s'est constitué une réserve qui, pendant la période de crise, a été utilisée dans le but de diminuer l'assistance financière de l'Etat.

D'autre part, pour des raisons d'ordre technique, la Sabena est en partie son propre assureur. Elle doit donc se constituer un fonds d'assurance en rapport avec la valeur de sa flotte. Cette opération provoque évidemment une augmentation de la subvention.

Par mesure de compression, les dotations de ce fonds d'assurance ont été réduites pendant les années de crise, ce qui trouvait d'ailleurs sa signification dans la sécurité exceptionnelle avec laquelle la Société exploitait ses services à cette époque.

Enfin, l'économie rigoureuse — trop rigoureuse même du point de vue qui nous occupe ici — pratiquée par l'Etat pendant ces dernières années, avait eu pour effet, malgré les extensions signalées du réseau, d'empêcher la Société, non seulement d'augmenter parallèlement la flotte avec tout ce que cela entraîne de frais d'amortissement, de rechanges, d'équipement, d'outillage et d'installations d'entretien, mais encore de procéder au renouvellement normal de sa flotte existante.

Aldus vertoont het cijfer der toegepaste afschrijvingen een neiging tot vermindering, dan wanneer het logisch zou moeten worden verhoogd.

Van 6 1/2 miljoen, in 1929, wordt het ongeveer 7 1/2 miljoen, in 1934, en nagenoeg 5 miljoen, in 1936.

Die toestand was volstrekt abnormaal; ook ondervond de Maatschappij er den weerslag van, sedert 1936-1937. Sindsdien, en vooral in 1937-1938, is de Maatschappij er toe genoopt gansch haar vloot in blok te vernieuwen, deze aan te vullen door elementen die onmisbaar zijn voor de uitvoering van haar aangedikt programma en, daarenboven, de uitrusting van haar grond-installaties hiermede in overeenstemming te brengen.

De lasten waaraan de Staat aldus gedurende verschillende jaren heeft willen ontkomen, duiken thans natuurlijk in massa weder op, dit met des te meer drang, daar de prijs van elke eenheid zeer is toegenomen, ten gevolge van de verbeteringen door de wetenschap gedurende dien tijd gebracht aan de vliegtuigen en aan hun uitrusting, zonder gewag te maken van de ontwaarding onzer nationale munt.

De begrotingsontwerpen voor 1938 dienen in verband met die gegevens beoordeeld.

Wat er ook van zij, uit alles wat voorafgaat blijkt, dat het de Sabena, van 1929 tot 1937, gelukt is het doel dat haar in 1929 gesteld werd, te bereiken en het zelfs voorbij te streven, zoodat zij zich het vertrouwen waardig toonde dat de toenmalige wetgever in haar stelde.

Dit vertrouwen moeten wij haar blijven schenken.

II. Huidige toestand.

Daar het boekjaar 1937 voor het oogenblik nog niet afgesloten is, kunnen wij slechts voortgaan op de uitkomsten van een gedeelte van de bedrijvigheid van dat jaar.

Ziehier enkele gedeeltelijk gekende resultaten, vergeleken met die van de overeenstemmende periode in het afgelopen jaar :

Lijnen in Europa : Tijdperk van 1-1 tot 31-10 :

	1936	1937
Beschikbare km.-t.	2,306,495	3,293,300
Vervoerde km.-t.	1,000,316	1,222,740
Bedrijfscoëfficiënt	137	138
Kostprijs der beschikbare km.-t.	8.50	7.40

Lijnen in Congo : Tijdperk van 1-1 tot 30-9 :

	1936	1937
Beschikbare km.-t.	134,873	134,160
Vervoerde km.-t.	89,829	63,462
Bedrijfscoëfficiënt	60	72
Kostprijs der beschikbare km.-t.	27.10	12.60

C'est ainsi que le chiffre des amortissements pratiqués a tendance à diminuer, alors qu'il aurait été logique de l'augmenter.

De 6 1/2 millions en 1929, il passe à quelque 7 1/2 millions en 1934 et à quelque 5 millions en 1936.

Cette situation était évidemment anormale; aussi la Société devait-elle en subir le contre-coup à partir de 1936-1937. Depuis lors, et surtout en 1937-38, la Société est obligée de renouveler en masse toute sa flotte, de la compléter par les éléments qui sont indispensables à l'exécution de son programme accru, et, en outre, d'outiller en conséquence ses installations terrestres.

Les charges que l'Etat s'est évitées pendant plusieurs années lui reviennent évidemment en masse à l'heure actuelle, et ce d'autant plus impérieusement que les perfectionnements, que la science a apportés pendant tout ce temps aux avions et à leurs équipements, ont très sensiblement augmenté le coût de chaque unité, sans parler de la dépréciation de la monnaie nationale.

C'est en tenant compte de ces éléments qu'il faut apprécier les projets du budget de 1938.

Quoi qu'il en soit, il résulte de tout ce qui précède que, de 1929 à 1937, la Sabena a réussi et même dépassé la mission qui lui a été confiée en 1929, et qu'elle a ainsi pleinement justifié la confiance que le législateur de l'époque lui a faite.

Cette confiance, il importe de la lui continuer.

II. Situation actuelle.

L'exercice comptable de 1937 n'étant pas clôturé à l'heure actuelle, nous ne pouvons nous baser que sur les résultats d'une partie des exploitations de cette année.

Voici quelques résultats partiels connus, mis en regard de ceux obtenus pendant la période correspondante de l'année passée.

Exploitation d'Europe : Période du 1-1 au 31-10 :

	1936	1937
T.-km. offertes	2,306,495	3,293,300
T.-km. transportées....	1,000,316	1,222,740
Coefficient d'exploitation	137	138
Prix de revient de la t.-km. offerte	8.50	7.40

Exploitations au Congo : Période du 1-1 au 30-9 :

	1936	1937
T.-km. offertes	134,873	134,160
T.-km. transportées....	89,829	63,462
Coefficient d'exploitation	60	72
Prix de revient de la t.-km. offerte	27.10	12.60

Verbinding België-Congo : Tijdsperk van 1-1 tot 31-8 :

	1936	1937
Beschikbare km.-t.	217,623	375,445
Vervoerde km.-t.	141,456	250,384
Bedrijfscoëfficiënt	105	102
Kostprijs der beschikbare km.-t.	17	15.60

Zooals men ziet, blijft de richting die de uitslagen der laatste acht jaren vertoont, vrijwel onveranderd.

Men moet, evenwel, rekening houden met sommige feiten die zich vooral gedurende het laatste deel van het jaar voordeden en door bovenstaande cijfers niet weerspiegeld worden. Het geldt inzonderheid de geleidelijke stijging van den prijs der stoffen (voor de benzine alleen wordt een verhoging van 15 t. h. tegenover 1936 voorzien) ; de stijging van de loonen en vergoedingen en de neiging naar daling van de tarieven voor luchtvervoer. Deze laatste neiging is algemeen in al de landen van Europa en onze Nationale Maatschappij kan er zich niet aan onttrekken. Sedert de jongste devaluatie in Frankrijk, nam zij nog toe.

Verder neemt, over 't algemeen, ook het verkeer af, althans in Europa, tengevolge van de beperkingen van allen aard, welke verscheidene Europeesche landen aan hun onderhoorigen opleggen, alsmede wegens de verslechtering van den economischen toestand.

De belastingscoëfficiënt valt aldus, gedurende de eerste tien maanden van het jaar, van 43 t. h. in 1936, op 37 t. h. in 1937.

Voor 1937, voorziet de Maatschappij een tekort dat vermoedelijk zoowat 4 miljoen bedragen zal, zoodat zij aan het Departement van Verkeerswezen gevraagd heeft, diens tengevolge, de verhoging van de toelage van 1937 te voorzien, die aanvankelijk op 16 miljoen vastgesteld was (Europa en verbinding België-Congo).

Deze toestand is, natuurlijk, te betreuren, maar verrassend is hij niet. Inderdaad, in ons verslag over de begroting van 1937, hadden wij er over geklaagd dat het uitgetrokken krediet niet volstond. Wij wezen er op dat het de Sabena blootstelde aan tekort, zoodra zich enige tegenslag — vermindering der ontvangsten, stijging der uitgaven — voordoen mocht. De gebeurtenissen hebben onze vooruitzichten maar al te zeer bevestigd, zoodat men voortaan dan ook er over waken moet, dat de ramingen een marge laten, met het oog op eventuele tegenslagen.

Dit is echter niet alles : men moet ook een kredietmarge voorzien opdat men, binnen zekere perken, van het programma zou kunnen afwijken.

Inderdaad, tusschen het tijdstip waarop de programma's en de begrotingen opgemaakt en dit waarop zij uitgevoerd worden, kunnen de omstandigheden in verband met de snelle ontwikkeling op luchtvaartgebied, de ondernemers er toe brengen hun bedrijvigheid in een onvoorziene richting te sturen, niet alleen om hun normale ontwikkeling voort te

Liaison Belgique-Congo : Période du 1-1 au 31-8 :

	1936	1937
T.-km. offertes	217,623	375,445
T.-km. transportées... ..	141,456	250,384
Coefficient d'exploitation	105	102
Prix de revient de la t.-km. offerte	17	15.60

Comme on le voit, les tendances qui ont été dégagées ci-dessus des résultats des huit dernières années se maintiennent d'une façon générale.

Il faut cependant tenir compte de certains faits qui se sont surtout fait jour pendant la dernière partie de l'année, et que les chiffres cités ne reflètent donc pas. C'est notamment la hausse progressive du prix des matières (rien que pour l'essence, une hausse de 15 p. c. est prévue par rapport à l'année 1936) ; la hausse des salaires et des rémunérations, et la tendance vers la baisse des tarifs des transports aériens. Cette dernière tendance est générale dans tous les pays européens, et notre société nationale ne peut donc s'y soustraire. Elle s'est notamment accentuée à la suite de la dernière dévaluation française.

Il semble aussi se produire une diminution du trafic en général, du moins en Europe, à la suite de restrictions de toute nature auxquelles les voyages de leurs nationaux sont soumis par plusieurs pays européens, ainsi qu'à la suite de la conjoncture économique moins favorable.

Le coefficient de chargement, pour les dix premiers mois de l'année, passe ainsi de 43 p. c. en 1936 à 37 p. c. en 1937.

La société prévoit pour 1937 un déficit qui pourrait bien s'élever à quelque 4 millions, et elle a demandé au Département des Transports de prévoir en conséquence l'augmentation de la subvention de 1937, limitée originellement à 16 millions (Europe et liaison Belgique-Congo).

Cette situation est évidemment regrettable, mais elle ne peut nous surprendre.

Dans notre rapport sur le budget de 1937, nous avons en effet critiqué le montant trop faible du crédit prévu. Nous signalions que celui-ci mettait la Sabena en déficit du moment qu'une déconvenue quelconque — baisse des recettes, hausse des dépenses — se produirait. Les événements n'ont que trop confirmé nos prévisions, aussi faut-il à l'avenir veiller de toute façon à assurer, dans les prévisions budgétaires, une marge pour parer aux déconvenues éventuelles.

Mais cela n'est pas tout : il faut également prévoir une marge de crédit pour permettre dans certaines limites des dépassements de programme.

En effet, entre l'époque où les programmes et les budgets sont arrêtés et celle où leur exécution a lieu, les circonstances, étant donné l'évolution rapide dans le domaine de l'aéronautique, peuvent obliger les exploitants à orienter certaines de leurs activités dans une direction imprévue, non seulement pour continuer leur effort normal d'expansion

zetten, maar ook om hun ingenomen posities te verdedigen en de vrucht van hun langdurige pogingen niet te verliezen. Laten wij niet vergeten dat gansch ons Europeesch net in bedrijf genomen wordt in samenwerking met buitenlandse maatschappijen.

Wij wezen reeds hierop het vorig jaar en ook op dit punt hebben de gebeurtenissen ons in het gelijk gesteld. Zoo heeft de Fransche maatschappij Air-France, met ingang van October 1937, haar vereeniging met de Sabena gestaakt voor de inbedrijfneming van de lijn naar Scandinavië, zoodat de Sabena maatregelen heeft moeten nemen om deze verbinding alleen voort te zetten of deze lijn heelemaal prijs te geven, die, sedert 1930 en tot de oprichting van de lijn België-Congo, het grootste deel van haar inspanning opgeëischt heeft.

Zoo heeft men ook na lange onderhandelingen met de Deutsche Lufthansa, sedert de maand October, de Belgisch-Duitsche samenwerking kunnen uitbreiden op de lijn Londen-Brussel-Frankfort tot Neurenberg en Munchen.

De Maatschappij heeft, in akkoord met den Minister van Verkeerswezen, beslist de exploitatie van de Scandinavische lijn voort te zetten. Zij heeft zelfs aanvaard daarbij samen te werken met de Lufthansa. Zulke toestanden kunnen zich nog voordoen en o.i. kan dit enkel verholpen worden door voldoende kredieten te voorzien op de gewone begroting.

..

Het lijkt ons nuttig hier, betreffende enkele punten, kritiek uit te oefenen op de Sabena, wel te verstaan met het oog daaruit lessen te halen voor de toekomst.

Het te loor gaan van de samenwerking met Air-France, op de lijn Stockholm, waarvan hooger spraak was, is ongetwijfeld een tegenslag voor onze Maatschappij in internationaal opzicht. Ligt de schuld er van bij onze Maatschappij of is er een gemis van verstandhouding geweest tusschen de Sabena en de betrokken ministerieele departementen, nl. dit van Verkeerswezen en dit van Buitenlandsche Zaken?

Wat de exploitatie betreft, heeft de onderbreking van den regelmatigen dienst op Malmö, ten gevolge van het vliegongeval te Oostende — onderbreking veroorzaakt door het feit dat de Sabena niet meer over genoeg vliegtuigen beschikte — een schril licht geworpen op een toestand die zeer bedenkelijk is voor een onderneming van vervoer.

Om dezelfde reden, werd een terugreis uit Congo stopgezet, toen namelijk een weinig erg voorval, — iets wat zich gemakkelijk voordoet in een regelmatigen dienst, — een vliegtuig voor enkele dagen buiten gebruik stelde in Afrika.

Zulks bewijst dat de vernieuwing van het luchtvaartmaterieel, die de Regeering had stopgezet tijdens de crisisjaren, op dit oogenblik nog niet naar behooren geschied is.

Ook in ons verslag van verleden jaar, hebben wij nadruk gelegd op de ontoereikendheid van het materieel, — wegens ontoereikende geldmiddelen, — en wij hebben zelfs, met het oog daarop, de stichting van een luchtvaartfonds aangeprezen.

sion ou pour profiter d'occasions favorables, mais aussi pour défendre des positions acquises et pour ne pas perdre le fruit de longs efforts. N'oublions pas que tout notre réseau européen est exploité en collaboration avec des compagnies étrangères.

Nous insistions sur ce point également l'année dernière, et en cela aussi les événements nous ont donné raison. C'est ainsi qu'à partir du mois d'octobre 1937 la compagnie française Air France a abandonné son association avec la Sabena pour l'exploitation de la ligne vers la Scandinavie, et a donc obligé la Sabena à s'organiser pour exploiter seule cette liaison ou à abandonner entièrement cette ligne, qui, depuis 1930 et jusqu'à la création de la ligne Belgique-Congo, a absorbé la majeure partie de ses efforts.

De même de longues négociations avec la Deutsche Lufthansa ont permis depuis le mois d'octobre l'extension de la collaboration belgo-allemande sur la ligne Londres-Bruxelles-Francfort jusque Nuremberg et Munich.

La Société, avec l'accord du Ministre des Transports, a décidé de continuer l'exploitation de la ligne scandinave. Elle a de même accepté l'offre de cette collaboration supplémentaire avec la Lufthansa. Des situations analogues peuvent se représenter et on ne peut y parer, à notre avis, qu'en faisant figurer des crédits suffisants au budget ordinaire.

..

Il paraît utile d'émettre ici quelques critiques à l'adresse de la Sabena, dans le but, bien entendu, d'en dégager des directives pour l'avenir.

La perte de l'association avec Air France sur la ligne de Stockholm, dont question ci-dessus, constitue incontestablement un échec du point de vue politique internationale de notre société. Celle-ci est-elle en faute ou y a-t-il eu un manque de liaison entre la société et les départements ministériels intéressés — celui des Transports et celui des Affaires étrangères?

Du point de vue exploitation, une situation qui est grave pour une entreprise de transports est mise en évidence par l'interruption du service régulier sur Malmö à la suite de l'accident d'Oostende, parce que la Sabena n'avait plus assez d'avions disponibles.

Pour la même raison, un voyage retour du Congo a été annulé lorsqu'un incident, peu grave et tout à fait prévisible dans une exploitation régulière, a immobilisé pour quelques jours un appareil en Afrique.

Cela prouve que le renouvellement du matériel volant, qui a été arrêté par le Gouvernement pendant les années de crise, n'a pas été réalisé convenablement à l'heure actuelle.

Dans notre rapport de l'année passée, cette insuffisance de matériel — causée par une insuffisance de ressources financières — a également été signalée, et nous avons même préconisé, pour y obvier, la création d'un fonds de la flotte aérienne.

Het succes dat onze voornaamste lijn — de lijn België-Congo — wist te behalen, geeft uitzicht op heel wat mogelijkheden.

Al de vliegtuigen met bestemming naar de Kolonie hebben hun maximum lading, en de Maatschappij weigert, bij elke afreis, passagiers en practisch alle vrachtgoederen. De luchtpost wordt steeds omvangrijker.

Men kan zich de vraag stellen waarom de Sabena dan nog niet de noodige schikkingen heeft getroffen om haar diensten te verbeteren, zoodat zij kan voldoen aan alle plaatsaanvragen en alle bestelgoederen kan meevoeren.

Zij moet zich in de eerste plaats bekommeren om den dienst dien zij aan het publiek bewijst. Het is dus noodig dat ofwel grootere vliegtuigen in dienst worden gesteld, ofwel dat er meer diensten ingelegd worden.

Daar thans slechts om de veertien dagen een vertrek plaats heeft, lijkt het in de eerste plaats aangewezen die tusschenruimte met de helft in te korten en elke week een reis te verzekeren.

Naar ons werd medegedeeld, wordt die maatregel wel door de Maatschappij voor het jaar 1938 overwogen, doch deze wordt hierin belemmerd door moeilijkheden van politieke aard met de Fransche Regeering, — daarna nog door de reeds aangehaalde reden, te weten de ontoereikendheid van het vliegmaterieel, en door de begrootingsmoeilijkheden waarover wij hooger handelden.

Wij vragen dus dat de bevoegde ministerieele Departementen zich onderling zouden verstaan om het gebeurlijk verzet van de Fransche Regeering te overwinnen, en dat de Minister van Verkeerswezen zou uitzien voor een oplossing wat betreft de financieele moeilijkheden.

Een kritiek van bijkomstigen aard heeft betrekking op de inrichting der landingsplaatsen der België-Congolijn, met het oog op het comfort en de hygiëne der passagiers. In dit opzicht, kan de Fransch-Belgische lijn de vergelijking niet doorstaan met andere gelijkaardige intercontinentale lijnen.

Wij zijn van meening dat, van het oogenblik af dat een exploitatie wordt verzekerd, deze in behoorlijke voorwaarden moet geschieden; wij vragen dan ook dat de Sabena de noodige maatregelen neme om de landingsplaatsen en vooral de nachtvluchten behoorlijk in te richten.

Opdat deze maatregelen niet zouden uitblijven, daar zij weer geld kosten, achten wij het onontbeerlijk de noodige kredieten te voorzien.

Ten slotte, hebben de voornaamste luchtvaartmaatschappijen van Europa een oplossing gevonden voor het belangrijk vraagstuk hunner koloniale lijnen, door de verzekerde diensten en de toegestane toelagen aan het vervoer van de post te onderwerpen.

Uitgaande van het beginsel dat een brief altijd spoed eischt, hebben de Engelsche, Nederlandsche, Duitsche, Italiaansche posten en, in zekere mate, ook het Fransch postwezen, overeenkomsten met de nationale luchtvaartmaatschappijen gesloten, op grond waarvan deze zich, volgens bepaalde modaliteiten, belasten met het vervoer van gansch de post. Het publiek heeft geen onderscheid meer te maken tusschen landpost en luchtpost; het weet dat zijn brieven van ambtswege langs den vlugsten weg verzonden worden. De luchtbijtaxe werd afgeschaft.

Dans un autre domaine, le succès obtenu par notre ligne la plus importante — la ligne Belgique-Congo — fait entrevoir des possibilités très intéressantes.

Tous les avions partent pour la Colonie avec leur maximum de chargement et la Société refuse régulièrement à chaque départ des passagers et pratiquement toutes les messageries. Le courrier transporté est en augmentation constante.

On peut se demander pourquoi, dans ces conditions, la Sabena n'a pas encore pris les dispositions nécessaires pour améliorer ses services, et pour satisfaire à toutes les demandes de places et aux offres de chargement. C'est en tout premier lieu le service qu'elle rend au public qui doit la préoccuper. Il lui faut donc ou mettre en ligne des avions plus grands ou augmenter la fréquence des services.

Comme il n'y a actuellement qu'un départ par quinzaine, il est tout indiqué en premier lieu de doubler cette fréquence et d'assurer un voyage toutes les semaines.

Il nous revient que la Société envisage bien cette mesure pour l'année 1938, mais qu'elle en est empêchée d'abord par des difficultés d'ordre politique avec le Gouvernement français, ensuite par la raison déjà signalée, à savoir l'insuffisance de matériel volant, et par les difficultés d'ordre budgétaire que nous exposons ci-dessus.

Nous demandons donc que les départements ministériels compétents s'entendent pour vaincre les résistances éventuelles du Gouvernement français et que M. le Ministre des Transports trouve une solution aux difficultés financières.

Une critique accessoire concerne l'organisation des escales sur la ligne Belgique-Congo au point de vue confort et hygiène des passagers. La ligne franco-belge ne peut à ce point de vue soutenir la comparaison avec d'autres lignes intercontinentales similaires.

Nous estimons que du moment qu'une exploitation est assurée, il faut la faire dans des conditions convenables, aussi demandons-nous que la Sabena prenne les mesures nécessaires pour organiser convenablement les escales et surtout les étapes de nuit.

C'est de nouveau sans doute une question d'ordre financier qui retarde ces mesures, aussi estimons-nous qu'il est indispensable de prévoir les crédits nécessaires.

Enfin, les principales compagnies de navigation aérienne d'Europe ont trouvé une solution au problème essentiel que posent leurs lignes coloniales, en liant les services assurés et les subventions accordées au transport du courrier postal.

Partant du principe qu'une lettre est toujours pressée, les Offices postaux anglais, hollandais, allemand, italien, et, dans une certaine mesure l'Office postal français, ont conclu des accords avec les compagnies d'aviation nationales, par lesquels celles-ci se chargent du transport, suivant des modalités déterminées, de tout le courrier postal. Le public n'a plus à distinguer entre courrier aérien et courrier terrestre: il sait que ses lettres sont transportées d'office par la voie la plus rapide. La surtaxe aérienne est supprimée.

Aan dit stelsel zitten klaarblijkende voordeelen voor het publiek vast; aan de ondernemers van luchtvervoer verzekert het voldoende verkeer voor de inrichting van menigvuldige diensten, zoodat het aantal verbindingen toeneemt en terzelfdertijd dit der passagiers en goederen.

Ook de financiën van het Rijk hebben er baat bij, vermits, bij slot van rekening, de dienst die in ruil van de toelagen of postbetalingen bewezen wordt, aanzienlijker is.

Men moet echter met leedwezen vaststellen dat België tot dusver deze beginselen niet bijtrad, zoodat wij den wensch uiten dat de kwestie zonder verwijl ter studie gelegd worde.

PROGRAMMA EN BEGROOTING VOOR 1938.

1. Wettelijk statuut van de Sabena.

Zooals hooger gezegd, zijn de financieele bepalingen vervat in de statuten van de Sabena en vastgelegd in de wet van 1929, einde 1937 vervallen.

Tot dusver, werd bij het Parlement nog geen definitief ontwerp aanhangig gemaakt om de regeling die afgelopen is, te vervangen en voort te zetten.

Men moet natuurlijk betreuren dat, in een zoo gewichtige kwestie, waarvan de toekomst van gansch onze handelsluchtvloot afhangt, niet de noodige schikkingen te gelegener tijd genomen werden.

Dit is des te betreurenswaardiger, daar in de wet van 1929 zelf voorzien was, wanneer het vroeger regime een einde nemen zou.

Het lag dan ook voor de hand dat, lang vóór dezen datum, een regeling opgemaakt werd met het oog op de voortzetting van de gevoerde politiek.

De voorloopige schikking moet dan ook hierop neerkomen dat, in 1938, de wijze waarop de Staat en de Kolonie geldelijke bijstand aan de Maatschappij verleen, dezelfde zij als gedurende de laatste jaren. Het is in het licht van deze gegevens, dat men het programma en de begroting van 1938 bestudeeren moet.

2. Programma en begroting.

Indien men met de voorafgaande opmerkingen rekening houdt, wordt men dadelijk getroffen door de cijfers ingeschreven onder artikel 24 der begroting.

Art. 24. — Aandeel van den Staat in het mogelijk tekort van de S.A.B.E.N.A. fr.		14,850,000
Luchtvaartverbinding België-Congo... ..		1,150,000
		fr. 16,000,000

« De kredieten voorzien onder littera's 1 en 2 kunnen zonder onderscheid aangewend worden voor de diensten in Europa en de luchtverbinding België-Congo, zonder dat, de tot dien einde van littera 1 op littera 2 over te dragen som 1,500,000 frank overschrijden kan. »

Ce système présente des avantages évidents pour le public; il assure aux transporteurs aériens un trafic suffisant pour l'organisation de services fréquents, permettant ainsi d'accroître la souplesse des échanges et de transporter en même temps des passagers et des messageries.

Les finances publiques y retrouvent également des avantages puisque, en fin de compte, le service rendu en échange des subventions ou des paiements postaux devient plus considérable.

Il est regrettable de devoir constater que la Belgique n'a pas, jusqu'à présent, suivi ces principes et nous tenons à formuler le vœu que la question soit mise à l'étude sans retard.

PROGRAMME ET BUDGET DE 1938.

1. Statut légal de la Sabena.

Ainsi qu'il est dit ci-dessus, les dispositions financières incluses dans les statuts de la Sabena et arrêtées par la loi de 1929, sont devenues caduques fin 1937.

Jusqu'à présent, le Parlement n'est saisi d'aucun projet définitif destiné à remplacer et à continuer le régime qui vient de se clôturer.

Il faut évidemment regretter que, dans une question aussi grave, dont dépend tout l'avenir de notre aéronautique marchande, les dispositions nécessaires n'aient pas été prises en temps utile.

C'est d'autant plus regrettable que la fin de l'ancien régime était fixé par la loi de 1929 même.

Il était de toute évidence indispensable d'arrêter bien avant cette date un régime assurant la continuité de la politique suivie.

Il faut essentiellement retenir de la disposition provisoire qu'en 1938 le mode d'assistance financière de la Société par l'Etat et par la Colonie sera le même que pendant ces toutes dernières années. C'est en tenant compte de ces données qu'il faut étudier le programme et le budget de 1938.

2. Programme et budget.

Si l'on tient compte des observations qui précèdent on est de suite frappé par les chiffres inscrits à l'article 24 du budget.

Art. 24. — Part d'intervention de l'Etat dans le déficit éventuel de la Sabena fr.		14,850,000
Liaison Belgique-Congo		1,150,000
		fr. 16,000,000

« Les crédits portés aux littéras 1 et 2 pourront être affectés indifféremment aux services d'Europe et de la liaison Belgique-Congo, sans que la somme à transférer à cette fin du littéra 1 ou 2 puisse dépasser 1,500,000 fr. »

Wanneer men deze cijfers vergelijkt met de begrooting van 1937, ziet men dat deze voorzag:

1. — Voor de bedrijven in Europa fr.	15,650,000
2. — Voor de verbinding België-Congo	350,000
	fr. 16,000,000

Een overdracht van 1,500,000 frank van littera 1 naar littera 2 werd eveneens toegelaten.

Toen de Commissie voor Verkeerswezen van de Kamer, bij het onderzoek van het ontwerp van begrooting voor 1937, dit vraagstuk bestudeerde, besloot zij tot de noodzakelijkheid om de kredieten voor de koopvaardijvloot te herzien:

1) Om aan de lijn België-Congo de financiële hulpmiddelen te verschaffen, ten einde het bestaan en de normale ontwikkeling er van te verzekeren, zonder iets te moeten afnemen van de kredieten bestemd voor de Europeesche lijnen;

2) Om aan den Minister van Verkeerswezen de noodige middelen te verschaffen, ten einde wijzigingen te kunnen aanbrengen in het programma dat, luidens de wet van 1929, verwezenlijkt wordt en om het hoofd te kunnen bieden aan een gebeurlijken tegenvaller en aan toestanden die zich, ten gevolge van bijzondere omstandigheden, steeds kunnen voordoen;

3) Om aan de ondernemers een grotere bewegingsvrijheid te verzekeren bij hun aankoop van vliegtuigen en van de uitrusting van de grondinstallaties.

Het is niet meer mogelijk geweest de kredieten die in de begrooting van 1937 ingeschreven waren, te herzien, wegens den gevorderden datum waarop die begrooting werd besproken.

Het was echter logisch, bij het opmaken van de begrooting van 1938, rekening te houden met de opmerkingen van de Commissie.

Wat wij hier zoo even hebben uiteengezet, bewijst trouwens hoezeer die opmerkingen gegrond waren.

Toch heeft het Ministerie van Verkeerswezen die aanwijzingen niet gevolgd en dit had voor resultaat dat de Sabena zich in de volstrekte *onmogelijkheid* bevond om haar werk voort te zetten met de kredieten ingeschreven op het begrooiingsontwerp voor 1938.

*
**

Uw verslaggever betoonde zich bezorgd nopens het op het eerste zicht te gering bedrag van het krediet uitgetrokken op artikel 24. Hij vroeg inlichtingen aan den Minister van Verkeerswezen en aan de Sabena zelf.

De kredieten voorkomende op de begrooting voor 1937 werden niet vastgesteld in functie van een uit te voeren programma.

Het programma voorgesteld door de Maatschappij, van bij den aanvang van het jaar 1937, liet de noodzakelijkheid uitschijnen, over een krediet te beschikken van on-

En comparant ces chiffres au budget de 1937, on constate que celui-ci prévoyait:

1. — Exploitations d'Europe fr.	15,650,000
2. — Liaison Belgique-Congo	350,000
	fr. 16,000,000

Un transfert de 1,500,000 francs du littera 1 au littera 2 était autorisé également.

Or, de l'étude qu'elle avait faite de cette question, en examinant le projet de budget de 1937, la Commission des Transports de la Chambre a dégagé la conclusion qu'il fallait revoir les crédits prévus pour l'aviation marchande:

1. Pour donner à la liaison Belgique-Congo les moyens financiers lui assurant l'existence et le développement normal sans qu'elle doive avoir recours à des prélèvements sur les crédits destinés aux exploitations d'Europe;

2. Pour donner au Ministre des Transports les moyens nécessaires pour modifier le programme en cours d'exercice, ainsi que le prévoit la loi de 1929 et pour faire ainsi face à des déconvenues éventuelles ou à des situations que les circonstances spéciales peuvent toujours amener;

3. Pour assurer une souplesse plus grande aux exploitants dans leur programme d'achat de matériel volant et d'équipement des installations terrestres.

La révision des crédits inscrits au budget de 1937 n'a plus été possible à cause de la date avancée à laquelle celui-ci a été discuté.

Mais il était logique qu'il fut tenu compte des observations de la Commission pour le budget de 1938.

L'exposé qui précède démontre d'ailleurs combien ces observations étaient pertinentes.

Or, le Département des Transports n'a pas suivi ces indications et il en est résulté que la Sabena s'est trouvée dans l'*impossibilité* absolue de poursuivre son œuvre avec les crédits prévus au projet de budget de 1938.

*
**

Votre rapporteur s'était inquiété du montant à première vue trop faible du crédit inscrit à l'article 24. Il a demandé des explications à M. le Ministre des Transports et à la Sabena même.

Les crédits figurant au budget de 1937 n'avaient pas été fixés en fonction d'un programme à réaliser.

Le programme proposé par la Société dès le début de l'année 1937, faisait ressortir la nécessité de disposer d'un crédit de quelque 27.5 millions. Ce programme a-t-il été

geveer 275 miljoen. Werd dit programma op voldoende wijze door de diensten van het Departement van Verkeerswezen ingestudeerd?

De Maatschappij werd inderdaad uitgenoodigd om een nieuw programma op te maken, waarvoor kredieten tot een bedrag van 16 miljoen konden volstaan. Dit bedrag werd alleenlijk vastgesteld in overeenstemming met de begroting van het afgelopen jaar en zonder onderzoek van de voorstellen der Maatschappij.

Dergelijke procedure stemt weinig overeen met den aard en de belangrijkheid der betrokken vraagstukken. Uw Commissie hoopt dan ook dat de begane fout zal worden hersteld.

Laten wij thans, meer in het bijzonder, het programma en de noodige kredieten onderzoeken.

De financieele-, de afschrijvings- en verzekeringslasten van de Sabena — evenals van elke gelijkaardige Maatschappij — houden meer verband met de statutaire structuur van de Maatschappij, met de organisatie die haar van bij den aanvang werd gegeven en met de algemeene politiek toegepast wat betreft haar immobilisaties, dan met de exploitatie van de in bedrijf genomen lijnen.

De wet van 1929 heeft aan de Sabena slechts een zeer gering kapitaal bezorgd en bepaalde dat de aankopen van vliegmaterieel zouden geschieden door middel van obligataire leeningen.

Allerlei vernieuwings- en verzekeringsfondsen moesten worden samengesteld, zooals hooger uiteengezet.

Ten slotte, heeft de Regeering, van 1930 tot 1935, de Maatschappij verhinderd een logische politiek te volgen strekkende tot de vernieuwing en den aangroei van haar vloot, in overeenstemming met de exploitatie-programma's. Verder heeft zij de Maatschappij er toe aangespoord om haar reserves op te gebruiken.

Wij zegden reeds dat de aankopen van materieel thans in blok moeten geschieden, wat veel grootere afschrijvingen voor gevolg heeft dan vroeger, en de wedersamenstelling vergt van de fondsen, in verhouding tot de waarde van het materieel.

Die lasten, tijdens de laatste jaren, zijn als volgt voor de Europeesche lijnen en voor de verbinding België-Congo:

suffisamment étudié par les services du Département des Transports?

En effet, la Société a été invitée à établir un nouveau programme pour l'exécution duquel les crédits de 16 millions auraient pu suffire. Ce montant avait été arrêté uniquement par analogie avec le budget de l'année passée et sans discussion des propositions de la Société.

Une telle procédure ne cadre guère avec la nature et l'importance des problèmes en jeu. Aussi votre Commission espère-t-elle que l'erreur commise sera réparée.

Examinons maintenant de plus près le programme et les crédits nécessaires.

Les charges financières, d'amortissement et d'assurance de la Sabena — comme de toute société analogue — sont conditionnées plus par la structure statutaire de la Société, par l'organisation qui lui a été donnée dès le début, et par la politique générale pratiquée en ce qui concerne ses immobilisations — que par l'extension des lignes exploitées.

La loi de 1929 a donné à la Sabena un capital très faible et a prévu que les achats de matériel volant se feraient au moyen d'emprunts obligataires.

Divers fonds de renouvellement et d'assurance devaient être constitués, ainsi qu'il est exposé ci-dessus.

Enfin, le Gouvernement a empêché la Société, de 1930 à 1935, de pratiquer une politique logique de renouvellement et d'accroissement de sa flotte en rapport avec les programmes d'exploitation. Il a de plus poussé la Société à épuiser ses réserves.

Nous avons déjà dit qu'à présent les achats de matériel doivent se faire en masse, ce qui entraîne des amortissements beaucoup plus considérables qu'auparavant et exige la reconstitution des fonds en proportion de la valeur du matériel.

Ces charges, pour les seules exploitations d'Europe et de la liaison Belgique-Congo, des dernières années se comparent comme suit :

	1935	1936	1937	1938
	—	—	—	—
<i>Obligataire lasten.</i>				
Charges obligatoires	2,233,700	2,179,200	2,178,400.28	2,339,674.54
<i>Verzekering van het luchtvaartmaterieel</i>				
Assurance du matériel volant	92,586.20	600,000	1,457,000.—	3,654,000.—
<i>Delging van het luchtvaartmaterieel</i>				
Amortissement du matériel volant	4,334,299.61	3,278,615	5,902,000.—	11,037,000.—
	6,660,585.81	6,057,815	9,544,400.28	17,020,674.54

Van die 17 miljoen, bezwaren, in ronde cijfers, 10.5 miljoen het bedrijf in Europa en 6.5 miljoen het bedrijf in Congo en de verbinding België-Congo.

De ces 17 millions, 10.5 en chiffres ronds grèvent l'exploitation d'Europe et 6.5 l'exploitation Congo et liaison Belgique-Congo.

Al die lasten zijn een gevolg van de uitbreiding van de werkzaamheden der Maatschappij in het verleden, een gevolg dus van de politiek tot nog toe door de Regeering ten opzichte van de Maatschappij gevoerd.

Zij bezwaren in elk geval de begroting van de Maatschappij, welke uitbreiding men in 1938 ook moge geven aan het bedrijf, en zijn dus feitelijk onafhankelijk van haar programma.

Zij kunnen dan ook niet ingekrompen worden.

Daar, anderzijds, niettegenstaande de merkwaardige vorderingen gedurende de laatste jaren, de bedrijfscoëfficiënten nog steeds grooter zijn dan 100 t. h., moet de toelage voor 1938 ten minste 17 miljoen bedragen vooraleer er kan spraak zijn van eenig bedrijfsprogramma.

Een herziening van de begrotingskredieten is derhalve volstrekt noodzakelijk.

*
**

De toelagen moeten niet enkel de financiële lasten maar ook het bedrijfstekort van de Maatschappij dekken. Dat tekort staat natuurlijk in nauw verband met het bedrijfsprogramma.

Bedrijfsprogramma voor Europa.

De gemiddelde uitgave per kilometer-ton, in Europa, bedroeg fr. 8.69 in 1936 en fr. 7.73 in 1937.

De gemiddelde ontvangst per kilometer-ton bedroeg fr. 6.45 in 1936 en fr. 5.05 in 1937.

Tegenover een programma van zoowat 3 1/2 miljoen kilometer-ton staat een tekort van zoowat 9 1/2 miljoen, waardoor het krediet dat voor het jaar 1938 nodig is op 20 miljoen frank zou gebracht worden, met inbegrip van de rente van het belegd kapitaal. De verhooging van dit cijfer, vergeleken bij dit voor 1937, is bijna gansch terug te vinden in de verhooging van de lasten en afschrijvingen en bijna niet in de uitbreiding van het programma.

Kan dit programma ingekrompen worden?

Practisch lijkt dit niet het geval. Inderdaad, met de 3 1/2 beschikbare kilometer-ton, strookt nagenoeg de normale inbedrijfneming van het *bestaand* net der Sabena.

Is er belang bij, een of ander lijn van het net op te geven?

Klaarblijkelijk niet, vooral omdat het programma dat tot dusver aangenomen werd en dat de Maatschappij vanaf 1937 voorgesteld had, in aansluiting met de politiek dezer laatste jaren, reeds een begin van uitvoering ontving en omdat een merkelijk deel van de algemeene onkosten en van de uitgaven voor materieel, die met dit programma overeenkomen, voor het oogenblik reeds vastgelegd zijn.

De bezuiniging die voortvloeiende zou uit de afschaffing van om het even welke lijn, zou dan ook betrekkelijk gering zijn.

Vooral ware te betreuren dat, om wille van tijdelijke moeilijkheden, oude lijnen prijsgegeven worden, zooals de lijn op Scandinavië waar de thans verworven positie

Toutes ces charges résultent de l'extension des activités de la Société dans le passé, donc de la politique suivie jusqu'à présent par le Gouvernement en ce qui la concerne.

Elles grèvent de toute façon le budget de la Société quel que soit le développement donné à ses exploitations en 1938 et sont donc pratiquement indépendantes de son programme.

Elles sont par ce fait même incompressibles.

Comme, d'autre part, malgré les progrès remarquables de ces dernières années, les coefficients d'exploitation obtenus sont encore toujours supérieurs à 100 p. c., la subvention pour 1938 doit au moins atteindre 17 millions de francs avant qu'il soit possible d'envisager un programme d'exploitation quelconque.

C'est pourquoi une révision des crédits budgétaires devient une nécessité absolue.

*
**

Indépendamment des charges financières, les subventions doivent couvrir en outre le déficit d'exploitation de la Société. Ce déficit est évidemment très étroitement lié au programme d'exploitation.

Programme d'exploitation d'Europe.

La dépense moyenne par T. Km. en Europe a été de fr. 8.69 en 1936 et de fr. 7.73 en 1937.

La recette moyenne par T. Km. a été de fr. 6.45 en 1936 et de fr. 5.05 en 1937.

A un programme de quelque 3 1/2 millions de T. Km. correspond donc un déficit de quelque 9 millions 1/2 de francs, ce qui porterait à 20,000,000 de francs, y compris la rémunération du capital investi, le crédit nécessaire pour l'année 1938. L'augmentation de ce chiffre, par rapport à celui prévu de 1937, se retrouve presque entièrement dans l'augmentation des charges et amortissements et guère dans l'extension du programme.

Ce programme est-il compressible?

Pratiquement cela ne semble pas être le cas. En effet, à 3 1/2 millions de T. Km. offertes correspond à peu près l'exploitation normale du réseau *existant* de la Sabena.

Y a-t-il intérêt à sacrifier l'une ou l'autre ligne du réseau?

De toute évidence non, étant donné surtout que le programme admis jusqu'à présent, et que la Société avait proposé dès le début de 1937, en continuité avec sa politique de ces dernières années, a déjà reçu un commencement d'exécution, et qu'une bonne partie de frais généraux et des dépenses de matériel correspondant à ce programme sont déjà engagés à l'heure actuelle.

L'économie à résulter de la suppression d'une ligne quelconque devient alors relativement minime.

Il serait surtout regrettable de sacrifier, pour un ennui momentané, de vieilles exploitations telles que la ligne de Scandinavie, où la position acquise à l'heure actuelle a

zooveel moeite en geld gekost heeft en waar de publiciteitscampagne die de jongste drie maanden gevoerd werd, renderend belooft te zijn. Door haar nieuwe Savoia S 83-vliegtuigen in de vaart te brengen, mag de Sabena, overigens, een zeer gunstig rendement van deze lijn verwachten.

Uw Commissie vindt het jammer dat de Minister van Verkeerswezen, toen hij de Maatschappij er toe machtigde deze lijnen voor te bereiden, niet tegelijkertijd de noodige geldmiddelen voorzag.

Zij is van oordeel dat men in de begroting een krediet van 20 miljoen frank had moeten uittrekken voor de ondernemingen in Europa.

De luchtverbinding België-Congo.

De instandhouding van de lijn zelf wordt natuurlijk niet betwist. De Sabena wenscht echter den huidige dienst aan te vullen door verbeteringen wavoor het oogenblik bijzonder geschikt is :

- verdubbeling van de werking der diensten ;
- moderniseering van het materieel op sommige lijnen in Congo, waar nog altijd vliegtuigen die 7 à 8 jaar oud zijn, zonder radio en moderne toerusting, in dienst zijn ;
- inrichting van aansluitende lijnen, in het bijzonder een lijn die Kivu en de mijnstreek der Groote-Meren met de hoofdlijn verbindt ;
- beter inrichting van de uitrustingen ten gronde, die, in menig opzicht, nog wel wat te wenschen overlaten.

Zoolang de kwestie, waarop hooger gewezen werd, van het vervoer per vliegtuig van *gansch* de post zonder bijtaxe niet opgelost is, is de Sabena de meening toegedaan dat het tekort van de inbedrijfneming van de aldus aangevulde lijn België-Congo 7 1/2 miljoen bedragen zal.

Ten slotte, wanneer men rekening houdt met de overwegingen die wij hooger deden gelden, in verband met de noodzakelijkheid een marge te voorzien om onvoorziene uitgaven te dekken, is uw Commissie van oordeel dat de op de begroting uitgetrokken kredieten met 10 t.h. moeten verhoogd worden.

Het volledig bedrag van het krediet te voorzien bij artikel 24 zou dus moeten beloopen :

Sabena Europa	20,000,000
Verbinding België-Congo	7,500,000
Marge van 10 %	2,750,000
	30,250,00

Om de beteekenis van dat voorstel goed te vatten, dient men rekening te houden met de techniek, volgens dewelke de toelage aan de Maatschappij verleend wordt.

Voor het bedrijf in Europa: De Minister van Verkeerswezen bepaalt het bedrijfsprogramma, d. w. z. de te ver-

coûté tant de peine et d'argent et où la campagne de publicité entamée ces trois derniers mois promet d'être féconde. En mettant en ligne ses nouveaux avions Savoia S 83, la Sabena peut d'ailleurs espérer un rendement très intéressant de cette ligne.

Votre Commission tient à exprimer son regret qu'en autorisant la Société à préparer ces exploitations, le Ministre des Transports n'ait pas prévu en même temps les moyens financiers nécessaires.

Elle estime qu'il aurait fallu inscrire au budget un crédit de l'ordre de 20,000,000 de francs pour les exploitations d'Europe.

Exploitation de la liaison Belgique-Congo.

Le maintien de la ligne même n'est évidemment pas discutable. Mais la Sabena désire compléter le service actuel par des améliorations dont l'opportunité est évidente :

- doublement de la fréquence des services, modernisation du matériel sur certains parcours du Congo, où des avions vieux de 7 à 8 ans, dépourvus de radio et des équipements modernes, sont toujours en service ;
- organisation de lignes de correspondance, notamment d'une ligne reliant le Kivu et la région minière des Grands Lacs à la ligne principale ;
- organisation meilleure des équipements terrestres, qui laissent encore à désirer à bien des points de vue.

Tant que la question, signalée ci-dessus, du transport par avion de *tout* le courrier postal non surtaxé n'est pas résolue, la Sabena estime que le déficit des exploitations de la ligne Belgique-Congo ainsi complétée, serait de l'ordre de grandeur de 7 1/2 millions de francs.

Enfin, compte tenu de toutes les considérations que nous avons émises ci-dessus, quant à la nécessité de prévoir une *marge* pour couvrir des imprévus, votre Commission estime qu'il faut augmenter de 10 p. c. les crédits inscrits au budget.

Il s'en suit donc que le crédit total à prévoir à l'article 24 devrait s'élever à :

Sabena Europe	20,000,000
Liaison Belgique-Congo	7,500,000
Marge de 10 %	2,750,000
	30,250,000

Pour bien apprécier la portée de cette proposition il faut considérer le mécanisme d'après lequel la subvention est accordée à la Société.

Pour les exploitations d'Europe: Le programme des exploitations. — c'est-à-dire les services à assurer et les con-

zekeren diensten en de voorwaarden waaronder zij worden verzekerd. De Minister bepaalt terzelfdertijd, aan de hand van een zeer nauwkeurige berekening van de overeenkomstige ontvangsten en uitgaven, de forfaitaire toelage per kilometer-ton.

Programma en toelage worden in beginsel voor het heele jaar bepaald. Na afsluiting van het dienstjaar, geschiedt een aanpassing volgens de feitelijke uitslagen.

Maar de Minister van Verkeerswezen mag het programma en de toelage wijzigen, telkens de nood er aan zich doet gevoelen.

Voor de verbinding België-Congo, is er geen voorafbepaalde toelage; het bedrag er van wordt bepaald volgens het werkelijk tekort van het dienstjaar.

Het hoort den Minister van Verkeerswezen toe de indeeling van het programma en van de toelagen te bepalen en deze, desgevallend, te wijzigen in den loop van het dienstjaar.

De hooger aangehaalde kredieten steunen op globale bij benadering opgemaakte ramingen, doch hun bedrag lijkt te kunnen dienen om aan den Minister van Verkeerswezen de mogelijkheid te verschaffen om eene gezonde politiek te volgen bij de oriëntering van de bedrijvigheid der Sabena.

Vooraf dient aangestipt, dat het bedrag van de kredieten, uitgetrokken op de Rijksbegrooting, geenszins geldt als het bedrag van de toelagen verleend aan de Maatschappij, doch alleenlijk de grenzen vaststelt binnen welke de Minister van Verkeerswezen de Maatschappij bij de uitvoering van een programma mag verbinden, in overeenstemming met de nauwkeurig bepaalde overeenkomsten die haar ten opzichte van den Staat verbinden.

Daar een voorafgaande studie dient gewijd aan de bijzonderheden van het bedrijfsplan, en gezien de verbeteringen die op het einde van het jaar worden aangebracht, naarvolgens de bekomen uitslagen, en ook nog ten overstaan van de doorlopende controle waaraan de uitvoering der programma's vanwege het Departement is onderworpen, mogen wij ons gerust verklaren, wat de oordeelkundige benutting betreft van deze kredieten.

*
**

De aanzienlijkheid van de voorgestelde sommen zal misschien op het eerste zicht verwondering kunnen verwekken. In dit verband, lijkt het nuttig eenige cijfers mee te deelen aangaande de bedragen die sommige vreemde landen besteden aan hun vliegende koopvaardijvloot.

Die cijfers geven niet eens den vollen omvang van de krachtsinspanning welke deze landen zich te dien einde getroosten, vernits vaak allerlei bijkomende voordeelen — leeningen voor luchtvaartmaterieel, voor personeel, voor grondinstallaties, waarborg van lading, contracten met de post, enz. — verleend worden, zonder dat het mogelijk is de bijzonderheden er van te kennen.

ditions dans lesquelles ils sont assurés — est fixé par le Ministre des Transports, qui arrête en même temps, d'après un calcul très précis des dépenses et recettes correspondantes, la subvention forfaitaire par T. Km.

Le programme et la subvention sont arrêtés en principe pour toute l'année, un ajustement, d'après les résultats réels obtenus, ayant lieu après clôture de l'exercice.

Mais le Ministre des Transports peut modifier le programme et la subvention chaque fois que le besoin s'en fait sentir.

Pour la liaison Belgique-Congo: Il n'y a pas de subvention forfaitaire, mais le montant du subside est établi d'après le déficit réel de l'exercice.

C'est au Ministre des Transports qu'il appartient de fixer le détail du programme et des subventions — et de les modifier, le cas échéant, en cours d'exercice.

Les crédits cités ci-dessus sont basés sur des évaluations globales faites approximativement, mais leur montant paraît convenir pour donner au Ministre des Transports la possibilité de poursuivre une politique saine dans l'orientation des activités de la Sabena.

Il faut surtout noter que le montant des crédits inscrits au budget de l'Etat ne fixe aucunement le montant des subsides attribués à la Société, mais fixe uniquement les limites dans lesquelles le Ministre des Transports peut engager la Société dans l'exécution d'un programme en conformité avec des conventions précises qui le lient vis-à-vis de l'Etat.

Etant donné l'étude préalable qui doit être faite du détail des programmes d'exploitation et les redressements en fin d'année, d'après les résultats réels obtenus, ainsi que le contrôle permanent auquel l'exécution des programmes est soumis de la part du Département, nous pouvons avoir tous nos apaisements quant à l'utilisation judicieuse qui serait faite de ces crédits.

*
**

L'importance des sommes proposées pourra peut-être surprendre à première vue. Il paraît utile à ce propos de citer quelques chiffres concernant les sommes que consacrent à leur aviation marchande certains pays étrangers.

Ces chiffres ne représentent pas même la totalité de l'effort de ces pays, puisque des facilités supplémentaires diverses — prêt de matériel volant, de personnel, d'installation terrestre, garantie de chargement, contrats postaux, etc. — sont souvent accordées sans qu'il soit possible d'en connaître le détail.

1. Engeland :

Maatschappij « Imperial Airways Ltd » :

	Per jaar
Contract met de post voor...	£ 900,000
Toelage van ...	750,000
hetzij ...	£ 1,650,000

of 240 miljoen frank.

Die sommen dekken een bepaald minimum van werkzaamheid. Wordt dit minimum overschreden, dan verleent men aanvullende bedragen.

Buiten het Moederland, verleenen ook de meeste landen die deel uitmaken van het Britsche Keizerrijk, toelagen, waarborgen van lading en andere voordeelen.

Daarnevens, verleent Engeland nog toelagen aan verscheidene andere maatschappijen met een meer beperkte werkzaamheid dan de Imperial Airways.

2. Frankrijk.

Op de begroting van 1938, wordt een krediet van 205 miljoen 550,000 fr. uitgetrokken voor de luchtvaartdiensten.

Het is vooral van beteekenis aan te stippen dat de tussenkomst van de Fransche begroting, ten voordeele van de « Régie Air-Afrique », op 15 miljoen Fransche frank is vastgesteld.

De « Régie Air-Afrique » exploiteert, onder het regime van de Fransch-Belgische overeenkomst van 1930, dus gemeenschappelijk en in nauwe samenwerking met de Sabena, de luchtverbindingen Alger-Brazzaville en Alger-Elisabethville-Madagascar.

Haar bedrijvigheid stemt dus practisch overeen met die van de luchtverbinding België-Congo, ingericht door de Sabena. De wijzen van exploitatie zijn nagenoeg dezelfde, vermits de beide maatschappijen elkander vertegenwoordigen en voor elkander de diensten verzekeren binnen hun ten gronde respectievelijke grondgebieden.

Door het Departement van Verkeerswezen werd de overeenstemmende tussenkomst van den Belgischen Staat vastgesteld op 1,150,000 fr., som welke dient vergeleken bij de 15 miljoen toegekend aan de Fransche Regie.

Uw Commissie meent elk gevaar voor overdrijving terzijde te laten door — op den grondslag van de gegevens verschaft door de Sabena — een krediet van 7,5 miljoen voor te stellen voor de verbinding België-Congo.

In Tsjechoslowakije, komt de burgerlijke luchtvaart voor met 210 miljoen kroon, waarvan 60 miljoen voor de infrastructuur, op eene totale begroting van tien milliard kroon, waarvan 45 t. h. bestemd voor de landsverdediging. De Tsjechische kroon is wat meer waard dan den Belgischen frank (1.03).

Er blijven dus ongeveer 150 miljoen kroon over voor de subsidieering van de vervoersbedrijven.

Het verslag en de begroting werden eenparig, op één stem na, goedgekeurd.

De Verslaggever,

A. VAN HECKE.

De Voorzitter,

A. VAN HOECK.

1. Angleterre :

Compagnie « Imperial Airways Ltd » :

	Par an
Contrat postal de ...	£ 900,000
Subvention de ...	750,000
soit ...	£ 1,650,000

ou 240 millions de francs.

Ces sommes couvrent une activité minimum déterminée, des suppléments étant accordés pour tout ce qui dépasse ce minimum.

En dehors de la métropole, la plupart des pays faisant partie de l'Empire britannique accordent également des subventions, garanties de fret, facilités diverses.

L'Angleterre subsidie en outre diverses autres compagnies dont l'activité est plus limitée que celle d'Imperial Airways.

2. France :

Le budget de 1938 prévoit un crédit de 205,550.000 fr. pour les services aériens.

Il est surtout significatif de noter que l'intervention du budget français en faveur de la régie Air Afrique est fixée à 15 millions de francs français.

La Régie Air-Afrique exploite, sous le régime de la convention franco-belge de 1930, donc conjointement et en collaboration étroite avec la Sabena, les liaisons Alger-Brazzaville et Alger-Elisabethville-Madagascar.

Son activité est donc pratiquement équivalente à celle de la liaison Belgique-Congo, organisée par la Sabena et les modes d'exploitation sont presque identiques, puisque les deux compagnies se représentent l'une l'autre et organisent l'une pour l'autre les services terrestres dans leurs territoires respectifs.

Le Département des Transports avait arrêté à 1 million 150,000 francs l'intervention correspondante de l'Etat belge, chiffre qu'il faut rapprocher des 15 millions de francs attribués à la Régie française.

En proposant — sur la base d'indications fournies par la Sabena — un crédit de 7,500,000 francs pour la liaison Belgique-Congo, votre Commission estime qu'elle échappe à tout danger d'exagération.

En Tchécoslovaquie, sur un budget total de dix milliards de couronnes, dont 45 p. c. sont affectés à la défense nationale, l'aéronautique civile figure pour 210 millions de couronnes, dont 60 millions pour l'infrastructure. La couronne tchèque vaut un peu plus que le franc belge (1.03).

Il reste donc environ 150 millions de couronnes pour le subventionnement des exploitations de transports.

Le rapport et le budget ont été adoptés à l'unanimité moins une voix.

Le Rapporteur,

A. VAN HECKE.

Le Président,

A. VAN HOECK.

DIAGRAM 1.

DIAGRAMME 1.

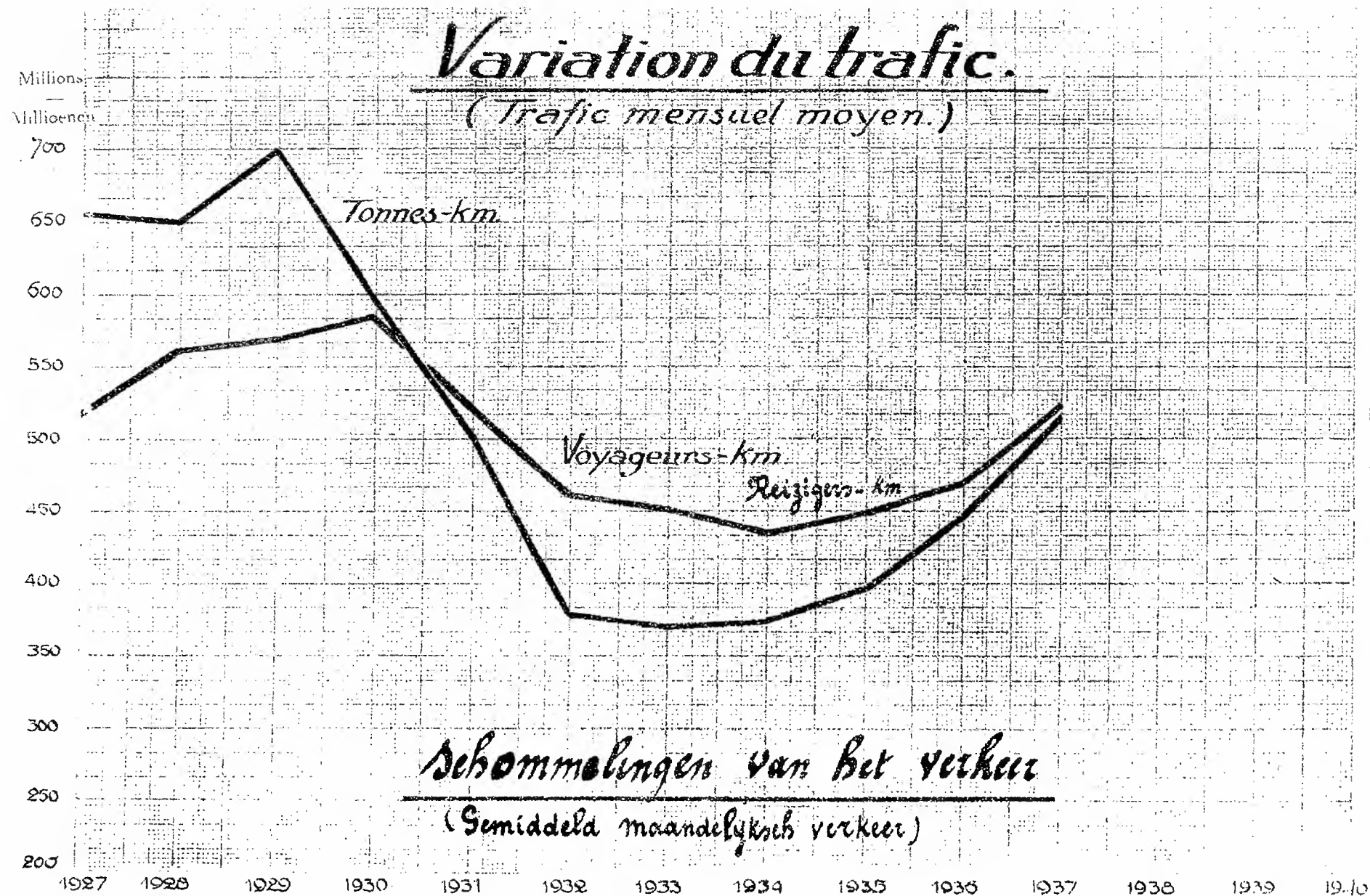


DIAGRAM II.

DIAGRAMME II.

Dépenses et Recettes totales.

(Moyennes mensuelles)

Millions
de
francs

Millioenen
franks

300

290

280

270

260

250

240

230

220

210

200

190

180

170

160

150

140

130

120

110

100

Recettes - Ontvangsten

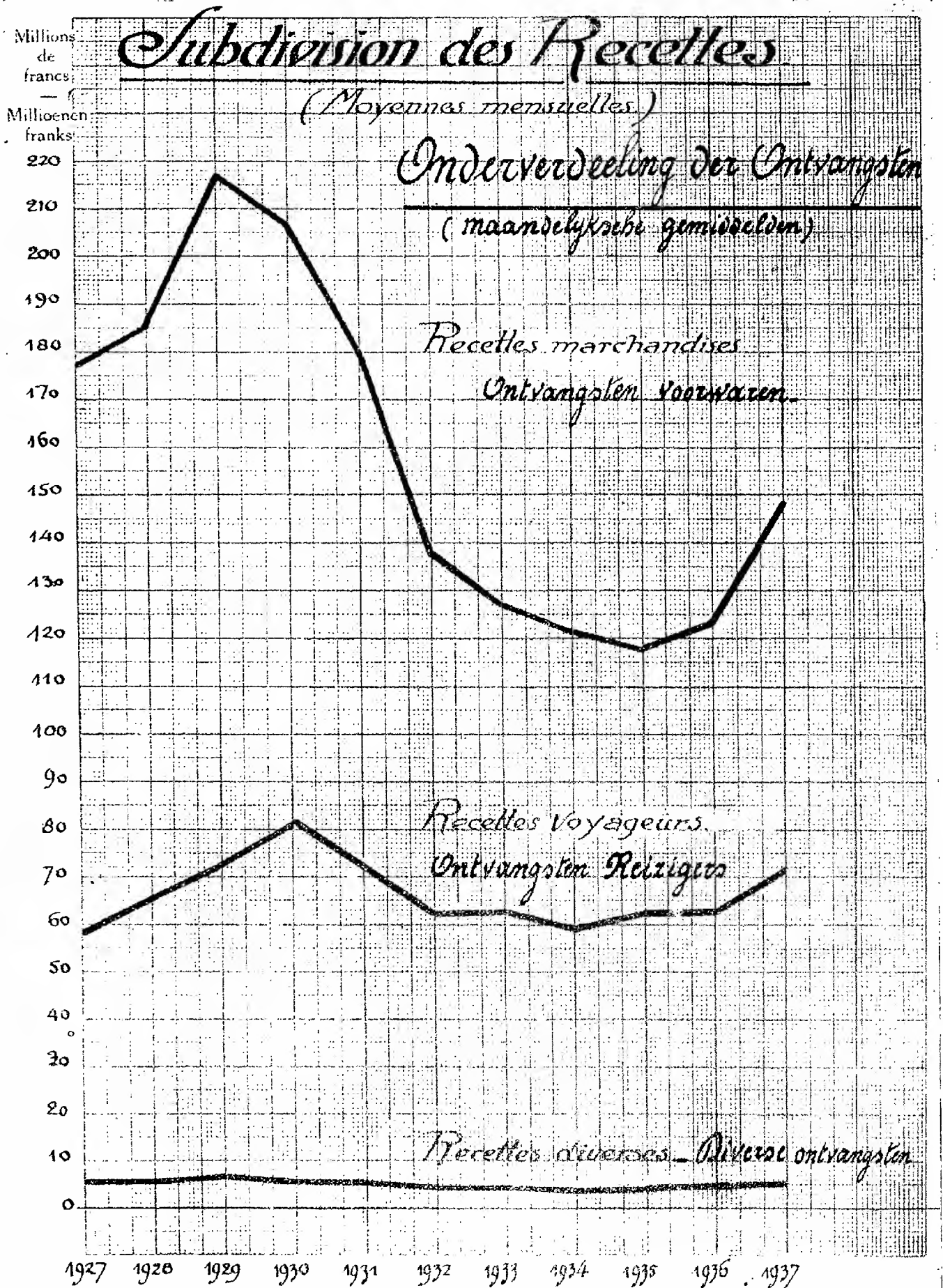
Dépenses - Uitgaven

Gezamenlijke ontvangsten en uitgaven
(maandelijkse gemiddelden)

1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937

DIAGRAM III.

DIAGRAMME III.



Millions
de
francs

Millioenen
franks

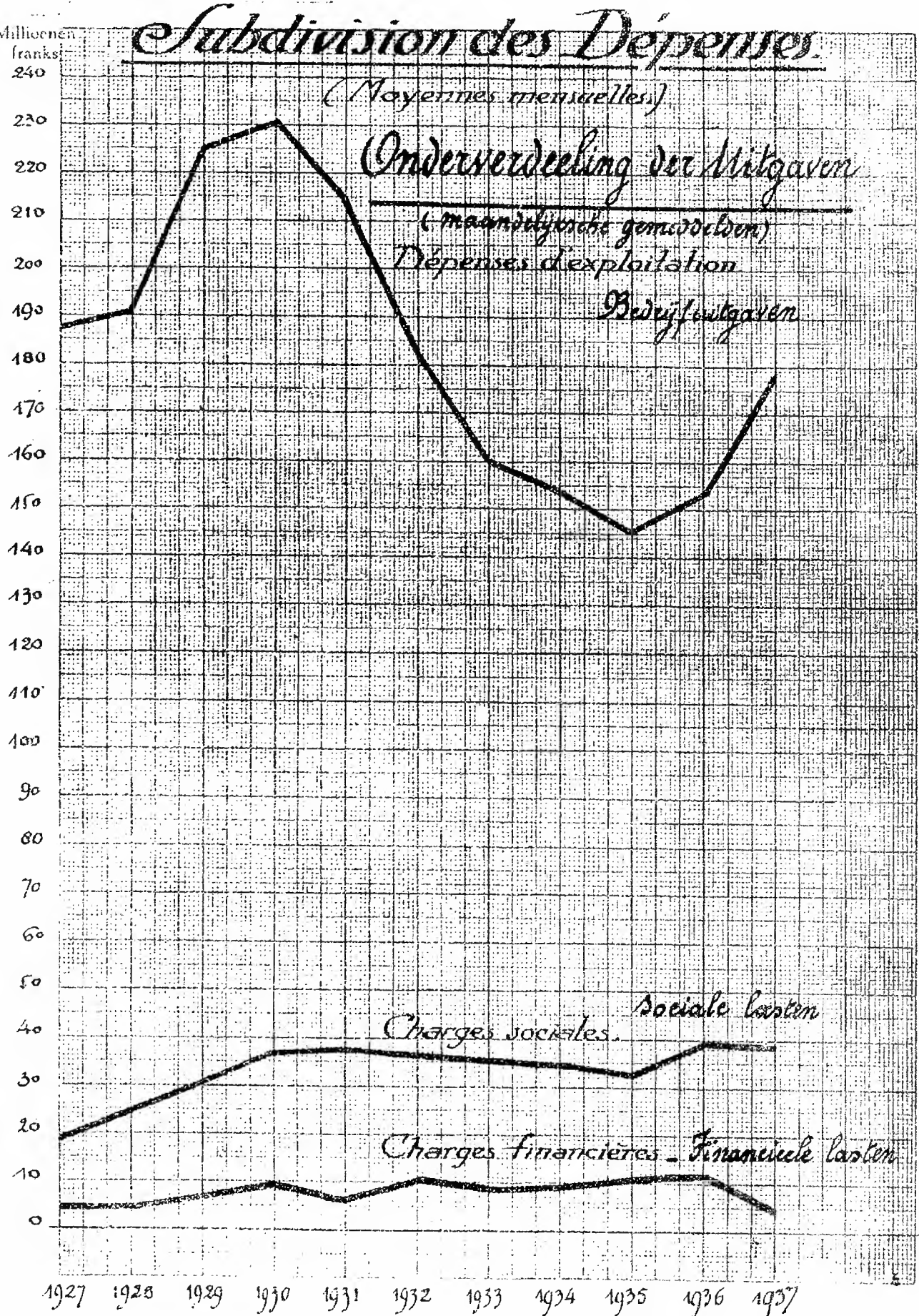


DIAGRAM V.

DIAGRAMME V.

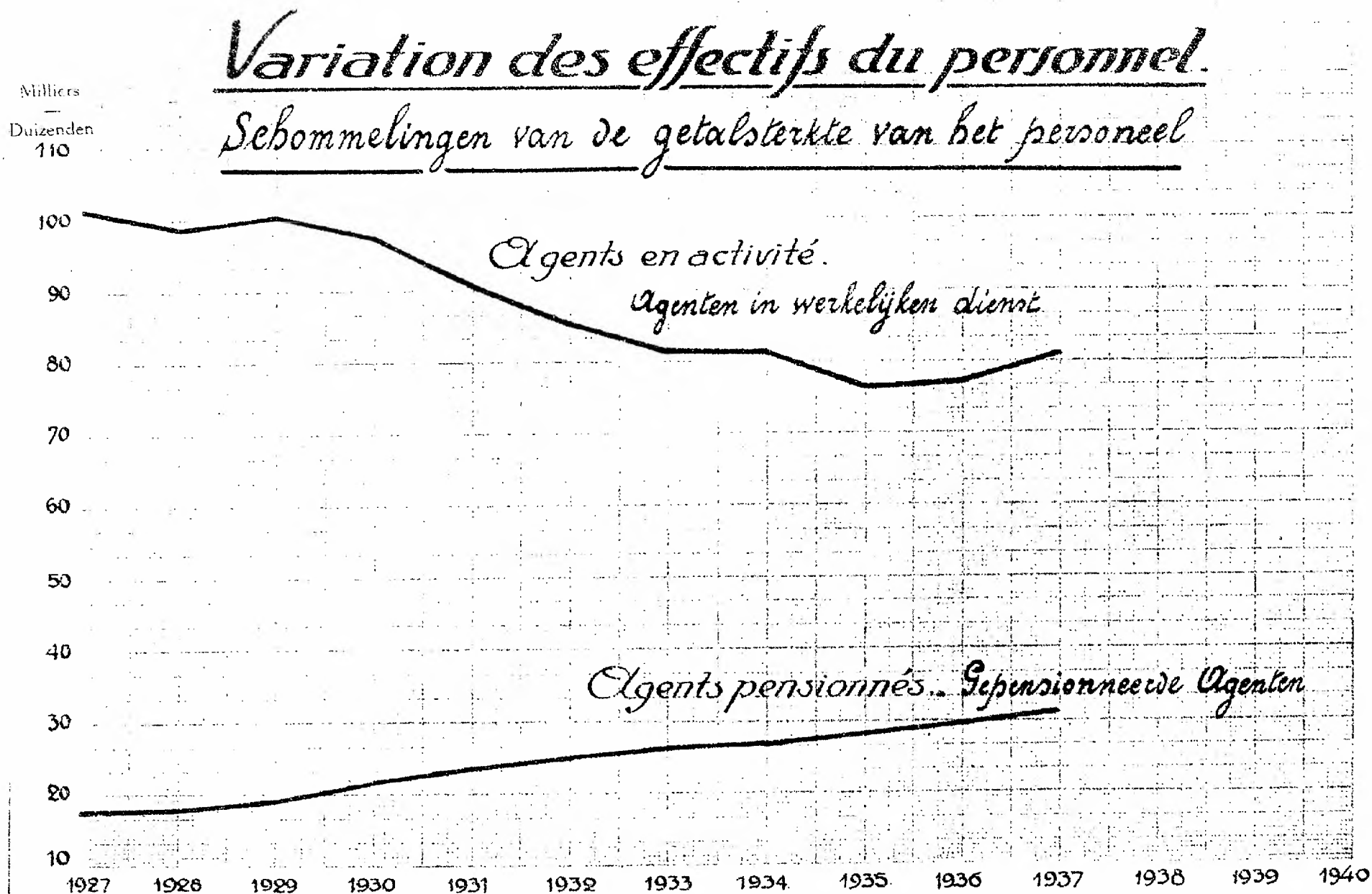
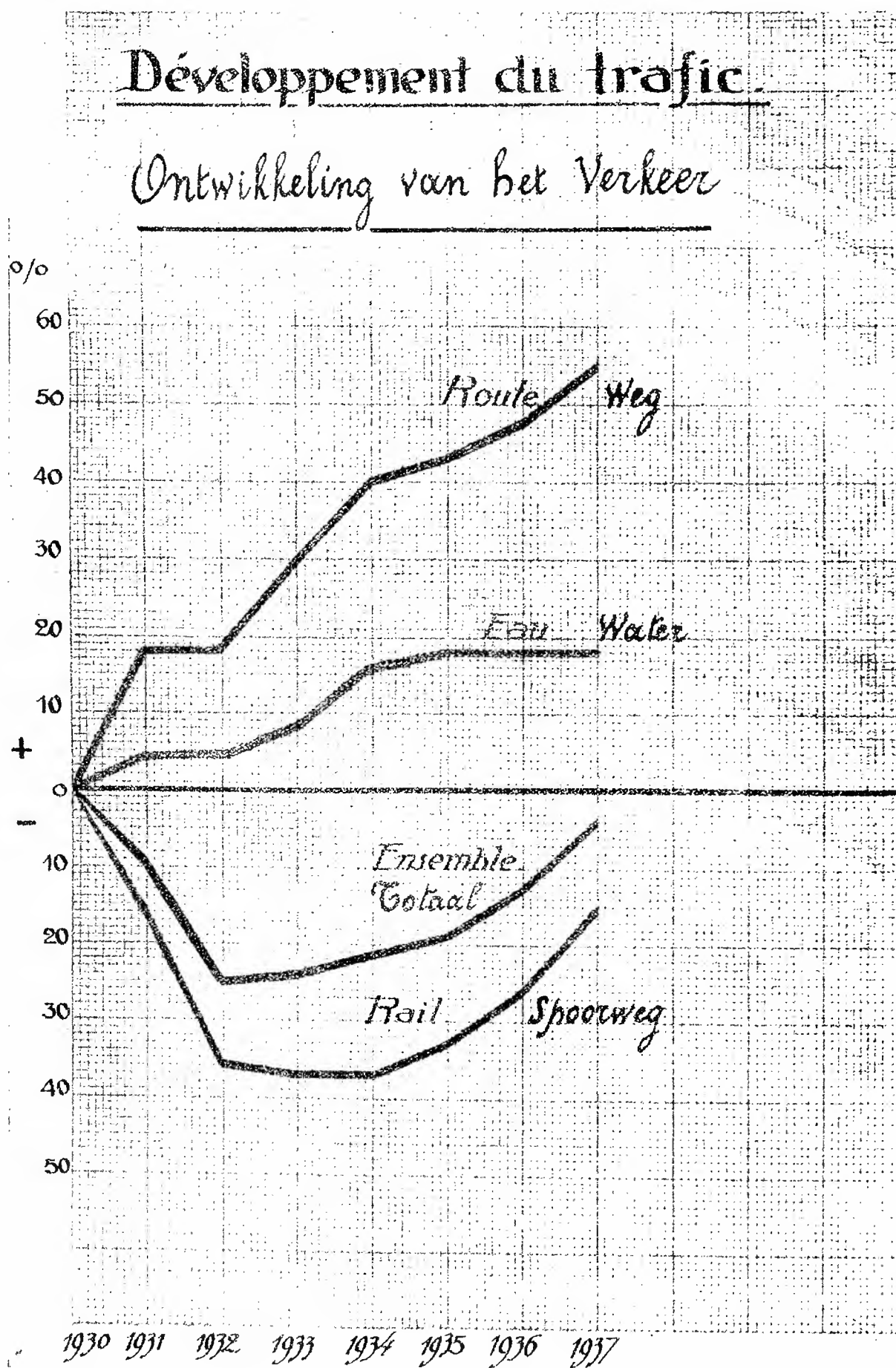


DIAGRAM VI.

DIAGRAMME IV.



DIAGRAMS VII en VIII.

DIAGRAMMES VII et VIII.

