

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
SESSION DE 1938-1939.	N° 19		ZITTINGSJAAR 1938-1939.
	SÉANCE du 22 Novembre 1938	VERGADERING van 22 November 1938	

PROJET DE LOI
APPROUVANT LE COMPTE DE PRÉVISION DE
L'OFFICE NATIONAL POUR L'ACHEVEMENT DE
LA JONCTION NORD-MIDI
POUR L'ANNÉE 1939.

LÉOPOLD III, ROI DES BELGES,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 11 juillet 1935, créant l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi,

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports, P. T. T. et de l'I. N. R.,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre Nom aux Chambres législatives par Notre Ministre des Transports, P. T. T. et de l'I. N. R.

Article premier.

Le compte de prévision de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi tel qu'il résulte du document ci-annexé est approuvé.

Art. 2.

Il sera porté au Budget extraordinaire pour l'exercice 1939 un crédit de 200,000,000 de francs destiné à alimenter le fonds spécial institué par la loi du 11 juillet 1935 pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.

Donné à Bruxelles, le 14 novembre 1938.

WETSONTWERP
TOT GOEDKEURING VAN DE RAMING VAN HET
NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING DER
NOORD-ZUID-VERBINDING
VOOR HET JAAR 1939.

LEOPOLD III, KONING DER BELGEN,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gezien de wet van 11 Juli 1935, het Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding stichtend,

Op voorstel van Onzen Minister van Verkeerswezen, P. T. T. en van het N. I. R.,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het volgend wetsontwerp zal in Onzen Naam door Onzen Minister van Verkeerswezen, P. T. T. en van het N. I. R. aan de Wetgevende Kamers ter overweging worden aangeboden.

Eerste artikel.

De raming van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding, zooals blijkt uit bijgaand bewijsstuk, is goedgekeurd.

Art. 2.

Op de Buitengewone Begrooting voor het dienstjaar 1939 wordt een krediet van 200,000,000 frank voorzien tot staving van het bijzonder fonds, ingericht bij de wet van 11 Juli 1935 voor de voltooiing van de Noord-Zuid-Verbinding.

Gegeven te Brussel, den 14^e November 1938.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Transports, Postes,
 Télégraphes, Téléphones et de l'Institut National
 de Radiodiffusion,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Verkeerswezen, Posterijen,
 Telegrafie, Telefonie, en van het Nationaal Instituut
 voor Radio-Omroep,*

H. MARCK.

QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL

sur l'activité de l'O. N. J. pendant l'année 1938
(Loi du 11 juillet 1935, art. 6, 4° alinéa,
statuts art. 20).

TROISIÈME EXERCICE.

Ce quatrième rapport concerne, en réalité, le troisième exercice annuel, puisque l'O.N.J. n'est entré en activité qu'en octobre 1935.

Le premier rapport annuel ne pouvait forcément rendre compte que de l'installation de l'Office et des études préparatoires d'organisation.

REMARQUES PRELIMINAIRES.

1. L'article 6, 4° alinéa de la loi créant l'Office dit :

« Le Ministre des Transports soumettra chaque année aux Chambres, avant le 15 novembre, un rapport sur l'exercice écoulé, en même temps que le compte de prévision de cet Office pour l'année suivante; à défaut pour les Chambres d'avoir voté ce compte avant le 1^{er} janvier, celui-ci sera considéré comme adopté avec l'approbation des crédits correspondants. »

En vertu de l'alinéa 8 du même article 6, conçu comme suit : « L'Office soumet annuellement à la Cour des Comptes, le compte de gestion », l'Office a considéré, dès le début, que le commencement d'un exercice était fixé au 1^{er} janvier de chaque année.

D'après un arrangement avec la Cour des Comptes, les documents lui sont envoyés chaque trimestre.

En interprétant les textes à la lettre, c'est de l'exercice 1937 que devrait traiter le présent rapport, qui ne serait donc présenté aux Chambres que dix mois et demi après la fin de l'exercice. Nous avons préféré traiter dans le présent rapport tout ce qui concerne l'année courante, quitte à ne faire que des prévisions pour les deux à trois derniers mois, et à ne présenter qu'un compte de gestion provisoire pour l'année non entièrement écoulée. Nous avons la conviction que les Chambres approuveront cette méthode.

2. Présentation aux Chambres du « Projet de loi relatif au compte de prévision pour 1938 et du rapport sur l'exercice 1937 ».

La Chambre, dont l'ordre du jour fut particulièrement chargé pendant les dernières semaines de 1937,

VIERDE JAARVERSLAG

over de werkzaamheid van het N. B. V., gedurende het jaar 1938 (Wet van 11 Juli 1935, art. 6, alinea 4, statuten art. 20).

DERDE DIENSTJAAR.

Dit vierde verslag betreft, eigenlijk, het derde dienstjaar, dewijl het N.B.V. slechts, in October 1935, in werking is getreden.

Het eerste jaarverslag vermocht alleen rekenschap te geven over de inrichting van het Bureau en over de voorafgaande studiën, die inrichting betreffende.

VOORAFGAANDE BEMERKINGEN.

1. Artikel 6, 4° alinea van de wet tot oprichting van het N.B.V., luidt als volgt :

« Ieder jaar, vóór 15 November, dient de Minister van Verkeerswezen, bij de Kamers, verslag in over het verlopen dienstjaar; tevens legt hij de rekening over van de voorziene uitgaven van het Bureau voor het volgende jaar; wordt die rekening door de Kamers niet goedgekeurd vóór 1 Januari, dan wordt zij geacht te zijn aangenomen met goedkeuring van de desbetreffende kredieten. »

Krachtens alinea 8 van hetzelfde artikel 6, luidende : « Het Bureau legt jaarlijks zijn beheersrekening voor aan het Rekenhof », het Bureau heeft, van den beginne af, den aanvang van een dienstjaar geacht te moeten plaatsen op 1 Januari van ieder jaar.

Op grond van een schikking met het Rekenhof, worden de bescheiden elk kwartaal aan dit Hof gezonden.

Moet de tekst letterlijk worden uitgelegd, dan zou dit verslag over het dienstjaar 1937 moeten handelen, welk verslag dus eerst, tien maanden en half na het einde van het dienstjaar, aan de Kamers zou worden overgelegd. Wij verkozen, in dit verslag te handelen over al hetgeen in het afgelopen jaar werd verricht, op gevaar af, slechts ramingen te kunnen doen voor de laatste twee of drie maanden, en enkel een voorloopige beheersrekening te kunnen overleggen voor het onvolledig afgelopen dienstjaar. Wij hebben de overtuiging dat de Kamers het met die methode zullen eens zijn.

2. Indiening, bij de Kamers, van het wetsontwerp betreffende de raming van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuidverbinding voor het dienstjaar 1938 en van het verslag over het dienstjaar 1937.

De Kamer die, gedurende de laatste weken van 1937, een buitengewoon overladen agenda had,

par suite du changement de Gouvernement qui interrompit la session, ne vota le projet de loi que le 24 février 1938 par 130 voix contre 30.

En vertu de l'article 6, 4^e alinéa, de la loi créant l'Office, le vote n'aurait pas dû avoir lieu; mais le Bureau de la Chambre en décida peut-être autrement, à cause de l'amendement déposé par le Gouvernement, portant à l'article 2, de 80 à 110 millions, le crédit alloué pour 1938.

Alors que le compte prévisions (Doc. n° 32, session 1937-1938, Chambre des Représentants), justifiait un crédit de 110 millions, le chiffre du projet de loi, par suite d'une erreur, ne portait que 80 millions.

Le projet de loi et le rapport de l'Office furent soumis au Sénat; le rapporteur de la Commission des Transports du Sénat, comte de la Barre d'Erquelinnes, déposant son rapport en séance du 23 juin 1938 (Doc. n° 201 du Sénat) après avoir déclaré que le rapport sur l'activité de l'Office est très intéressant et que les développements donnent, pour chaque poste, toutes les précisions souhaitables, ajoute certaines remarques :

« Le présent projet de loi a été déposé sur le Bureau de la Chambre le 7 décembre 1937, soit donc plus de trois semaines après la date fixée par la loi. Il a été adopté par la Chambre des Représentants par 130 voix contre 30 le 24 février 1938. Il n'a donc pas été possible au Sénat de le voter le 1^{er} janvier. »

Après un rappel de l'article 6, 4^e alinéa, de la loi créant l'Office, l'honorable rapporteur ajoute, avec raison :

« Le Sénat se trouve donc aujourd'hui, une fois de plus, devant le fait accompli.

» Il est à souhaiter que, dans l'avenir, il ne soit plus mis dans une situation peu compatible avec sa dignité.

» Votre Commission des Transports, à l'unanimité, a approuvé le rapport et conclu à l'adoption du présent projet. »

En séance du Sénat du 28 juin 1938, le Président proposait de rayer de l'ordre du jour le projet de loi, tout vote étant inutile.

Un sénateur fit remarquer (*Compte rendu analytique*, p. 684), que c'était certainement à dessein que le projet n'avait pas été déposé dans le délai légal.

3. Nous avons reproduit les observations pour nous permettre de justifier le retard, qui n'est pas imputable à l'Office.

Le Conseil d'Administration de l'Office a discuté et approuvé le texte du rapport au cours des séances des 20 et 26 octobre et du 7 novembre. Après traduc-

wegens de Regeeringswisseling die de zitting had onderbroken, kon het wetsontwerp slechts goedkeuren op 24 Februari 1938, hetgeen geschiedde met 130 tegen 30 stemmen.

Krachtens artikel 6, 4^e alinea, van de wet tot oprichting van het N.B.V., had er geen stemming hoeven plaats te hebben; doch het Bureau van de Kamer had er wellicht anders over beslist, ter oorzake van het Regeeringsamendement, waarbij aan artikel 2, het voor 1938 bewilligd krediet van 80 tot 110 millioen werd gebracht.

Waar de raming, *Kamerstuk n° 3*; zittingsjaar 1937-1938 een krediet rechtvaardigde van 110 millioen, droeg het ontwerp tengevolge van een missing, slechts een krediet van 80 millioen.

Het wetsontwerp en het verslag van het N.B.V. werden aan den Senaat onderworpen; de verslaggever van de senatoriale Commissie van het Verkeerswezen, Graaf de la Barre d'Erquelinnes, die zijn verslag neerlegde ter vergadering van 23 Juni 1938 (*Senaatstuk n° 201*), na te hebben verklaard dat het verslag over de werkzaamheid van het Bureau zeer belangwekkend is en dat de toelichtingen, voor elken post, al de gewenschte inlichtingen bevatten, voegde er enkele bemerkings aan toe :

« Dit wetsontwerp werd op 7 December 1937 in de Kamer ter tafel gelegd, zegge dus meer dan drie weken na den door de wet bepaalden datum. Het werd door de Kamer der Volksvertegenwoordigers goedgekeurd met 130 tegen 30 stemmen, op 24 Februari 1938. Het is dus niet mogelijk geweest dat de Senaat het zou goedkeuren vóór 1 Januari. »

Na herinnerd te hebben aan artikel 6, 4^e alinea van de wet tot oprichting van het N.B.V., voegde de achtbare verslaggever er aan toe hetgeen volgt :

« De Senaat staat dus eens te meer voor het volongen feit.

» Het is te hopen dat hij in de toekomst niet meer worde gesteld in een toestand die niet strookt met zijn waardigheid.

» Eenparig heeft uw Commissie van Verkeerswezen dit verslag goedgekeurd en besloten tot aanneming van het wetsontwerp. »

Na de vergadering van den Senaat, 28 Juni 1938, stelde de Voorzitter voor het wetsontwerp van de agenda te schrappen, daar elke stemming onnoodig bleek.

Een senator deed opmerken (*Beknopt Verslag*, blz. 684), dat het wellicht met opzet was, dat het ontwerp niet binnen den wettelijken termijn was neergelegd geworden.

3. Wij hebben de opmerkingen weergegeven, om ons toe te laten de vertraging die aan het Bureau niet is te wijten, te rechtvaardigen.

De Beheerraad van het N.B.V. heeft den tekst van het verslag besproken en goedgekeurd, in den loop van de vergaderingen van 20 en 26 October en van

tion, les copies en français et en néerlandais avaient été remises en temps utile à M. le Ministre des Transports, Président de l'Office, mais la Chambre avait suspendu ses travaux le 21 octobre, date de la démission du Gouvernement. Bien qu'elle se soit réunie à nouveau le 16 novembre, le Ministre ne se crut plus qualifié pour agir au nom du Gouvernement et solliciter la signature de l'arrêté royal autorisant le dépôt du projet de loi. Le Gouvernement nouveau ne fut constitué que le 24 novembre. La Chambre fut convoquée le 4 décembre et le mardi suivant, soit le 7 décembre, le rapport fut déposé.

Le retard est donc dû à des circonstances indépendantes de l'Office et du Ministre compétent. Le Conseil d'Administration a décidé qu'à l'avenir, le jour où le rapport annuel sera déposé à la Chambre, une copie en sera remise au Bureau du Sénat.

CHAPITRE PREMIER.

ACTIVITE DE L'OFFICE.

4. Conseil d'Administration. — Comité de Direction.

Pendant la période qui s'étend du 1^{er} novembre 1937 au 31 octobre 1938, le Conseil d'Administration a tenu 20 séances. Les sections du Comité de Direction se sont réunies 31 fois. En outre, la Sous-Commission financière, celle des cahiers des charges, etc., ont tenu 25 réunions.

Les questions soumises aux délibérations du Conseil et des Commissions, ont provoqué la publication de 130 documents préparatoires envoyés aux membres, afin de leur permettre une étude préalable des questions mises à l'ordre du jour.

M. De Duytschaever, secrétaire général honoraire du Ministère des Finances, admis à la retraite par limite d'âge, et qui était l'un des délégués du Ministre des Finances au Conseil, a été remplacé par M. Dorcq, sous-directeur au Ministère des Finances, le 1^{er} janvier 1938.

M. Gabriel Jadot, membre suppléant, délégué de la S.N.C.F.B., ayant sollicité sa mise à la retraite, a été remplacé par M. Delory, directeur du service des Finances de la S.N.C.F.B., par arrêté royal en date du 13 juin 1938.

5. Personnel.

Le personnel de l'Office comprend, outre l'ingénieur en chef-directeur, six ingénieurs principaux et ingénieurs, deux inspecteurs techniques, deux chefs de section et techniciens, un chef de bureau, un chef de bureau de dessin, huit dessinateurs et expéditionnaires, six rédacteurs et commis, dix sur-

7 November. Na vertaling, waren de Fransche en Nederlandsche afschriften ten gepasten tijd aan den Heer Minister van Verkeerswezen, Voorzitter van het Bureau, overhandigd geworden, doch de Kamer had, op 21 October, hare werkzaamheden geschorst, op welken datum de Regeering was afgetreden.

Hoewel zij opnieuw vergaderde, op 16 November, oordeelde de Minister dat hij niet meer bevoegd was om, namens de Regeering, te handelen en de handteekening te vragen van het Koninklijk besluit tot machtiging van het indienen van het wetsontwerp. De nieuwe Regeering werd slechts op 24 November samengesteld. De Kamer werd bijeengeroepen op 4 December en den Dinsdag er op volgend, te weten op 7 December, werd het verslag neergelegd.

De vertraging is dus te wijten aan omstandigheden onafhankelijk van het N.B.V. en van den bevoegden Minister. De Beheerraad heeft beslist dat, voortaan, op den dag dat het jaarverslag ter Kamer zal worden neergelegd, een afschrift er van zal worden gezonden aan het Bureau van den Senaat.

EERSTE HOOFDSTUK.

WERKZAAMHEID VAN HET BUREAU.

4. Beheerraad. — Directiecomité.

Gedurende het tijdsverloop tusschen 1 November 1937 en 31 October 1938, hield de Beheerraad 20 vergaderingen. De afdeelingen van het Directiecomité vergaderden 31 maal. Daarenboven, hielden de Financiële Subcommissie en die voor de lastenkohieren, enz., 25 vergaderingen.

De kwestien welke aan de beraadslagingen van den Raad en van de Commissiën werden onderworpen, noodzaakten de publicatie van 130 voorbereidende stukken, die aan de leden werden gezonden, om hun toe te laten de aan de orde gestelde punten vooraf te bestudeeren.

De Heer De Duytschaever, eere-secretaris generaal bij het Ministerie van Financiën, wegens leeftijds-grens tot het rustpensioen toegelaten, en die een der afgevaardigden was van den Minister van Financiën, in den Beheerraad, werd vervangen door den Heer Dorcq, onderdirecteur bij het Ministerie van Financiën, op 1 Januari 1938. De Heer Gabriel Jadot, toegevoegd lid, afgevaardigde van de N.M.B.S., die zijn oppensioenstelling had aangevraagd, werd vervangen door den Heer Delory, directeur van den Financiedienst bij de N.M.B.S., bij Koninklijk besluit van 13 Juni 1938.

5. Personeel.

Het personeel van het Bureau omvat, buiten den hoofdingenieur-directeur, zes eerstaanwezende ingenieurs en ingenieurs, twee technische inspecteurs, twee sectiehoofden en technici, een bureelhoofd, een teeken-bureelhoofd, acht teekenaars en afschrijvers, zes opstellers en klerken, tien waarnemende opzich-

veillants opérateurs, dix-sept surveillants auxiliaires, chaîneurs et ouvriers, deux huissiers, quatre nettoyeuses et concierges, soit 60 fonctionnaires et agents, non compris le Conseiller artistique et le Conseiller juridique.

Cet effectif ne tient pas compte des fonctionnaires et agents de la S.N.C.F.B. dont les attributions comprennent les études et travaux d'exécution du relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, des lignes y aboutissant et des installations diverses à reconstruire.

Ce personnel est réparti dans divers services de la S.N.C.F.B. L'Office ne rembourse à la Société Nationale que les prestations du personnel occupé exclusivement à ces études et travaux.

6. Visite des chantiers.

S. M. le Roi a visité les chantiers de la Jonction le 11 mars 1938 et le duc de Brabant le 12 mars 1938.

Le premier tronçon du tunnel, ainsi que les travaux des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi furent l'objet d'une visite détaillée par les Membres de la Chambre le 27 janvier et les Membres du Sénat le 2 février 1938.

Visites également de M. le Gouverneur et du Conseil provincial du Brabant, de MM. les Gouverneurs et Députés permanents de la province d'Anvers et de la Flandre occidentale, de M. le Bourgmestre et du Conseil communal de Bruxelles, ainsi que de nombreuses délégations de Sociétés scientifiques et autres du pays et de l'étranger.

Ces visiteurs furent unanimes à rendre hommage à la conception technique de l'entreprise et au mérite de son exécution.

TRAVAUX EN COURS.

7. Premier tronçon du tunnel

(entre la rue des Brigittines et la rue de l'Hôpital).

Longueur : 365 mètres.

Ces travaux sont virtuellement terminés ainsi que l'établissement de la voirie nouvelle entre ces mêmes limites. L'artère nouvelle, en prolongement de la rue Cantersteen et de la rue de l'Empereur, a 22 mètres de largeur. Elle comprend la rue d'Or, dont la largeur ne dépassait pas 8 mètres et un raccordement, au gabarit de 22 mètres, traversant les rues de l'Escalier, des Alexiens, d'Accolay, vers la place de la Chapelle où, à hauteur de l'entrée principale de cette église, l'amorce faite permet la percée éventuelle vers l'avenue Fonsny par les pouvoirs publics compétents.

ters, kettingdragers en werklieden, twee deurwachters, vier schoonmaaksters en huisbewaarsters, te weten zestig ambtenaren en beambten, niet inbegrepen den kunstadviseur en den rechtskundigen adviseur.

In dit effectief is geen rekening gehouden met de ambtenaren en beambten van de N.M.B.S. die belast zijn met de studiën en de werken tot hooger leggen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid, van de daarop uitlopende spoorlijnen en van de onderscheidene te herbouwen inrichtingen.

Dit personeel is verdeeld over de verscheidene diensten der N.M.B.S. Door het N.B.V. worden aan de Nationale Maatschappij slechts de praestaties terugbetaald van het personeel dat uitsluitend met die studiën en werken zich bezig houdt.

6. Bezoek der werkplaatsen.

Z. M. de Koning heeft de werkplaatsen der Verbinding bezocht, op 11 Maart 1938, en de jonge Hertog van Brabant, op 12 Maart 1938.

Het eerste tunnelvak, alsmede de werken van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid werden in al hun omvang bezocht door de leden van de Kamer, op 27 Januari en door de leden van den Senaat, op 2 Februari 1938.

Bezoeken insgelijks van den Heer Gouverneur en van den Provinciaal Raad van Brabant; van de Heeren Gouverneur en Bestendig Afgevaardigden van de Provincie Antwerpen en van de Provincie West-Vlaanderen; van den Heer Burgemeester en van den Gemeenteraad van Brussel, alsmede van talrijke delegaties van wetenschappelijke en andere vereenigingen uit het land en uit den vreemde.

Al die bezoekers brachten hulde aan de technische opvatting van de onderneming en aan de verdiensten van hare uitvoering.

IN UITVOERING ZIJNDE WERKEN.

7. Eerste tunnelvak

(tusschen de Brigittienenstraat en de Gasthuisstraat).

Lengte : 365 meter.

Die werken zijn zoo goed als voltooid, zoomede den aanleg van de nieuwe straten tusschen diezelfde grenzen. De nieuwe straat die den Cantersteen en de Keizerstraat verlengt, is 22 meter breed. Zij omvat de Goudstraat, die nog geen 8 meter breedte had, en een wegaansluiting, met een straatmal van 22 meter, dwars over de Trapstraat, de Cellebroersstraat, de Accolaystraat, naar de Kapelleplaats toe, alwaar, op de hoogte van den hoofdingang der kerk, het gemaakte beginstuk de eventueele doorbraak naar de Fonsnylaan, door de bevoegde openbare Overheid zal toelaten.

La rue des Ursulines a été élargie à 16 mètres (au lieu de 8 mètres) dans la partie comprise entre la rue d'Accolay et les locaux de l'Office (n° 13 à 17).

Le garage établi sur le tunnel entre les rues de Dinant et de l'Hôpital est terminé et pourra être mis en location prochainement, réserve faite de réquisition éventuelle pour utilisation en qualité d'abri contre les attaques aériennes en cas de besoin.

8. Deuxième tronçon du tunnel

(entre les rues de l'Hôpital et de Loxum).

Longueur : 450 mètres.

Ces travaux, qui comprennent l'infrastructure de la gare centrale, à la traversée du quartier de la Putterie, ont été adjugés le 28 janvier 1938.

Seize soumissions furent présentées; les offres ont varié de fr. 82,714,850.05 à 114,526,000 francs; certains entrepreneurs ayant proposé des modifications d'ordre technique ont ultérieurement soumis des variantes avec réduction de prix.

Après un examen minutieux des offres, le Conseil d'Administration a approuvé la soumission de la S. A. « Les Entreprises François et Fils », au montant de fr. 82,714,850.05 comme étant la plus avantageuse de celles répondant aux prescriptions des plans et cahier des charges.

L'ordre d'exécution a été donné le 19 mars 1938. Les travaux se poursuivent normalement, compte tenu de la difficulté d'exécution des détails de la carcasse métallique qui forme le tunnel et la gare proprement dite. Les voies sont en courbe, de rayons différents, les quais sont en fuseau par suite de ces courbures et les dispositions adoptées définitivement ont dû être adaptées à la distribution de l'entresol formant, au-dessus du tunnel, hall de sortie de la gare, et à la répartition des charges du futur bâtiment; les piliers et colonnes doivent, en effet, présenter une certaine symétrie et ne peuvent concorder impérativement avec les appuis de l'infrastructure sur le radier général et le sous-sol.

Les entrepreneurs sont tenus d'achever les travaux du tronçon au cours d'un délai de 600 jours ouvrables; un délai spécial est prévu pour la partie centrale du tronçon, de façon à pouvoir procéder à la construction du bâtiment de la halte centrale le plus tôt possible et commencer la mise en valeur du quartier de la Putterie.

9. Démolition d'immeubles expropriés entre la rue de Brabant et la rue de Schaerbeek et divers bâtiments entre la Steenpoort et la rue des Brigittines.

Ces démolitions sont nécessaires pour exécuter le viaduc de la gare du Nord et un tronçon de tunnel. Adjudication du 29 avril 1938.

De Ursulienenstraat werd op 16 meter verbreed (in stede van 8 meter), in het gedeelte begrepen tusschen de Accolaystraat en de lokalen van het N.B.V. (n° 13 tot 17).

De op de tunnel aangebrachte garage, tusschen de Dinantstraat en de Gasthuisstraat, is voltooid en kan cerlang worden verhuurd, onder voorbehoud echter van gebeurlijke opeischung voor het onderbrengen der bevolking in geval van luchtaanvallen.

8. Tweede tunnelvak

(tusschen de Gasthuisstraat en de Loxumstraat).

Lengte : 450 meter.

Die werken welke den onderbouw omvatten van het Centraalstation, bij den overgang van de Putterij, werden op 28 Januari 1938 toegewezen. Zestien inschrijvingen waren binnengekomen; de aanbiedingen verschillen van fr. 82,714,850.05 tot 114,526,000 frank; sommige aannemers die wijzigingen hadden voorgesteld van technischen aard, hebben, nadien, varianten onderworpen, met prijsvermindering.

Na grondig onderzoek van de aanbiedingen, heeft de Beheerraad de inschrijving goedgekeurd van de N.V. « Les entreprises François et Fils », ten bedrage van fr. 82,714,850.05, als zijnde de meest voordelige onder degene die voldeden aan de voorschriften der plans en van het lastenkohier.

Het bevel tot uitvoering werd gegeven op 19 Maart 1938. De werken gaan geregeld vooruit, rekening gehouden met de bezwaren van uitvoering der onderdeelen van het metalen geraamte dat de tunnel vormt en het eigenlijk gezegd station. De sporen zijn in bocht, verschillend van straal, de perrons zijn spits-toeloozend wegens die krommingen en de definitief goedgekeurde schikkingen moesten worden aangepast aan de verdeeling der fussenverdieping welke, boven de tunnel, uitgangshal van het station vormt, en aan de verdeeling van de belastingen van het toekomstig gebouw; de pijlers en zuilen moeten, inderdaad, een zekere symetrie vertoonen en mogen niet dwingend overeenkomen met de steunen van den onderbouw op den algemeenen vloer en den ondergrond.

De aannemers zijn verplicht de werken van het loopend tunnelvak te voltooien binnen een termijn van 600 werkdagen; een bijzonder uitstel werd voorzien voor het middengedeelte van het vak, derwijze dat zoodra mogelijk kan worden begonnen met het gebouw der Centrale Halte en met het té waarde maken van de Putterij.

9. Afbraak van onteigende gebouwen tusschen de Brabantstraat en de Schaerbeekstraat en van onderscheidene gebouwen tusschen de Steenpoort en de Brigittinenstraat.

Die afbraken zijn noodig voor het uitvoeren der viaduct van het Noordstation en van een tunnelvak. Aanbesteding van 29 April 1938.

Ces travaux, divisés en trois lots, ont été adjugés à trois entrepreneurs pour une ristourne totale de 195,735 francs, en faveur de l'O.N.J.

Ces entreprises sont en cours.

10. Travaux exécutés par la Société Nationale des Chemins de fer belges, en vue du relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

Rappelons que ces travaux sont à charge de l'Office, moyennant une intervention de la Société Nationale pour une somme équivalant la dépense qu'elle aurait dû faire pour moderniser les gares du Nord et du Midi au cas où l'Etat eut renoncé à l'exécution de la Jonction.

Les prix ayant considérablement varié depuis 1934-1935, tant par suite de la dévaluation que par suite d'un relèvement sensible des prix mondiaux, et de la hausse continue de l'indice des prix de détail qui influe sur le taux des salaires, il a été convenu entre l'Office et la S.N.C.F.B. qu'une révision des prix de ces travaux hypothétiques se ferait annuellement, à date fixe.

Lors de l'achèvement des reconstructions et relèvement des gares, la part d'intervention de la S.N.C.F.B. sera la moyenne des prix annuels révisés au 1^{er} janvier, de chacune des années 1937 à 1942, en appliquant les prix du jour.

De 110 millions de francs en 1934-1935, l'estimation a été portée à 150 millions le 1^{er} janvier 1937 et à 158 millions le 1^{er} janvier 1938, soit actuellement 154 millions en moyenne.

En attendant ce règlement de compte définitif, il a été convenu que le coût de certains travaux aux gares serait supporté par la S.N.C.F.B. et d'autres par l'Office.

Il y a lieu de considérer que l'expression « relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi », ne comprend pas uniquement les nouveaux bâtiments de recettes et les quais avec voies adjacentes.

Ce relèvement comprend des travaux aux lignes aboutissant aux gares et faisceaux d'accès, remblais, murs de soutènement, d'installations nombreuses (avec modernisation), remises aux locomotives, plaques tournantes, alimentation d'eau pour locomotives, canalisations électriques, bâtiments pour services divers, ponts, cabines de signalisation, fondations de pylônes de caténaires pour l'électrification future de l'étoile ferroviaire autour de Bruxelles, etc. s'étendant sur une distance d'environ 3 km. 500 pour chacune des gares.

Le cube des remblais à mettre en œuvre est d'environ 2 millions de m³.

Des ponts de grande largeur seront construits sous les faisceaux de voie d'accès, de façon à faciliter la

Die werken, in drie kavels verdeeld, werden aan drie aannemers toegewezen voor een totaal ristorno van 195,735 frank, ten bate van het N.B.V.

Die werken zijn in vollen gang.

10. Werken door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen uitgevoerd, met het oog op een hooger leggen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

Herinneren wij er aan, dat die werken ten laste vallen van het Bureau, mits tussenkomst van de Nationale Maatschappij, voor een som gelijk aan de uitgave welke zij had moeten doen om de Noord- en Zuidstations te moderniseeren, voor 't geval dat de Staat er zou hebben van afgezien de Verbinding tot stand te brengen.

Daar, sedert 1934-1935, de prijzen sterk werden gewijzigd — zoowel ten gevolge van de muntontwaarding als ten gevolge van een sterke verhooging der wereldprijzen, en van de aanhoudende stijging van het indexcijfer, die op de loonen terugslaat, — werd tussen het Bureau en de N.M.B.S. overeengekomen dat jaarlijks, op een vasten datum, een herziening zal plaats hebben van de prijzen dezer onderstelde werken.

Bij het voltooien der herbouwingen en hooger leggen der stations, zal het tussenkomend aandeel van de N.M.B.S. het gemiddelde zijn van de jaarlijkse prijzen herzien op 1 Januari van elk der jaren 1937 tot 1942, door het toepassen van de prijzen van den dag.

Van 110 miljoen frank, in 1934-1935, werd de schatting gebracht op 150 miljoen, op 1 Januari 1937, en op 158 miljoen, op 1 Januari 1938, hetzij, op dit oogenblik, 154 miljoen gemiddeld.

In afwachting van deze regeling van definitieve rekening, werd overeengekomen dat de kosten van zekere werken in de stations zouden worden gedragen door de N.M.B.S. en andere door het N.B.V.

Men bemerkte dat de uitdrukking « hooger leggen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid », niet alleen de nieuwe ontvangstgebouwen en de perrons met belendende sporen omvat.

Dit hooger leggen omvat werken op de lijnen die uitloopen in de stations en toegansbundels, ophoogingen, steunmuren, talrijke gemoderniseerde inrichtingen, locomotievenloodsen, draaischijven, watervoorziening voor locomotieven, electrische geleidingen, gebouwen voor onderscheidene diensten, bruggen, signaalhutten, fundeeringen van catenairmasten voor de toekomstige electrificatie der Brusselsche spoorster, enz., zich uitstrekkende voor een afstand van ongeveer 3 km. 500 voor elk der stations.

De omvang van de aan te brengen ophoogingen is ongeveer twee miljoen m³.

Zeere breede bruggen zullen worden gebouwd onder de toegangsspoorbundels, derwijze dat het stadsver-

circulation urbaine, rue du Pavillon, rue des Palais, avenue de la Reine (reconstruction), rue Rogier, rue de Quatrecht, rue de la Prairie pour la gare du Nord, rue Théodore Verhaegen, rue de Hollande, rue d'Angleterre et rue d'Argonne pour la gare du Midi. Un pont tube permettra aux trains venant de la ligne de Namur d'entrer en gare du Nord sans traversée à niveau des voies électriques d'Anvers.

Ces travaux nécessitent la mise en œuvre de 80,000 mètres courants de voies, 500 appareils de voie, etc.

11. Les travaux adjugés en 1937, pour les gares et leurs abords, ont été poursuivis normalement en 1938 et sont achevés ou en voie d'achèvement. (Voir rapport annuel précédent, *Doc. n° 32*, Chambre des Représentants, session 1937-1938, p. 5.)

Les travaux ou fournitures adjugés ou entamés en régie depuis la date du dernier rapport annuel sont :

1^o BRUXELLES-NORD.

Déplacement de canalisations et de lanternes d'éclairage public rue Masui prolongée	fr. 9,295.—
Passage inférieur rue des Palais et rue du Pavillon. — Fondations d'un chargeur de cendres, de 3 massifs de caténaires-conduites d'eau	429,016.60
Aménagement de la cabine III à Bruxelles-Nord	118,997.98
Chargement de terres pour remblais à Schaerbeek-Josaphat	495,200.—

2^o BRUXELLES-MIDI.

Aménagement provisoire des locaux du bâtiment des recettes, rue de France	63,321.63
Remise aux locomotives de Forest-Midi. — Parachèvement. — Appareils chargeurs de cendres et de manutention des combustibles. — Caniveaux. — Travaux d'éclairage et de force motrice	1,331,138.90
Sous-station de transformation à Forest-Midi	52,755.—
Travaux de dérivation partielle du cours de la Senne et divers ouvrages d'art. — Fondations de massifs de caténaires	167,014.—
Construction de la cabine II à Bruxelles-Midi et fondations de pylônes de caténaires	1,256,586.14
Chauffage central. — Fourniture de transformateurs, moteurs, batteries d'accumulateurs, câbles, équipement de la sous-station électrique, etc.	1,008,382.82
Bâtiments à usages divers pour le service des voitures à Forest-Midi. — Installation de chauffage central	66,801.—
Travaux d'infrastructure et de tabliers métalliques pour le nouveau service des marchandises à Bruxelles-Midi	20,181,234.87

keer vergemakkelijkt wordt, Paviljoenstraat, Paleizenstraat, Koninginnelaan (herbouw), Rogierstraat, Quatrechtstraat, Weidenstraat, voor het Noordstation, Theodore Verhaegenstraat, Hollandstraat, Engelandstraat en Argonnestraat, voor het Zuidstation. Een buisbrug zal toelaten aan de treins komende uit Namen, het Noordstation binnen te rijden, zonder overweg over de elektrische sporen van Antwerpen.

Die werken vereischen 80,000 mèter sporen, 500 spoorapparaten, enz.

11. De in 1937 toegewezen werken voor de stations en hun onmiddellijke omgeving, werden, in 1938, normaal voortgezet en zijn voltooid of nagenoeg. (Zie vorig jaarverslag, *Kamerstuk n° 32*, Zittingsjaar 1937-1938, blz. 5.)

De toegewezen of in regie aangevangen werken of leveringen, sedert den datum van het jongste jaarverslag zijn :

1^o BRUSSEL-NOORD.

Verplaatsing van geleidingen en van lanternen der openbare verlichting, verlengde Masuistraat.	fr. 9,295.—
Ondergrondse doorgang Paleizenstraat en Paviljoenstraat. — Fundeeringen van een asschelader, van 3 massieven van catenaires-waterleidingen.	429,016.60
Inrichting van cabine III te Brussel-Noord	118,997.98
Lading van grond voor ophoogingen te Schaerbeek-Josaphat	495,200.—

2^o BRUSSEL-ZUID.

Voorloopige inrichting van de lokalen van het ontvangstgebouw, Frankrijkstraat.	63,321.63
Locomotievenstelplaats van Vorst-Zuid. — Voltooiing. — Ladingtoestellen van asch en behandelingstoestellen der brandstoffen. — Leidingskanalen. — Werken voor de verlichting en de beweegkracht	1,331,138.90
Hulptransformatiestation te Vorst-Zuid.	52,755.—
Werken van gedeeltelijke afleiding van den loop van de Zenne en onderscheidene kunstwerken. — Fundeeringen van catenaireblokken	167,014.—
Bouw van cabine II, te Brussel-Zuid, en fundeeringen van catenairmasten.	1,256,586.14
Centraalverwarming. — Levering van transformatoren. — Motoren. — Accumulatorbatterijen; kabels, uitrusting van het electrisch hulpstation, enz.	1,008,382.82
Gebouw voor allerhande gebruik voor den dienst der rijtuigen, te Vorst-Zuid. — Inrichting der centraalverwarming	66,801.—
Werken van onderbouw en van ijzeren bruggen voor den nieuwen dienst der goederen, te Brussel-Zuid.	20,181,234.87

Pont tournant pour locomotives système Mundt	519,000.—
Bâtiment à usages divers pour exploitation avec cabine de signalisation à Forest-Midi	485,720.—
Pistes pour circulation de tricycles	25,338.—
Poste de transformation de Bruxelles-Midi : Allongement de câbles	55,000.—
Passage inférieur pour piétons à la remise pour automotrices à Forest-Midi	76,504.40
Remblais du faisceau Congo	32,500.—
Démontage et remontage de conduites d'eau	30,850.20
Total. fr.	26,401,656.54

Depuis l'origine et jusqu'à fin 1937, il a été dépensé pour le relèvement des gares et de leurs abords : 44,000,000, dont 16,000,000 par l'Office. Les prévisions pour l'année 1938 sont de 78,200,000 dont 29,770,000 seront payés par l'O.N.J.

L'Office a également supporté la part des frais généraux de la S.N.C.F.B. correspondant aux études et travaux de relèvement des gares pour un montant de 1,257,711 pour les années 1934 à 1937 y compris.

La nouvelle remise aux locomotives de Forest-Midi, conçue suivant toutes les données de la pratique actuelle, sera mise en service le 5 décembre 1938.

12. Conventions avec la Ville de Bruxelles.

(Voir document 32, Chambre des Représentants, session 1937-1938, p. 7.)

La Commission spéciale a tenu plusieurs séances au cours de l'année 1938 et le texte nouveau sera soumis à l'approbation de l'Etat et à la ville de Bruxelles au moment du dépôt du présent rapport.

Ces négociations n'ont pas d'influence sur l'avancement des travaux

13. Modifications de voirie à Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek nécessitées par l'exécution de la Jonction et de la nouvelle gare du Nord.

(Voir document parlementaire précité, p. 7).

Les plans ont été arrêtés d'accord avec les administrations communales et la ville de Bruxelles pour ce qui concerne les plans d'urbanisation future du quartier situé aux abords de la gare de l'Allée Verte et à l'emplacement de celle-ci, et sont soumis à l'approbation des pouvoirs compétents.

Les expropriations se poursuivent rapidement. L'Office espère que leur coût sera récupéré en grande partie, par la revente des excédents de terrains, qui seront situés en face de l'entrée principale de la future gare.

Draaibrug voor locomotieven, systeem Mundt	519,000.—
Gebouw voor allerlei gebruik met signaalhut, te Vorst-Zuid	485,720.—
Omloopbanen voor tricycles	25,338.—
Transformatiepost van Brussel-Zuid : Verlenging der kabels	55,000.—
Ondergrondse doorgang voor voetgangers naar de stelplaats voor motorwagens, te Vorst-Zuid	76,504.40
Ophoogingen van het Congobundel	32,500.—
Uiteenneming en terug ineenzetting van waterleidingen	30,850.20
Totaal. fr.	26,401,656.54

Sedert het begin en tot einde 1937, werd uitgegeven voor het hooger leggen der stations en hun onmiddellijke omgeving : 44,000,000, waarvan zestien miljoen door het N.B.V. De ramingen voor 1938 zijn 78,200,000, waarvan 29,770,000 worden betaald door het N.B.V.

Het Bureau droeg insgelijks het aandeel der algemeene kosten van de N.M.B.S., overeenstemmend met de studiën en werken van hooger leggen der stations, voor een bedrag van 1,257,711 voor de jaren 1934 tot en met 1937.

De nieuwe locomotievenstelplaats van Vorst-Zuid, opgevat volgens de gegevens der heerschende praktijk, zal in dienst worden gesteld op 5 December 1938.

12. Overeenkomsten met de Stad Brussel.

(Zie Kamerstuk n° 32, zittingsjaar 1937-1938, blz. 7).

De bijzondere Commissie hield verscheidene vergaderingen in den loop van het jaar 1938 en de nieuwe tekst zal aan de goedkeuring van den Staat en van de stad Brussel worden onderworpen, op het oogenblik dat dit verslag zal worden neergelegd.

Die onderhandelingen hebben geen invloed op de vordering van de werken.

13. Wijziging der straatwegen te Sint-Joost-ten-Noode en Schaerbeek, noodzakelijk geworden door de uitvoering der verbinding en van het nieuw Noordstation.

(Zie voornoemd Kamerstuk, blz. 7).

De plans werden vastgesteld in overeenstemming met de gemeentebesturen en de stad Brussel, wat betreft de plans van toekomstige urbanisatie der wijk gelegen in de onmiddellijke omgeving van het station der Groendreef en van de ligging er van, en werden aan de goedkeuring der bevoegde machten onderworpen. De onteigeningen vorderen snel. Het Bureau hoopt dat hun kosten grotendeels zullen worden teruggewonnen door den verkoop der overschietende gronden die zullen gelegen zijn tegenover den hoofdingang van het toekomstige station.

L'Office et la commune de Saint-Josse-ten-Noode se sont également mis d'accord pour l'aménagement de la voirie nouvelle entre la rue de Brabant et la rue Saint-Lazare. L'emplacement occupé par les voies principales de la Jonction et la tête du faisceau de raccordement de ces voies avec les douze voies à quai de Bruxelles-Nord impose la suppression complète de certains tronçons de plusieurs rues : rue Saint-Lazare, rue Linnée, rue du Chemin de Fer, où les niveaux respectifs du rail et de ces voies publiques ne permettent pas la construction de ponts.

Des ponts ayant respectivement 32 mètres et 20 mètres d'ouverture seront construits sur les rues de Brabant et des Plantes; la largeur actuelle de ces rues n'est que de 16 mètres et 9 mètres. La rue du Chemin de Fer sera remplacée sur la plus grande partie de sa longueur par une voie oblique, d'inclinaison moindre, de 22 mètres de largeur, se dirigeant vers le Jardin Botanique et la rue du même nom.

Le projet avait été formé de prolonger cette rue au travers du Jardin jusqu'au boulevard du Jardin Botanique, qu'elle aurait franchi en tunnel sous ce boulevard, pour se raccorder par une rampe à l'artère nouvelle remplaçant la rue Pachéco.

Des protestations ont été émises dans divers milieux qui estimaient que la présence d'une large voie oblique, destinée à la circulation automobile, traversant de niveau la partie moyenne du Jardin, aurait eu une influence très désavantageuse sur l'aspect du site. D'autre part, il importait d'assurer la continuité de la voie nouvelle entre les rues du Chemin de Fer et Pachéco, de façon à faciliter pour les quartiers du haut de la ville, l'accès à la gare nouvelle, et éviter dans l'avenir les dangers d'embouteillage permanent de la place Rogier et de l'extrémité inférieure du boulevard Botanique. En présence des protestations émises, l'Office, pour garder l'allure générale des terrasses du Jardin, a décidé de faire passer l'artère pour autos, en souterrain, latéralement au tunnel de la Jonction.

L'Office a la conviction que, dans le quartier nouveau délimité par les rues de Brabant, de la Rivière et Saint-Lazare, les maisons, pour la plupart antihygiéniques, vétustes, bordant des rues étroites, seront remplacées dans un délai très bref après l'achèvement des ponts, le long des artères nouvelles, par des immeubles modernes, largement aérés et conçus suivant les dernières données du progrès.

Le Jardin Botanique sera rendu facilement accessible du côté de Saint-Josse par de spacieuses entrées, alors qu'actuellement, les seuls accès se trouvent rue Royale et du côté du Boulevard.

Le projet d'avenue nouvelle entre la place Rogier et la place de la Reine a été abandonné, et celle-ci a été remplacée dans la zone inférieure tout au moins,

Het Bureau en de gemeente Sint-Joost-ten-Noode geraakten insgelijks akkoord voor de inrichting der nieuwe wegen, tusschen de Brabantstraat en de Sint-Lazarusstraat. De plaats ingenomen door de hoofd-wegen der Verbinding en den kop van het aansluitingsbundel dezer wegen met de twaalf perronwegen van Brussel-Noord, gebiedt de volledige uitschakeling van zekere vakken van verscheidene straten; Sint-Lazarusstraat, Linnéestraat, IJzerenwegstraat, alwaar de onderscheidene hoogten van het spoor en van die straten geen bruggengebouw dulden.

Bruggen van onderscheidenlijk 32 meter en 20 meter opening, zullen worden gebouwd over de Brabantstraat en de Plantenstraat; de huidige breedte van die straten is slechts 16 meter en 9 meter. De IJzerenwegstraat zal, op het grootste deel van hare lengte, worden vervangen door een schuine straat, van mindere helling, van 22 meter breedte, in de richting van den Kruidtuin en de Kruidtuinstraat.

Er bestond een ontwerp die straat te verlengen dwars door den Kruidtuin tot over de Kruidtuinlaan, onder welke laan zij in tunnel zou hebben doorgegaan om, door middel van een helling, aan te sluiten met den nieuwen straatweg die de Pachecostraat zal vervangen.

In verscheidene middens rees verzet op tegen dien schuinen breeden straatweg, bestemd voor het auto-verkeer en die, op het hoogstepeil, het middelgedeelte van den tuin doorstekend, een nadeeligen invloed zou hebben gehad op het uitzicht van de ligging.

Anderzijds, was het noodig de continuïteit te verzekeren van den nieuwen weg, tusschen de IJzerenwegstraat en de Pachecostraat, zoodat voor de wijken van de bovenstad, de toegang zou verzekerd zijn naar het nieuw station en, in de toekomst, de gevaren van bestendige opstopping der Rogierplaats en van het laaggelegen uiteinde van de Kruidtuinlaan zou vermeden worden. Tegenover die protestaties, heeft het Bureau, ten einde de terrassen van den Tuin hun algemeenen vorm te laten behouden, beslist van de autostraat, zijdelings van de tunnel der Verbinding, ondergronds aan te leggen.

Het Bureau is overtuigd dat, in de nieuwe wijk afgebakend door de Brabantstraat, de Rivierstraat en de Sint-Lazarusstraat, de meestal ongezonde, bouwvallige huizen welke die enge straten bezoomen, eerlang zullen worden vervangen, na voltooiing der bruggen, langsheen de nieuwe straatwegen, door moderne gebouwen, ruim voorzien van licht en ontworpen volgens de jongste gegevens van den vooruitgang.

De Kruidtuin zal gemakkelijk toegankelijk zijn, van de zijde van Sint-Joost, door ruime ingangen, wanneer thans de enkele ingangen zich bevinden in de Koninklijke straat en langs de Kruidtuinlaan.

Van het ontwerp van een nieuwe laan tusschen de Rogierplaats en de Koninginneplaats werd afgezien, en deze laan werd vervangen, ten minste in het bene-

par un élargissement de la rue des Plantes, devenant ainsi l'amorce du nouveau tracé vers la place de la Reine.

14. Programme des travaux à exécuter en 1939.

(Voir annexe.)

a) **Jonction.** — Plusieurs entreprises seront adjugées au début et dans le courant de l'année 1939.

1° Section en viaduc, de la rue de Brabant à la rue Saint-Lazare. Ce travail permettra à la S.N.C.F.B. d'utiliser les voies à poser sur ce tronçon, au garage des rames des voies électriques surélevées et à la manœuvre des locomotives et rames arrivant sur les cinq premières voies exploitées au niveau définitif.

2° Quatrième tronçon du tunnel ⁽¹⁾ compris entre la rue d'Assaut et la rue des Sables (long. 341 m.).

Sur une bonne partie de sa longueur, ce tronçon longe les bâtiments et dépendances de la Banque Nationale.

Certains travaux d'aménagement de la Banque seront exécutés en même temps que ceux du tunnel.

3° Cinquième tronçon du tunnel : rue des Sables, rue Saint-Lazare (long. 612 m.).

Le point de jonction de ces tronçons est imposé par les facilités que donne, rue des Sables, la présence d'un égout exécuté à la profondeur nécessaire, par l'ancienne administration des chemins de fer, après l'armistice, et remplaçant l'égout existant.

N. B. — La construction du 3° tronçon rue de Loxum, rue d'Assaut, ne sera entamée qu'en 1940, pour réduire, dans toute la mesure du possible, la durée de la période s'étendant entre la démolition des immeubles des rues de Loxum, Sainte-Gudule et de la Montagne et l'achèvement de la Jonction. D'autre part, dès avant cette époque, pourront vraisemblablement commencer les reconstructions au quartier de la Putterie.

4° La mise en état du pont du boulevard du Midi et la reconstruction des locaux sous voies compris entre ce pont et la rue d'Argonne.

5° La partie Ouest du pont de la rue d'Argonne, côté rue de France, de la rue couverte devant la façade principale de la gare du Midi et du mur de soutènement entre ces deux rues.

6° La charpente métallique du bâtiment de la gare centrale.

⁽¹⁾ Le tunnel a été subdivisé en cinq tronçons :

- 1° tronçon : rue des Brigittines, rue de l'Hôpital;
- 2° tronçon : rue de l'Hôpital, rue de Loxum;
- 3° tronçon : rue de Loxum, rue d'Assaut;
- 4° tronçon : rue d'Assaut, rue des Sables.
- 5° tronçon : rue des Sables, rue Saint-Lazare.

den gedeelte, door een verbreding van de Plantenstraat die alzoo het uitgangspunt wordt van het nieuwe tracé naar de Koninginneplaats.

14. Programma van de in 1939 uit te voeren werken.

(Zie bijlage.)

a) **Verbinding.** — Verscheidene werken zullen, begin en in den loop van 1939, worden toegewezen.

1° Sectie in viaduct van de Brabantstraat tot de Sint-Lazarusstraat. Dit werk zal aan de N.M.B.S. toelaten de op dit tunnelvak te leggen sporen te benutten voor het in veiligheid brengen van de koppels der opgehoogde elektrische spoorbanen en het manœuvreren van de locomotieven en koppels welke op de eerste vijf sporen komen, die op het definitief hoogtepeil zullen in gebruik worden gesteld.

2° Vierde tunnelvak ⁽¹⁾ begrepen tusschen de Stormstraat en de Zandstraat (lengte 341 m.).

Op een groot gedeelte zijner lengte, loopt dat vak langs de gebouwen en aanhoorigheden van de Nationale Bank.

Sommige geschiktmakingswerken van de Bank zullen samen met die van de Tunnel worden uitgevoerd.

3° Vijfde tunnelvak : Zandstraat, Sint-Lazarusstraat (lengte : 612 m.).

Het samenloopingspunt van die vakken is opgelegd wegens de gemakkelikheden opgeleverd door de Zandstraat, de aanwezigheid van een genoegzaam diep riool aangelegd door het vroeger Bestuur der Spoorwegen, na den Wapenstilstand, en ter vervanging van het bestaande riool.

N. B. — De bouw van het derde vak, Loxumstraat-Stormstraat, zal slechts in 1940 worden aangevat, ten einde, in de volle maat der mogelijkheid, den duur te verminderen van het tijdvak dat moet verlopen tusschen de afbraak van de huizen der Loxum-, Sinter-Goede- en Bergstraten, en de voltooiing van de Verbinding. Anderzijds, kan reeds vóór dien tijd, waarschijnlijk een begin worden gemaakt met het herbouwen van de Putterij.

4° Het in staat stellen van de brug der Zuidlaan en de herbouwing van de lokalen onder de sporen, gelegen tusschen die brug en de Argonnestraat.

5° Het westelijk gedeelte van de brug der Argonnestraat, tegen de Frankrijkstraat, van de overdekte straat vóór den hoofdgevel van het Zuidstation en van de steunmuren tusschen die beide straten.

6° Het metalen geraamte van het gebouw van het Centraal station.

⁽¹⁾ De tunnel werd onderverdeeld in vijf vakken :

- 1° vak : Brigittienenstraat, Gasthuisstraat;
- 2° vak : Gasthuisstraat, Loxumstraat;
- 3° vak : Loxumstraat, Stormstraat;
- 4° vak : Stormstraat, Zandstraat;
- 5° vak : Zandstraat, Sint Lazarusstraat.

7° Les travaux relatifs aux phases successives du relèvement des gares du Nord et du Midi, y compris partie des nouveaux bâtiments de recettes.

A BRUXELLES-NORD.

Travaux de voie des 2°, 3° et 4° étapes de la 3° phase. Terrassements des 3 dernières étapes de la 3° phase et partie de la 4° phase.

Une partie du pont de la rue du Pavillon.

Une partie des fondations du pont de la rue des Palais.

Le pont à construire pour le passage des voies de la ligne de Namur sous les voies électriques d'Anvers.

L'achèvement du pont-tube pour la transversale Laeken-Bruxelles-Quartier Léopold.

Une partie du pont sur la rue Rogier.

Démolition du pont de l'avenue de la Reine.

Partie des murs de soutènement entre cette avenue et la rue du Pavillon, côté Est.

Travaux de signalisation à Bruxelles-Nord et Schaerbeek, suite aux travaux ci-avant.

Construction d'une partie de l'aile du nouveau bâtiment des recettes, située sous la cabine future de signalisation.

Aménagement de locaux provisoires.

Electrification des voies provisoires d'Anvers.

Fondations de pylônes pour caténaires.

Sous-station électrique pour signalisation.

Eclairage du gril.

Partie des quais d'embarquement surélevés.

A BRUXELLES-MIDI.

Achèvement de six voies à quai, surélevées, et du faisceau pour garage de voitures.

Faisceau de voies surélevées pour l'ancienne remise à locomotives, à transformer en hangar pour automotrices.

Terrassements à Bruxelles-Midi.

Construction d'un second tronçon du pont de la rue Théodore Verhaegen.

Construction d'un passage inférieur pour le personnel sous le faisceau Sud, de la tête du faisceau relevé de la remise, des voies de circulation des locomotives et de la ceinture.

Mur de soutènement à proximité de la remise.

Travaux de signalisation correspondant aux travaux de voie.

Achèvement de la partie du bâtiment des recettes prévue en 2° phase et construction de la partie correspondant à la 3° phase.

Remaniement de l'ancienne remise aux locomotives, en vue de sa transformation en remise à automotrices, y compris accessoires.

Nouvelle chaufferie et aménagement de locaux existant aux abords de l'ancienne remise.

7° De werken betreffende de opeenvolgende fasen van het hooger leggen der Noord- en Zuidstations, inbegrepen een gedeelte der nieuwe ontvangstgebouwen.

TE BRUSSEL-NOORD.

Baanwerken van de tweede, derde en vierde etappen der derde phase. Aardwerken van de drie laatste etappen der derde phase en gedeelte der vierde phase. Een gedeelte van de brug der Paviljoenstraat. Een gedeelte der fundeeringen van de brug der Paleizenstraat.

De brug te bouwen voor het leggen der sporen van de lijn van Namen, onder de electrische sporen van Antwerpen.

De voltooiing van de buisbrug voor de transversaal Laken-Brussel-Leopoldswijk.

Een gedeelte van de brug over de Rogierstraat.

Afbraak van de brug der Koninginnelaan.

Gedeelte van de steunmuren tusschen die laan en de Paviljoenstraat, Oostzijde.

Signalisatiewerken te Brussel-Noord en Schaerbeek, ten gevolge van vorig genoemde werken.

Bouwen van een gedeelte van den vleugel van het nieuw ontvangstgebouw onder de toekomstige signalisatiecabine.

In orde brengen van voorloopige lokalen.

Electrificering der voorloopige sporen van Antwerpen.

Fundeeringen van catenairpalen.

Electrisch signalisatieonderstation.

Verlichting van den rooster.

Gedeelte van de opgehoogde instapkaaien.

TE BRUSSEL-ZUID.

Voltooiing van zes sporen op de opgehoogde kaaien en van het bundel der rijtuigenuitwijkplaats.

Bundel van opgehoogde sporen voor de oude locomotievenstelplaats, om te vormen in hangar voor automotrices.

Aardwerken te Brussel-Zuid.

Bouwen van een tweede gedeelte van de brug der Theodore Verhaegenstraat.

Bouwen van een ondergrondschen doorgang voor het personeel onder het Zuidelijk bundel, van den kop van het opgehoogd bundel van de stelplaats van de circulatiesporen der locomotieven en van den ring.

Steunmuur in de nabijheid van de stelplaats.

Signalisatiewerken overeenstemmende met de werken aan de sporen.

Voltooiing van het gedeelte van het ontvangstgebouw, voorzien in de tweede phase en uitvoeren van het gedeelte overeenstemmende met de derde phase.

Ombouwen van de oude locomotievenstelplaats met het oog op hare omvorming tot automotricesstelplaats, er in begrepen de aanhoorigheden.

Nieuwe smederij en in orde brengen van bestaande lokalen in de nabijheid van de oude stelplaats.

Installations hydrauliques et d'éclairage, prises d'eau, pont tournant pour locomotives, fosses à cendrées, canalisations d'air comprimé et de vapeur.

Le montant total de ces travaux aux gares et à leurs abords est estimé à 112,800,000 francs y compris traitements et frais généraux dont 72,850,000 francs à payer par l'Office et 39,950,000 francs à charge de la S.N.C.F.B.

CHAPITRE II.

Modifications apportées aux avant-projets primitifs.

15. Les diverses améliorations apportées aux études du début ont été énumérées et décrites dans le rapport annuel pour l'année 1937 (*Doc. n° 32, Chambre des Représentants, session 1937-1938, chapitre II, paragraphe 12 et suivants, qui donnent une description et une justification de ces améliorations*).

Ce sont principalement :

1° Les nombreux sondages complémentaires jugés nécessaires par la nature très variable du sous-sol.

2° La construction d'un égout collecteur, latéral à la Jonction, et faisant partie intégrante du tunnel, en remplacement des 18 siphons permettant le raccordement des égouts recoupés des rues traversant le tunnel.

3° L'établissement d'une ventilation complète permettant l'exploitation partielle (ou totale, en cas de panne de courant généralisée) par des trains à vapeur.

L'équipement électrique est prévu pour les six voies, mais la Jonction sera très probablement mise en service avant l'électrification générale de l'étoile ferroviaire autour de Bruxelles.

En outre, des trains internationaux continueront à être remorqués par des locomotives à vapeur. La ventilation est également indispensable pour l'utilisation du tunnel et des locaux situés au-dessus du tunnel, dans certaines sections, en qualité d'abris contre les attaques aériennes.

4° Utilisation (principalement pour garages d'autos) de l'espace disponible au-dessus du plafond du tunnel sous le niveau de certaines rues, ou des caves d'immeubles à construire sur le tunnel.

5° Renforcement des plafonds du tunnel en vue de leur utilisation comme abris dans l'éventualité de bombardements aériens.

6° Rectifications et améliorations du tracé; augmentation du rayon de certaines courbes.

7° Modifications à la voirie existante.

Ces améliorations, nécessaires et utiles pour la circulation générale, le sont également pour faciliter le trafic aux abords des gares et points d'arrêt et pour prévoir les besoins de l'avenir.

Water- en verlichtingsinstallaties, voedingsplaats, draaibrug voor locomotieven; ascheputten, canalisa-ties voor samengeperste lucht en stoom.

Het totaal bedrag dezer werken aan de stations en hunne omgeving is geraamd op 112,800,000 frank, er in begrepen wedden en algemeene onkosten, waarvan 72,850,000 frank, te betalen door het Bureau en 39,950,000 frank, ten laste van de N.M.B.S.

HOOFDSTUK II.

Wijzigingen toegebracht aan de oorspronkelijke voorontwerpen.

15. De onderscheidene verbeteringen toegebracht aan de aanvankelijke studies, werden opgesomd en beschreven in het jaarverslag voor 1937. (*Kamerstuk n° 32. Zittingsjaar 1937-1938. Hoofdstuk II, § 12, en volgende, alwaar die verbeteringen worden omschreven en gerechtvaardigd.*)

Het zijn voornamelijk :

1° De talrijke aanvullende boringen, noodig geoordeeld wegens den zeer verschillende aard van den ondergrond.

2° Het bouwen van een moerriool zijdelings van de Verbinding en wezenlijk deel uitmakende van de tunnel, in vervanging van de 18 duikers die de aansluiting bewerkten van de riolen der straten die de tunnel doorsnijden.

3° Het aanbrengen van een volledige ventilatie om de gedeeltelijke (of totale, in geval van algemeen stroomdefect) exploitatie der stroomtreinen mogelijk te maken.

De elektrische uitrusting is voorzien voor de zes sporen, doch de Verbinding zal waarschijnlijk in dienst treden vóór de algemeene electrificatie der spoorwegster rondom Brussel.

Daarenboven, zullen de internationale treinen voortgaan te worden gesleept door stoomlocomotieven. De ventilatie is insgelijks onontbeerlijk voor de benutting der tunnel en der lokalen boven de tunnel gelegen, in sommige secties, als schuilplaatsen tegen de luchtaanvallen.

4° Benutting (voornamelijk voor autogarages) van de vrije ruimte boven het plafond van de tunnel en onder het niveau van de straten of van de kelders der te bouwen vaste goederen, op de tunnel.

5° Versterking van de tunnelplafonds, met het oog op hun benutting als schuilplaatsen, in geval van luchtaanvallen.

6° Wijziging en verbetering van het tracé, verhooging van den straal van zekere krommingen.

7° Wijzigingen aan de bestaande wegen.

Die wijzigingen welke noodzakelijk en nuttig zijn voor het algemeen verkeer, zijn het insgelijks om het vervoer te vergemakkelijken in de onmiddellijke omgeving der stations en stopplaatsen en om de noodwendigheden voor later te voorzien.

Le coût des expropriations et d'établissement de la voirie sera compensé ultérieurement en grande partie par une plus-value du domaine immobilier de l'Office. On ne peut comparer avec précision la valeur de parcelles de forme défavorable, situées dans des artères tortueuses et étroites, à celle de terrains d'étendue moindre, à front de larges artères de grande circulation et où il sera possible de construire de vastes immeubles. Mais l'augmentation de valeur ne fait aucun doute.

Il serait hasardeux de traduire cette plus-value en chiffres, et de fixer une date de récupération à cause de la variabilité du marché immobilier et l'incertitude de l'avenir, mais la plus-value n'en est pas moins certaine.

Pour l'établissement de la voirie qui doit remplacer la voirie défectueuse existante, le tracé des rues n'a pu être identifié avec celui du tunnel, à cause des besoins différents des circulations urbaine et ferroviaire. Il en résulte qu'en bon nombre d'endroits, des alignements sont situés en tout ou partie sur le tunnel lui-même qui a été conçu pour supporter, en ces endroits, des immeubles de hauteur maximum permise par les règlements communaux. Il sera imposé aux constructeurs de prévoir des plafonds en béton armé, à chaque étage, et la protection du tunnel en sera largement renforcée.

L'augmentation de dépenses sera compensée par une plus-value de terrains à aliéner avec servitude de passage des voies ferrées en sous-sol. L'existence du tunnel évitera, du reste, aux constructeurs, l'établissement de fondations coûteuses. Toutes précautions seront prises pour éviter les inconvénients des trépidations et du bruit.

8° Etablissement, surtout pour la ligne électrique d'Anvers, de points d'arrêt intermédiaires à proximité de la Colonne du Congrès et de l'église de la Chapelle.

9° Renforcement des ponts et murs de soutènement restés inachevés en 1914, entre la Chapelle et Bruxelles-Midi et ne répondant plus aux conditions de sécurité actuelles.

10° Dépenses afférentes au concours d'architecture et d'urbanisme pour la gare de Bruxelles-Midi et ses abords.

11° Améliorations apportées aux dispositions des nouvelles gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

12° Passage inférieur supplémentaire sur la rue des Palais.

13° Pont-rails à construire au quadrilatère de Schaerbeek pour éviter la traversée à niveau de la ligne de Bruxelles-Nord à Namur par les trains de la ligne électrique d'Anvers.

De kostprijs van de onteigeningen en het aanleggen van de wegen zal later, in groote mate, vergoed worden door een meerwaarde van het onroerend domein van het Bureau.

Men kan niet met juistheid de waarde vergelijken van perceelen van ongunstige samenstelling, gelegen in bochtige en smalle straten, bij deze van terreinen, met kleine uitgestrektheid, van voren aan groote verkeersaders gelegen, en waar het mogelijk zijn zal groote gebouwen op te trekken. Maar de vermeerdering in waarde laat geen enkelen twijfel over.

Het zou gewaagd zijn deze meerwaarde in cijfers om te zetten of een datum van invorderbaarheid vast te stellen, wegens de veranderlijkheid van de prijzen van de onroerende goederen en de onzekerheid nopens de toekomst, doch de meerwaarde is er niet te minder zeker om.

Voor het aanleggen van de wegen, die de bestaande gebrekkige straten moeten vervangen, is het tracé van de straten niet identiek kunnen zijn met dit van de tunnel, uit oorzaak van de verschillende noodwendigheden voor het stadsverkeer en het spoorwegverkeer. Hieruit volgt dat op verschillende plaatsen de rooilijnen gansch of gedeeltelijk op de tunnel gelegen zijn, die opgevat is om op deze plaatsen gebouwen te dragen volgens de maximumhoogte door de reglementen toegelaten. Aan de ondernemers zal opgelegd worden, op iedere verdieping, plafonds in gewapend beton te voorzien, waardoor de bescherming van de tunnel in groote mate zal verbeterd worden.

De verhooging van de uitgaven zal vergoed worden door een meerwaarde van de terreinen, te vervreemden met dienstbaarheid van doortocht, in ondergrond, van de spoorbanen. Het bestaan van de tunnel zal ten andere, aan de bouwmeesters, het tot stand brengen van de kostelijke fundeeringen besparen. Alle voorzorgen tot voorkoming van bezwaren van trillingen en van gerucht zullen genomen worden.

8° Inrichting, vooral voor de elektrische lijn van Antwerpen, van stopplaatsen, nabij de Congresskolom en de Kapellekerk.

9° Verzwaring van de bruggen en van de steunmuren, in 1914 onafgewerkt gelaten, tusschen de Kapelle en Brussel-Zuid en die niet meer beantwoorden aan de huidige vereischten van veiligheid.

10° Uitgaven voor de wedstrijden van bouwkunde en van urbanisatie voor het station Brussel-Zuid en diens onmiddellijke omgeving.

11° Verbeteringen toegebracht aan de inrichtingen der nieuwe stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

12° Bijkomende ondergrondse doorgang op de Paleizenstraat.

13° Spoorbruggen te bouwen op den vierhoek van Schaerbeek, om den overgang te vermijden op de hoogte der lijn Brussel-Noord naar Namen, door de treinen van de elektrische lijn van Antwerpen.

14° Construction, sous le boulevard du Jardin Botanique et le Jardin lui-même, d'un tunnel pour véhicules, latéral à celui de la Jonction, assurant la continuité de l'artère nouvelle de la Chapelle à la nouvelle gare du Nord.

Aucune modification nouvelle importante, sauf le tunnel pour véhicules dont question au 14° ci-dessus, n'a été apportée aux dispositions prévues dès fin 1937, afin de ne pas augmenter les dépenses. Les suggestions intéressantes n'ont pas manqué, mais le Conseil d'Administration s'est vu obligé de renoncer à tout travail supplémentaire, pour limiter les dépenses au minimum.

16. Aménagement des gares et de leurs voies d'accès.

Il est difficile, dans des travaux de l'envergure de ceux qui font l'objet du présent rapport, de prévoir exactement ce que seront les besoins de l'avenir, en matière ferroviaire, voies, gares, locaux, etc. Le trafic des voyageurs augmentera vraisemblablement dans des proportions insoupçonnées au fur et à mesure du progrès social et de l'amélioration continue des conditions d'existence de la population. Malgré le déclin sensible de l'activité industrielle en 1938, la S.N.C.F.B. a enregistré pour les sept premiers mois de 1938, des résultats supérieurs — en voyageurs-kilomètres — à ceux des mois correspondants de 1937. Cette situation est due aux commodités plus grandes offertes aux voyageurs, à des horaires meilleurs, aux services intensifs organisés pour certaines relations, etc. Il est hors de doute que la Jonction et les travaux connexes auront une influence très appréciable sur le mouvement.

D'autre part, les travaux d'élargissement, de redressement de nos routes ont une limite: ils ne permettront pas un accroissement indéfini des transports routiers de personnes et les voies siège spécial — comme les voies ferrées — devront pouvoir assurer les transports massifs.

La question des accès aux gares se présente dans des conditions analogues au problème ferroviaire proprement dit. La voirie urbaine à prévoir doit être suffisamment spacieuse pour assurer la circulation de l'avenir, voitures, camions, piétons, transports en commun, tramways et autobus. Les aménagements doivent être conçus de façon à ce que les voyageurs soient amenés facilement à proximité immédiate des entrées et sorties des gares, celles-ci se trouvant en nombre suffisant le plus près possible de la zone centrale des quais d'embarquement et de débarquement des voyageurs.

Le nombre de voyageurs de Bruxelles et environs, qui se rendent aux gares en voiture, abandonnant ensuite leurs véhicules jusqu'au retour de leur trajet en chemin de fer, croît rapidement. Il est donc

14° Bouwen, onder de Kruidtuinlaan en den Tuin zelf, van een tunnel voor voertuigen, bezijden die der Verbinding, ter verzekering van de aaneenschakeling van den nieuwen straatweg der Kapelle naar het nieuwe Noordstation.

Geen nieuwe aanzienlijke wijziging, behalve de tunnel voor voertuigen waarvan sprake onder 14° hierboven, werd toegebracht aan de sedert het einde van 1937 voorziene inrichtingen, ten einde de uitgaven niet te verzwaren. Belangwekkende wenken hebben hier niet ontbroken, doch de Beheerraad zag zich verplicht van alle bijkomende werken af te zien, om de uitgaven tot hun minimum te beperken.

16. Geschiktmaking van de stations en van hun toegangswegen.

Het is moeilijk, bij werken van zulk een omvang, met nauwkeurigheid te voorzien welke de latere noodwendigheden zullen zijn, ter zake van spoorwegverkeer, spoorbanen, stations, lokalen, enz. Het reizigersvervoer zal waarschijnlijk in onverwachte verhouding toenemen, naarmate van den socialen vooruitgang en van de bestendige verbetering der bestaansvoorwaarden van de bevolking. Ondanks de gevoelige vermindering van de nijverheidsactiviteit, in 1938, heeft de N.M.B.S., hogere resultaten geboekt — in reizigers-kilometers — dan die der overeenstemmende maanden van 1937. Die toestand is te danken aan de grootere gemakkelijkheden die aan de reizigers werden verzekerd, aan betere uurroosters, aan de versterkte diensten ingericht voor zekere betrekkingen, enz. Het lijdt geen twijfel dat de Verbinding en de daarmee samengaannde werken een zeer heilzamen invloed zullen hebben op de beweging.

Anderzijds, zijn de werken van verbreding, van herlegging van onze wegen begrensd; zij dulden geen onbepaalden aangroei van het baanvervoer van personen en de vaste verkeersbanen — zooals de spoorwegen — moeten het massavervoer kunnen verzekeren.

De kwestie der toegangswegen naar de stations doet zich voor onder gelijke voorwaarden als het eigenlijk gezegd spoorwegprobleem. De stadswegen die moeten worden voorzien, dienen ruim genoeg te zijn om het verkeer der toekomst te verzekeren, voor rijtuigen, vrachtwagens, voetgangers, gemeenschappelijk vervoer, trams en autobussen. De geschiktmakingen moeten derwijze worden opgevat, dat de reizigers gemakkelijk tot de onmiddellijke nabijheid van de in- en uitgangen der stations worden gebracht. Die in- en uitgangen moeten, in genoegzame hoeveelheid, zoo nabij mogelijk worden aangebracht van het centrale gebied der in- en uitstap-perrons van de reizigers.

Het aantal reizigers van Brussel en omstreken, die zich in rijtuig naar de stations begeven, en daarna hun voertuig verlaten tot hun terugkeer met den trein, stijgt in een snel tempo. Het is dus noodig

nécessaire de prévoir des garages et parkings spacieux et desservis avec aisance, et spécialement aux abords de la gare du Nord, où l'espace disponible est exigü et ne permet pas le développement de ces installations.

L'Office avait cru devoir prévoir un vaste parking important sous le quadrilatère formant faisceau des voies d'entrée de Bruxelles-Midi, entre l'avenue Fonsny, la rue d'Argonne, la rue de France et la nouvelle gare du Midi. Il s'est vu obligé d'y renoncer pour limiter les dépenses et parce que les emplacements disponibles sont plus étendus au Midi. La circulation sera facilitée par la construction d'un passage sous voies pour autos, avec parking réduit, parallèlement au quai de tête.

Par contre, le Conseil s'est prononcé en faveur de l'établissement d'un garage sous voies d'un hectare environ, entre les rues de Brabant et du Progrès, à Bruxelles-Nord, et aussi entre les ponts de la rue de Brabant et de la rue des Plantés.

Ces garages pourront être loués en tout ou partie pour station de service, graissage, pompes à essence, revisions de voitures, cellules pour voitures privées, et seront susceptibles de produire des recettes.

Il est regrettable, peut-être, que ces décisions ne puissent être ajournées pour permettre de se rendre compte des besoins de l'avenir, mais si les espaces disponibles sous voies sont remblayés, il ne serait pratiquement plus possible de créer ces voûtements dans l'avenir.

17. Voirie urbaine dans la zone de la Jonction.

De nombreux experts se sont occupés d'urbanisme durant ces dernières années et spécialement à Bruxelles, à l'occasion des travaux en cours. Un certain nombre de projets très intéressants ont été soumis à l'Office. Mais tous prévoient un aménagement de voies nouvelles, en rapport avec la transformation de quartiers voisins, et parfois même de quartiers éloignés de la zone des travaux, englobant quelquefois une grande partie de la ville.

Tous ces projets entraînent à des dépenses très élevées et sortent des attributions de l'Office qui n'a pu en tenir compte et a dû se borner à prendre des dispositions qui n'empêcheront pas certaines réalisations ultérieures.

Pour réaliser des projets d'ensemble, l'Office n'aurait pu que collaborer avec la ville de Bruxelles, pour ce qui concerne la zone de la Jonction, et au cas où la ville eut pu, dès à présent, décréter des travaux d'urbanisation d'une partie de son territoire.

ruime garages en parkings te voorzien, gemakkelijk te bereiken en gelegen in de onmiddellijke omgeving van het Noordstation alwaar de beschikbare ruimte onvoldoende is en de uitbreiding dier inrichtingen geenszins toelaat.

Het Bureau had geoordeeld een belangrijke en ruime parking te moeten voorzien onder den vierhoek, bundel vormende van de ingangsporen te Brussel-Zuid, tusschen de Fonsnylaan, de Argonnestraat, de Frankrijkstraat en het nieuw Zuidstation. Het heeft zich verplicht gevoeld hieraan te verzaken om de uitgaven in te krimpen en omdat de beschikbare ruimten uitgebreider zijn aan het Zuid. Het verkeer zal vergemakkelijkt worden door het tot stand brengen van een doorgang, onder de sporen, voor autos, met beperkte parking, gelijklopend met het kaaienhoofd.

Daarentegen, heeft de Raad zich gunstig uitgesproken voor het inrichten van een garage, onder de sporen, van omstreeks een hectaar, tusschen de Brabantstraat en de Voornuitgangstraat te Brussel-Noord en insgelijks tusschen de bruggen van de Brabantstraat en de Plantenstraat.

Deze garages zullen geheel of gedeeltelijk kunnen verhuurd worden voor hulpstations, onderhoud, naftapompen, herziening der voertuigen, hokken voor privaatvoertuigen en zullen geschikt zijn tot inkomstenopbrengst.

Het is misschien te betreuren dat deze beslissingen niet kunnen uitgesteld worden om zich rekenschap te geven van de noodwendigheden voor de toekomst, maar indien de beschikbare ruimten onder de sporen aangevuld worden, zou het practisch niet mogelijk blijken, in de toekomst, deze gewelven tot stand te brengen.

17. Stadswegen in het gebied der verbinding.

Vele deskundigen hebben zich gedurende de laatste jaren bezig gehouden met de urbanisatie en in het bijzonder te Brussel, bij gelegenheid der aan gang zijnde werken. Een zeker aantal zeer belangwekkende projecten zijn voorgelegd geworden aan het Bureau. Maar allen voorzien het aanleggen van nieuwe wegen met betrekking tot de omvorming van nieuwe wijken en zelfs tot het gebied der van de werken afgelegen wijken, somtijds een groot gedeelte van het stadsgebied opslorpend.

Al deze ontwerpen leiden tot zeer hooge uitgaven en gaan de attributies van het Bureau te buiten, dat slechts er rekening heeft kunnen mede houden en er zich moeten toe beperken heeft schikkingen te treffen die later zekere verwezenlijkingen niet zullen hinderen.

Om algemeene plans te verwezenlijken, had het Bureau slechts kunnen samenwerken met de Stad Brussel, wat het gebied van de Verbinding betreft en in geval dat de Stad zou kunnen, van nu af aan, urbanisatiewerken op een gedeelte van haar grondgebied verordenen hebben.

18. Voirie nouvelle.

Les plans primitifs de l'ancienne administration des chemins de fer n'avaient prévu de modifications de voirie que pour le quartier de la Putterie (y compris rue de l'Empereur) et Saint-Josse-ten-Noode.

L'Office a admis, dès son entrée en exercice, qu'il n'était pas possible, ni souhaitable, de reconstruire, après exécution du tunnel, les rues étroites et sinueuses, ainsi que les impasses dont les immeubles furent démolis.

Le désir de remplacer ces artères par des rues larges, dignes de la capitale, n'a pu être réalisé que partiellement, en tenant compte des possibilités et de la nécessité de ne pas s'écarter de la zone des travaux.

Dès à présent, les travaux d'aménagement du quartier de la rue d'Or et de l'église de la Chapelle ont eu l'approbation de tous ceux qui ont eu l'occasion de les voir, et les éloges ont été unanimes.

La situation financière de la ville ne lui permettant pas de réaliser actuellement d'onéreuses transformations, l'Office s'est trouvé devant le problème difficile de concilier, dans toute la mesure du possible, l'intérêt général, celui de la ville et celui de l'Office, sans sacrifices excessifs de la part de ce dernier.

Il n'est pas aisé de déterminer l'étendue de ces sacrifices, sous forme de cession de terrains à la voirie, et en expropriations supplémentaires, parce que, si la superficie des parcelles comprises dans le domaine immobilier de l'Office s'en trouve diminuée, la valeur des excédents, situés le long des voies spacieuses, s'accroît d'une notable plus-value.

Il a été tenu compte, dans une certaine mesure, des pertes énormes subies temporairement par la ville, non seulement du chef de la durée des travaux et de la période de reconstruction, mais du long délai qui s'est écoulé depuis l'interruption des travaux, en août 1914, jusqu'à la reprise, en 1936.

19. Gare Centrale. — Bâtiment et locaux pour services publics.

Le rapport de l'an dernier, paragraphe 25, page 25, s'occupe de l'utilisation de la partie des locaux, qui ne sont pas nécessaires aux services du chemin de fer.

Le Gouvernement a donné son accord de principe au sujet du transfert des services de l'Office commercial de l'Etat, de l'Office colonial, des bureaux de Tourisme et de la Maison de la Presse (en échange du terrain cédé gratuitement à cet organisme par la loi domaniale de 1931).

Ces institutions y seraient installées (ainsi qu'un bureau de Postes), de façon à répondre à toutes les exigences du progrès moderne.

18. Nieuwe wegen.

De oorspronkelijke plans van het oud Bestuur der Spoorwegen hadden slechts wijzigingen aan de wegen voorzien in de wijk der Putterij (de Keizerstraat inbegrepen) en te Sint-Joost-ten-Noode.

Het Bureau heeft, sinds zijn in werking treden, erkend dat het niet mogelijk noch wenschelijk was, de enge en bochtige straten, evenals de gangen waarvan de gebouwen afgebroken waren, na voltooiing van de tunnel herop te richten.

Het verlangen, die wegen te vervangen door breede straten, waardig van een hoofdstad, kon slechts gedeeltelijk worden verwezenlijkt, rekening gehouden met de mogelijkheden en de noodzakelijkheid niet van het gebied der werken af te wijken.

Van nu af aan, hebben de geschiktmakingswerken van de wijk Goudstraat en Kapelle, de goedkeuring weggedragen van al degenen die de gelegenheid hadden ze te bezichtigen, en eenparig werd de lof gesproken.

Daar de financiële toestand van de Stad deze niet toelaat thans duurkostende omvormingen uit te voeren, zoo bevond zich het N.B.V. tegenover het moeilijk probleem, in al de mate van het mogelijke, het algemeen belang, dat van de Stad en dat van het Bureau, overeen te brengen, zonder buitensporige offers vanwege dit laatste.

Het is niet gemakkelijk den omvang van die offers te bepalen, onder vorm van grondafstand voor de wegen en van bijkomende onteigeningen, omdat — zoo de oppervlakte van de perceelen begrepen in het onroerend domein van het Bureau en dus vermindert —, de waarde van de overschotten, gelegen langs breede straatwegen, aanzienlijk verhoogt.

In een zekere mate, werd rekening gehouden met de overgrote verliezen die de Stad tijdelijk heeft geleden, niet alleen wegens den duur der werken en het tijdsbestek der heropbouw, maar ook wegens den langen tijd die verlopen is, sedert het onderbreken der werken, in Augustus 1914, tot de heropening er van, in 1936.

19. Centraal station. — Gebouw en lokalen voor openbare diensten.

Het verslag van verleden jaar, paragraaf 25, bladzijde 25, spreekt over de benutting van het gedeelte der lokalen die niet noodzakelijk zijn voor de diensten van den spoorweg.

De Regeering verklaarde zich akkoord met het principe, ter zake van de overbrenging der diensten van het Staatsbureau voor Handelszaken, van het Koloniaal Bureau, van de Bureaux voor Toerisme en van het Pershuis (in ruil van het terrein dat, door de domeinwet van 1931, aan dit organisme kosteloos werd afgestaan).

Die instellingen zouden aldaar worden ondergebracht (alsmede een postkantoor), derwijze om te beantwoorden aan al de vereischten van den modernen vooruitgang.

Les départements ministériels intéressés auraient à supporter une part correspondante du coût du bâtiment. Des locaux restent disponibles pour y installer éventuellement d'autres services publics. Au rez-de-chaussée, des magasins seront réservés au commerce.

La récupération, opérée de cette façon, représentera environ trois cinquièmes du coût du bâtiment estimé à 25 millions.

L'Office s'est mis en rapport avec les divers services intéressés, pour ce qui concerne la disposition des locaux nécessaires.

Jusqu'à présent, le Gouvernement, qui a approuvé la proposition, en principe, n'a pas encore donné son adhésion définitive. Au cas où celle-ci ne serait pas accordée, les locaux seraient disposés de manière à pouvoir être loués à des institutions privées ou à des particuliers.

CHAPITRE III.

Etablissement de la dépense totale à prévoir jusqu'à la fin des travaux.

20. Le rapport annuel sur l'activité de l'Office jusqu'au 1^{er} novembre 1937 (*Doc. n° 32*, Chambre des Représentants, session 1937-1938), donne, au chapitre IV, page 32 et suivantes, une estimation du coût total des travaux, basée sur les prix de l'époque. Elle était établie d'après les études faites jusqu'à cette date.

L'espoir de voir se produire une baisse des prix des matériaux et des salaires, espoir légitime si l'on se base sur la régression de la production industrielle à partir du début du second semestre 1937, ne s'est pas réalisé.

Le coût des principales matières n'a pas diminué; certaines, et non des moindres, ont augmenté de valeur, suite à l'action des trusts et ententes nationales et internationales entre producteurs.

Les salaires directs et indirects, qui entrent pour au moins 75 % dans le coût de production et mise en œuvre des principales matières, dépendent de l'indice des prix de détail.

L'indice moyen du Royaume, qui était de 685 pour 1936, est monté à une moyenne mensuelle de 735 pour 1937 et à une moyenne de 758 pour les huit premiers mois de 1938.

L'indice moyen mensuel pour l'agglomération bruxelloise était de 732 pour 1936, 791 pour 1937. Pour les huit premiers mois de 1938, la moyenne est de 825.

« Le prix de certains matériaux de première importance, tels que le ciment, les produits métallurgiques, le charbon, l'essence (pour compresseurs, excavateurs et camions pour le transport des déblais et

De betrokken ministeriele departementen zouden een overeenstemmend aandeel moeten dragen van de kosten van het gebouw. Lokalen blijven beschikbaar om er, eventueel, andere openbare diensten onder te brengen. Gelijkvloers, zullen handelszaken best ingericht worden.

Wat aldus zal worden teruggewonnen, vertegenwoordigt ongeveer de 3/5 van de kosten van het gebouw, die op 25 miljoen worden geschat.

Het N.B.V. stelde zich in betrekking met de verscheidene betrokken diensten, voor wat de schikking van de noodige lokalen betreft.

Tot nog toe, heeft de Regeering die het voorstel principieel goedkeurde, nog niet hare eindbeslissing doen kennen. In geval die goedkeuring niet zou worden verleend, zouden de lokalen zoodanig worden geschikt dat zij kunnen verhuurd worden aan private zaken of aan privaatspersonen.

HOOFDSTUK III.

Vaststelling van de gezamenlijke uitgave te voorzien tot aan het einde der werken.

20. Het jaarverslag over de werkzaamheid van het Bureau, tot 1 November 1937, *Kamerstuk n° 32*, zittingsjaar 1937-1938, geeft in hoofdstuk IV, op blz. 32 en volgende, een schatting van de gezamenlijke kosten der werken, gegrond op de prijzen van dien tijd. Zij werd vastgesteld volgens de tot op dien datum gedane studies.

Idel was de hoop, een vermindering te zien intreden van de prijzen van de grondstoffen en de salarissen, — een hoop die echter gewettigd was, zoo men zich grondt op den achteruitgang van de nijverheidsproductie, sedert den aanvang van het tweede halfjaar 1937.

De kostprijs van de voorname stoffen verminderde geenszins; zekere daarvan, en niet de minste, verhoogden in waarde, ten gevolge van de werking der trusts en van de nationale en internationale verstandhoudingen onder producenten.

De rechtstreeksche en onrechtstreeksche salarissen welke voor ten minste 75 t. h. tusschenkomen in de kosten van productie en aanwending van de voorname stoffen, hangen af van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen.

Het gemiddeld indexcijfer van het Rijk, dat 685 bedroeg voor 1936, steeg tot een maandelijksch gemiddelde van 735, voor 1937 en 758, voor de eerste acht maanden van 1938.

Het maandelijksch gemiddeld indexcijfer voor de Brusselsche agglomeratie bedroeg 732, voor 1936, 791, voor 1937, voor de acht eerste maanden van 1938, is het gemiddelde 825.

« De prijs van zekere stoffen van allereerste belang, zooals cement, ijzerproducten, steenkool, benzine (voor compressoren, excavatoren en vrachtwagens voor het vervoer der graafgronden en het aanbren-

l'amenée des matériaux) a augmenté, sensiblement pour plusieurs produits, depuis 1937.

» En même temps que la hausse des salaires due à celle de l'indice des prix de détail pour l'agglomération bruxelloise et l'ensemble du pays, des lois sociales nouvelles et certains impôts influencent les frais généraux des entrepreneurs et de l'Office. »

Rappelons, à ce sujet, que contrairement à ce qui se passe en matière de travaux publics, toutes les dépenses de l'Office, traitements et salaires, locaux, entretien et frais divers, sont compris dans le coût des travaux, alors qu'ils ne l'étaient pas dans les estimations primitives.

Il en est de même pour les frais généraux de la partie des travaux des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, exécutés par la S.N.C.F.B. pour compte de l'Office et d'accord avec celui-ci.

L'Office a également voulu exécuter le travail avec la plus grande sécurité possible, compte tenu de la présence de nombreux immeubles vétustes à proximité des travaux. Les procédés d'exécution ont été plus coûteux que prévus, mais ont évité tout dégât appréciable. Aucun dommage ne s'est produit à l'église de la Chapelle dont l'état de stabilité avait donné lieu à des craintes sérieuses.

Les vitraux même n'ont pas été enlevés et il n'y a pas eu la moindre détérioration.

Il est très difficile de faire des estimations avec quelque précision. Les prix demandés par les soumissionnaires aux diverses adjudications varient couramment du simple au double et souvent plus, même pour les fournitures les plus ordinaires. Nous en avons donné des exemples détaillés au rapport pour l'année 1937, pages 14 et 15 et annexes I et II. Nous ne citerons que l'entreprise de chargement de terres sur wagons aux gares d'Etterbeek et Schaerbeek-Josaphat pour travaux de remblais aux gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi : le montant des soumissions, pour un travail aussi simple, varie de 495,200 francs à 1,105.000 francs.

21. Dès la création de l'Office, en pleine période de dévaluation et de hausse générale des prix mondiaux, il n'y avait plus de doute que, même en ne tenant pas compte des améliorations au projet et des travaux supplémentaires auxquels avaient conduit les études définitives, que les estimations se trouveraient dépassées dans une mesure sensible, bien que n'atteignant pas, de loin, les coefficients constatés pour certains autres travaux publics.

Le rapport sur l'activité de l'Office jusqu'au 15 novembre 1936, déposé aux Chambres, disait, paragraphe 13 :

« Il n'est pas encore possible de prévoir dans quelle mesure seront modifiées les évaluations faites dans le rapport de M. Waucquez (séance du 5 mars 1935,

gen der materialen) onderging een sterke verhooging voor verscheidene producten, sedert 1937.

» Terzelfdertijd als de salarisverhoging, te wijten aan die van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen voor de Brusselsche agglomeratie en het geheel van het land, hebben nieuwe sociale wetten en zekere belastingen invloed op de algemeene kosten van de aannemers en van het N.B.V. »

Dienaangaande herinneren wij er aan dat, in strijd hetgeen zich voordoet ter zake van openbare werken, al de uitgaven van het Bureau, wedden en salarissen, lokalen, onderhoud en diverse kosten, begrepen zijn in de kosten van de werken, wanneer zij dit niet waren in de oorspronkelijke schattingen.

Dit geldt eveneens voor de algemeene kosten van het gedeelte der werken van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid, door de N.M.B.S. uitgevoerd voor rekening van het Bureau en in akkoord met hetzelfde.

Het Bureau heeft er insgelijks aan gehouden het werk te doen uitvoeren met de grootst mogelijke veiligheid, rekening gehouden met de aanwezigheid van talrijke bouwvallige huizen, nabij de werken. De uitvoeringsprocédés hebben meer gekost dan eerst was voorzien, doch alle merkelijke schade bleef daardoor achterwege. Geen beschadiging werd ondergaan door de Kapellekerk wier stabiliteit ernstige bedenkingen had doen ontstaan.

Zelfs de geschilderde ramen werden niet uitgenomen en er ontstond geen de minste beschadiging.

Het is zeer moeilijk eenigszins nauwkeurige ramingen te doen. De prijzen door de inschrijvers op de onderscheidene aanbestedingen gevraagd verschillen doorlopend van enkel tot dubbel, vaak zelfs meer, voor de meest gewone leveringen. Wij hebben daarvan omstandige voorbeelden gegeven, in het verslag over het jaar 1937, blz. 14 en 15, en bijlagen I en II. Wij vermelden alleen de aanneming voor het overladen van grond op wagons, in de stations van Etterbeek en Schaerbeek-Josaphat, voor aanhoogingswerken in de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid : het bedrag der inschrijving, voor een zoo eenvoudig werk, ging van 495,200 tot 1,105,500 frank.

21. Van de oprichting van het Bureau af, — in volle periode van devaluatie en algemeene verhoging der wereldprijzen —, bestond er geen twijfel meer dat, zelfs zonder rekening te houden met de verbeteringen aan het ontwerp en met de bijkomende werken die na de definitieve studies nodig waren gebleken, de ramingen gevoelig zouden overschreden worden, hoewel zij niet, op verre na, de coëfficiënten zouden bereiken, welke voor zekere andere openbare werken werden vastgesteld.

Het verslag over de werkzaamheid van het Bureau, tot op 15 November 1936, bij de Kamers neergelegd, luidde, § 13 :

« Het is nu nog niet mogelijk te voorzien in welke mate de ramingen gedaan in het verslag van den heer Waucquez (vergadering van 5 Maart 1935,

Doc. n° 55 du Sénat), celui de M. Van Hecke (séance du 12 avril 1935, Doc. n° 130, Chambre des Représentants), et dans la note complémentaire du 3 juin 1935 de M. Waucquez (Doc. n° 55 du Sénat).

» Ces estimations ont été faites avant la dévaluation; elles en subiront l'influence dans une certaine mesure, ainsi que des mesures d'ordre social, décrétées en 1936. »

22. Il est très difficile de donner des estimations avec quelques précisions, même lorsque les plans sont complètement définis.

Lors des adjudications pour travaux ou fournitures, décrétées par les établissements publics, les offres des soumissionnaires donnent des résultats souvent déroutants, variant du simple au double et parfois plus, pour le coût présumé total, et du simple au décuple pour certains postes des métrés.

Le rapport pour 1937 en donne des exemples frappants, annexes I et II, pages 38 et 40, Doc. n° 32, Chambre, session 1937-1938.

En tenant compte des prix actuels supérieurs à ceux d'il y a un an, des améliorations apportées aux gares du Nord et du Midi, du grand garage prévu à Bruxelles-Nord (garages qui produiront une certaine recette), le coût total des travaux sera supérieur à celui prévu il y a un an, à moins que la conjoncture mondiale et la situation industrielle du pays, n'amènent un abaissement des indices des prix de gros et de détail.

En outre, lors de la discussion de revision des Conventions entre l'Etat et la Ville de Bruxelles, et de leur remplacement par une Convention nouvelle, qui sera prochainement soumise à l'approbation des départements ministériels intéressés, la Ville de Bruxelles a renoncé au bénéfice de l'opération immobilière de vente des terrains du quartier de la Putterie, bénéfice qui lui avait été accordé par l'article 4 de la Convention du 7 avril 1903.

En compensation de cet abandon, l'Office a dû se résoudre à prendre à sa charge le coût de la voirie exécutée dans le quartier par la Ville, voirie onéreuse parce que vu la grande différence de niveau des profils nouveaux et de ceux du quartier démoli antérieurement, la Ville a établi une partie de cette voirie sur charpente en béton armé (utilisée comme garage) et à construire, dès à présent, les fondations des murs de façade des immeubles à construire ultérieurement. L'Office a également dû prendre à sa charge les dépenses d'expropriations qui n'avaient pas été prévues pour l'établissement de la gare centrale à l'emplacement primitif. Il en résulterait une dépense supplémentaire de 18 millions environ, en cas d'approbation des clauses nouvelles; cette somme est récupérable en partie, le coût des murs de fondation des façades et

Senaatstuk n° 55), in dat van den heer Van Hecke (vergadering van 12 April 1935, *Kamerstuk n° 130*), en in de aanvullende nota van 3 Juni 1935 van den heer Waucquez, stuk n° 55, van den Senaat, zullen moeten gewijzigd worden.

» Deze schattingen werden gedaan vóór de devaluatie; zij zullen er, eenigermate, den invloed van ondergaan, alsmede dien van de maatregelen van socialen aard, in 1936, verordend. »

22. Het is zeer moeilijk met eenige nauwkeurigheid ramingen te geven, zelfs wanneer de plans volledig vaststaan.

Bij de toewijzingen voor werken en leveringen, verordend door de openbare inrichtingen, geven de aanbiedingen van de inschrijvers vaak bedenkelijke uitslagen, verschillen van enkel tot dubbel en soms meer, voor de gezamenlijke voorzienene kosten, en van enkel tot tienvoud voor zekere posten van opmeting.

In het verslag voor 1937, vinden wij daaromtrent treffende voorbeelden, bijlagen I en II, blz. 38 en 40, *Kamerstuk n° 32*, zittingsjaar 1937-1938.

Rekening gehouden met de thans hogere prijzen dan die van nu een jaar geleden, met de verbeteringen gebracht aan de Noord- en Zuidstations, met de groote garage voorzien te Brussel-Noord (garages die een zekere ontvangst van verhuuring zullen opleveren), zullen de totale kosten der werken hooger zijn dan verleden jaar kon worden voorzien, ten ware de wereldconjunctuur en 's lands nijverheidstoestand een verlaging bewerkten van de indexcijfers der groot- en kleinhandelsprijzen.

Daarenboven, tijdens de bespreking van de herziening der overeenkomsten tusschen den Staat en de Stad Brussel, en de vervanging derzelve door een nieuwe overeenkomst welke eerlang zal worden onderworpen aan de goedkeuring van de betrokken ministerieele departementen, heeft de Stad Brussel afgezien van het voordeel der onroerende verkoopsverrichting der gronden van de Putterij, welk voordeel haar was verzekerd geworden bij artikel 4 van de overeenkomst van 7 April 1903.

Ter vergoeding van dit afzien, moest het N.B.V. er in toestemmen, te zijnen laste te nemen de kosten der wegen in de wijk door de Stad uitgevoerd, wegen die kostbaar waren aangezien door het groot verschil van niveau der nieuwe profielen en van die der gesloopte wijk, de Stad een gedeelte van die wegen had aangelegd op gewapend betonnen stellingen (als garage benuttigd) en van nu af aan, de fundeeringen te bouwen van de gevelmuren der later te bouwen vaste goederen. Het Bureau diende insgelijks te zijnen laste te nemen de uitgaven van onteigeningen die niet voorzien waren voor het aanbrengen van het Centraal station op de oorspronkelijke plaats. Daarnit volgde een bijkomende uitgave van ongeveer 18 miljoen in geval de nieuwe bedingen werden goedgekeurd; die som is gedeeltelijk verhaalbaar,

de la superstructure de la voirie étant à rembourser par les futurs acquéreurs de terrains.

L'Etat devient propriétaire des garages établis à la Putterie et qui seront en communication directe sous rue, avec les galeries d'accès aux quais d'embarquement de la gare.

Il devra être tenu compte des sacrifices faits par l'Office en faveur de la Ville de Bruxelles, dans les négociations en cours au Ministère de l'Intérieur et de la Santé publique, au sujet des pertes énormes subies par la Ville de Bruxelles, du fait des travaux de la Jonction, et du long délai qui s'est écoulé depuis la conclusion de la Convention de 1903.

Dans ces conditions, le coût actuel de l'ensemble des travaux et expropriations s'élèverait à 895 millions, dépense qui serait répartie comme suit :

Jusque fin 1938.	fr.	162,500,000
En 1939.		236,850,000
En 1940.		252,500,000
En 1941.		155,500,000
En 1942.		88,200,000
Total.	fr.	895,550,000

non compris la partie des travaux des gares du Nord et du Midi, dont la dépense est supportée par la S.N.C.F.B., mais y compris toutes expropriations restant à faire.

Le coût total des travaux des gares du Nord et du Midi, estimé à 310 millions avant 1935, dont 110 millions à charge de la Société Nationale, a dû être augmenté sensiblement pour des motifs d'ordre général exposés ci-avant, et parce qu'il importe de mettre des locaux et des installations aussi importantes, au niveau des derniers progrès techniques, tant pour les nécessités d'exploitation intensive future que pour assurer convenablement le confort des voyageurs et la facilité des relations entre les divers moyens de transport en commun ou de véhicules privés.

Les estimations totales ont conduit, sous réserve du maintien des prix actuels et moyennant certaines réductions, à 450 millions au lieu de 310, dont 237 millions pour l'ensemble de Bruxelles-Nord et de 213 millions pour Bruxelles-Midi, soit 45 millions au lieu des 310 millions prévus aux conditions de prix de 1934, soit 296 millions au lieu de 200 à charge de l'Office et, chiffre provisoire, de 154 millions pour compte de la S.N.C.F.B.

23. De cette somme doivent être déduits :

1. Les recettes (avant démolition) des loyers d'immeubles expropriés et recettes diverses de ventes d'immeubles pour démolition, environ (voir ci-après). fr. 20,000,000.—

daar de kosten van de fundeeringsmuren der gevels en van den bovenbouw der wegen moeten worden terugbetaald door de toekomstende verkrijgers van bouwgronden.

De Staat wordt eigenaar van de garages der Putterij, welke, onder de straat, rechtstreeks in verbinding zullen staan met de toegangsgalerijen tot de instapperrons van het station.

Er zal moeten rekening worden gehouden met de offers gedaan door het N.B.V., ten voordeele van de Stad Brussel, bij de onderhandelingen die gaande zijn in het Ministerie van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid, ter zake van de overgrootte verliezen door de Stad Brussel geleden, ter oorzaak van de werken der Verbinding, en van den langen termijn die sedert de overeenkomst van 1903 is verlopen.

Onder die voorwaarden, zouden de huidige kosten voor het geheel der werken en onteigeningen 895 miljoen bereiken, welke uitgave zou worden verdeeld als volgt :

Tot einde 1938.	fr.	162,500,000
In 1939.		236,850,000
In 1940.		252,500,000
In 1941.		155,500,000
In 1942.		88,200,000
Totaal.	fr.	895,550,000

niet inbegrepen het gedeelte der werken van de Noord- en Zuidstations, waarvan de uitgave wordt gedragen door de N.M.B.S., doch er in begrepen alle nog overblijvende onteigeningen.

De volledige kostprijs van de werken der Noord- en Zuidstations, geraamd op 310 miljoen, vóór 1935, waarvan 110 miljoen ten laste van de Nationale Maatschappij, moest sterk worden verhoogd, om redenen van algemeenen aard, hiervoren uiteengezet, en omdat het noodig was zoo belangrijke lokalen en inrichtingen op het peil te brengen van de jongste technische vooruitgangen, zoowel voor de behoeften der toekomstende intensieve inbedrijfneming, als om een behoorlijk comfort te verzekeren aan de reizigers en voor het gemak der verhoudingen tusschen de onderscheidene vervoermiddelen in gemeenschap of privaat.

De gezamenlijke ramingen, — onder voorbehoud van het handhaven der huidige prijzen en mits zekere verminderingen —, stegen tot 450 miljoen, in plaats van 310, waarvan 237 miljoen voor het geheel van Brussel-Noord en 213 miljoen voor Brussel-Zuid, te weten 450 miljoen, in plaats van 310, zooals was voorzien in 1934, te weten 296 miljoen, in plaats van 200, ten laste van het Bureau en, voorloopig cijfer, 154 miljoen voor rekening van de N.M.B.S.

23. Van die som moeten worden afgetrokken :

1. De ontvangsten (vóór de afbraak) van de huur der onteigende huizen en onderscheidene ontvangsten van verkoop van vaste goederen ter afbraak, ongeveer (zie hierna) fr. 20,000,000.—

2. Installations de services publics et autres organismes dans les étages du bâtiment de la gare centrale, environ . . . 15,000,000.—

N. B. — Le loyer actuel des locaux du seul Office du Tourisme est de 192,500 fr. par an.

3. Le capital correspondant aux magasins à louer dans le bâtiment de la gare centrale, le long des rues Cantersteen, Putterie et de l'Impératrice . . . 2,000,000.—
4. La somme représentant la capitalisation des loyers des locaux sous voie dans les sections en viaduc et les garages sous voie, et du garage au-dessus du tunnel dans le quartier Place de Dinant-rue de l'Hôpital . . . 6,000,000.—
5. La récupération partielle des dépenses de voirie (y compris fondations de façades au quartier de la Putterie, rue d'Or, etc.), environ . . . 4,000,000.—

Total. . fr. 47,000,000.—

Les sommes figurant sous les 1°, 2°, 5° sont à verser à l'actif de l'Office.

Celles comprises sous les 3° et 4° représentent un capital produisant un large revenu qui, à la liquidation de l'Office, sera versé directement dans la Caisse de l'Etat.

24. Domaine immobilier de l'Office.

En nous basant sur des estimations faites en 1930 et 1934 pour la Jonction proprement dite sur Bruxelles, sur les terrains qui deviendront disponibles après exécution des travaux sur Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek, ainsi que les terrains à aliéner lors de la démolition de la gare de l'Allée Verte, l'Office a estimé (voir rapport pour 1937, pp. 35 à 37, Doc. n° 52, Chambre) le domaine immobilier à 253 millions.

La superficie des terrains à aliéner est devenue plus grande par suite de la suppression du tracé primitif de la rue oblique de la place Rogier à la place de la Reine et, notamment, des dispositions nouvelles adoptées pour l'aménagement de Bruxelles-Nord rendant disponibles les bâtiments et dépendances de la gare actuelle d'une contenance d'environ un hectare.

Malgré cet important accroissement de son domaine immobilier, l'Office a jugé ne pas devoir modifier pour le moment les estimations faites.

Les fluctuations du marché immobilier en général et de l'agglomération bruxelloise en particulier, sont constantes; les prix varient sensiblement suivant la conjoncture économique.

2. Inrichting van openbare diensten en andere organismen, in de verdiepingen van het gebouw van het Centraal Station, ongeveer . . . 15,000,000.—

N. B. — De huidige huurprijs van de lokalen van het Toeristisch Bureau alleen, bedraagt 192,500 fr. per jaar.

3. Het kapitaal overeenstemmend met de magazijnen te huren in het gebouw van het Centraal Station, langs de Cantersteen, de Putterij en de Keizerinstr. . . 2,000,000.—
4. De som vertegenwoordigende de kapitalisatie van de huurprijzen der onder spoor gelegen lokalen, in de onder viaduct gelegen secties en der garages onder spoor, en van de garages boven de tunnel in de wijk Dinantplaats-Gasthuisstraat . . . 6,000,000.—
5. De gedeeltelijke terugwinning van de uitgaven der wegen (inbegrepen funderingen van gevels in de wijk Putterij, Goudstraat, enz.), ongeveer . . . 4,000,000.—

Totaal. . fr. 47,000,000.—

De sommen voorkomend onder 1°, 2°, 5° moeten op het activa van het N.B.V. worden gestort.

Die begrepen onder 3° en 4°, vertegenwoordigen een kapitaal dat een ruim inkomen geeft, hetwelk, bij de vereffening van het Bureau, rechtstreeks aan den Staat zal worden gestort.

24. Onroerend domein van het Bureau.

Steenend op ramingen gedaan in 1930 en 1934 voor de eigenlijk gezegde Verbinding, op Brussel, op de bouwgronden die, na uitvoering van de werken op Sint-Joost-ten-Noode en Schaerbeek, alsmede de bouwgronden te vervreemden bij de afbraak van het station der Groendreef, heeft het Bureau het onroerend domein geschat op 253 miljoen (zie verslag voor 1937, blz. 35 tot 37, Kamerstuk n° 32).

De oppervlakte van de te vervreemden bouwgronden is aangegroeid wegens de afschaffing van het oorspronkelijk tracé van de schuine straat tussen de Rogierplaats en de Koninginneplaats en, inzonderheid, wegens nieuwe schikkingen aangenomen voor de geschiktmaking van Brussel-Noord, waardoor de gebouwen en aanhoorigheden van het huidig station, — beslaande ongeveer een hectaar, in stede van 7,000 m² — beschikbaar worden.

Ondanks die belangrijke aangroei van zijn onroerend domein, heeft het Bureau het niet nodig geoordeeld, vooralsnog, de gedane schattingen te wijzigen.

De schommelingen van de prijzen der onroerende goederen, over 't algemeen, en de wijzigingen welke de Brusselsche agglomeratie ondergaat, in 't bijzonder, houden nooit stil. De prijzen wijzigen volgens de economische toestanden.

Les aliénations s'échelonneront sur un certain nombre d'années, sauf imprévu pour certains blocs de terrains qui pourraient faire l'objet d'offres globales pour réalisations d'ensembles immobiliers.

Dans ces conditions, il paraît prudent de ne pas s'écarter, dans les circonstances actuelles, des chiffres donnés en 1937, même en tenant compte que, pour le territoire de Bruxelles, les évaluations n'ont plus été révisées depuis 1934, et de maintenir le total de 253 millions.

25. En tenant compte des sommes à récupérer ou à capitaliser (paragr. 21), non compris le domaine immobilier, le coût total des travaux à charge de l'Office serait de :

$$895,550,000 - 47,000,000 = 848,550,000 \text{ francs.}$$

En déduisant le produit estimé du domaine immobilier, la dépense totale s'élèverait à

$$848,550,000 - 253,000,000 = 595,550,000 \text{ francs}$$

(y compris traitements, salaires, locaux et tous frais généraux).

26. Les tableaux en annexe donnent le compte de gestion de 1937, le compte provisoire de 1938 et le compte de prévisions de 1939.

Ce dernier compte s'élève à un montant supérieur au crédit de 200 millions, figurant au projet de loi se trouvant en tête du présent rapport, le surplus devant provenir des excédents de crédits des années antérieures, non dépensés à la date du 31 décembre 1938.

Par l'article 6 de la loi du 11 juillet 1935 créant l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction, « il est institué un fonds spécial et temporaire destiné à subvenir aux dépenses à effectuer pendant les années 1935, 1936, 1937, 1938 et 1939, pour l'exécution des travaux de la Jonction Nord-Midi ».

Les crédits mis à la disposition de l'Office pour ces cinq années s'élevant à un total de 400 millions, des dispositions d'ordre législatif devront être prises pour assurer la continuité des travaux à partir du 1^{er} janvier 1940.

Le Fonds spécial devra être augmenté dans une proportion sensible qui tiendra compte des dispositions éventuelles qui seront prises dans le courant de l'année 1939 pour l'aliénation d'une partie immédiatement disponible du domaine immobilier, ou la mobilisation du capital correspondant à une partie de ce domaine.

De vervreemdingen zullen verdeeld worden over een zeker aantal jaren, behoudens onvoorziene gevallen voor zekere stukken bouwgrond, welke globale aanbiedingen zouden kunnen uitlokken, voor het bouwen van bouwcomplexes.

Onder die voorwaarden, schijnt het voorzichtig, vooralthans niet af te wijken van de in 1937 opgegeven cijfers, zelfs mits rekening te houden dat, voor het grondgebied Brussel, de ramingen, sedert 1934, niet meer werden herzien, en het totaal van 253 miljoen te handhaven.

25. Rekening gehouden met de terug te winnen of te kapitaliseeren sommen (par. 21), niet inbegrepen het onroerend domein, zouden de gezamenlijke kosten van de werken ten laste van het Bureau bedragen :

$$895,550,000 - 47,000,000 = 848,550,000 \text{ frank.}$$

Met daarvan af te trekken de opbrengst van het onroerend domein, zou de gezamenlijke uitgave bedragen :

$$848,550,000 - 253,000,000 = 595,550,000 \text{ frank}$$

(inbegrepen wedden, salarissen, lokalen en alle algemeene onkosten).

26. De in bijlage gegeven tabellen behelzen de beheerrekening van 1937, de voorloopige rekening van 1938 en de rekening der bewilligde kredieten van 1939.

Deze laatste rekening beloopt een hooger bedrag dan het krediet van 200 miljoen voorkomend in het wetsontwerp dat aan het hoofd van dit verslag is vermeld; het overschietende moet voortkomen van de kredietoverschotten der vorige jaren, die niet waren opgebruikt op den datum van 31 December 1938.

Bij artikel 6 van de wet van 11 Juli 1935, tot oprichting van het N.B.V. wordt een bijzonder en tijdelijk fonds opgericht om te voorzien in de uitgaven gedurende de jaren 1935, 1936, 1937, 1938 en 1939 te verrichten voor de uitvoering van de werken der Noord-Zuidverbinding.

De kredieten voor die vijf jaren ter beschikking gesteld van het Bureau, bereikten samen 400 miljoen, zoodat schikkingen dienen getroffen om de continuïteit van de werken te verzekeren, te rekenen van 1 Januari 1940.

Het Bijzonder Fonds zal moeten verhoogd worden in een gevoelige verhouding die rekening zal houden met de eventueel te nemen beschikkingen, in 1939, voor de vervreemding van een onmiddellijk beschikbaar gedeelte van het onroerend domein, of de mobilisatie van het kapitaal dat met een gedeelte van dit domein overeenstemt.

Les dépenses effectuées ou prévues jusqu'au 31 décembre 1938 sont résumées ci-dessous :

1935	fr.	256,542.69
1936		8,157,648.73
1937		59,122,541.93
1938 (compte provisoire)		94,963,000.—

Total. . fr. 162,499,733.35

Recettes non déduites.

Les recettes faites par l'Office depuis sa création s'élèvent à :

1935	fr.	1,116,082.—
1936		2,243,242.—
1937		1,938,717.—
1938		2,497,000.—

Total. . fr. 7,795,041.—

Le produit des locations d'immeubles expropriés au quartier de la Putterie gérés par la ville de Bruxelles en vertu de la Convention du 7 avril 1903 a été, depuis le début, versé à un fonds spécial créé au Budget des Recettes et Dépenses pour Ordre en vertu de l'article 6 de la loi du 31 août 1903 contenant le Budget extraordinaire de l'exercice 1903. Ce fonds spécial, géré par l'ancien Ministère des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes, s'élevait, fin 1935, à fr. 11,288,783.69 (art. 170) et doit être ajouté aux recettes reçues directement par l'Office, du chef de loyers d'immeubles, depuis sa création.

En ajoutant les recettes présumées jusqu'à la fin des travaux, le total général des recettes est estimé à 8 millions + fonds spécial 12 millions = 20 millions.

En réalité, le produit total de location d'immeubles depuis les premières expropriations est beaucoup plus élevé. En dehors du quartier de la Putterie, l'Administration des Domaines, jusqu'à la création de l'Office, a perçu les loyers depuis les dates respectives d'envoi en possession des immeubles, dont le montant s'élève à un certain nombre de millions; mais l'Administration des Domaines a compris ces recettes dans les recettes générales provenant du domaine de l'Etat et la discrimination de celles-ci exigerait un travail très long et très coûteux, qui devrait être ordonné par le Gouvernement, mais qui n'aurait qu'une valeur documentaire.

De tot 31 December 1938 gedane of voorziene uitgaven zijn :

1935	fr.	256,542.69
1936		8,157,648.73
1937		59,122,541.93
1938 (voorloopige rekening)		94,963,000.—

Totaal. . fr. 162,499,733.35

Niet afgetrokken ontvangsten.

De door het Bureau gedane ontvangsten, sedert zijn oprichting, bereiken :

1935	fr.	1,116,082.—
1936		2,243,242.—
1937		1,938,717.—
1938		2,497,000.—

Totaal. . fr. 7,795,041.—

De opbrengst van de huishuren van onteigende gebouwen in de Putterijwijk, beheerd door de Stad Brussel, naar luid van de overeenkomst van 7 April 1903, werd, sedert het begin, gestort aan een bijzonder fonds, behoorende tot de Begroting van Ontvangsten en Uitgaven voor order, krachtens artikel 6 van de wet van 31 Augustus 1903, houdende de Buitengewone Begroting over het dienstjaar 1903. Dit bijzonder Fonds, beheerd door het voormalig Ministerie van Spoorwegen, P.T.T., bereikte, einde 1935, fr. 11,288,783.69 (art. 170) en moet worden gevoegd bij de rechtstreeks door het Bureau ontvangen gelden voor huur van vaste goederen, sedert zijn oprichting.

Wanneer men de ontvangsten geraamd tot het einde der werken toevoegt, komt de raming van het algemeen totaal op 8 miljoen + bijzonder Fonds van 12 miljoen = 20 miljoen.

In werkelijkheid, is de gezamenlijke opbrengst van huishuren, sedert de eerste onteigeningen, veel hoger. Behalve de Putterijwijk, heeft het Bestuur der Domeinen, tot het oogenblik van de oprichting van het N.B.V., de huren geïnd, sedert de respectievelijke datums van inbezitstelling der vaste goederen, waarvan het bedrag een zeker aantal miljoenen bereikt; doch het Bestuur der Domeinen heeft die ontvangsten begrepen in de algemeene ontvangsten voortkomend van het Staatsdomein en dezer onderscheiding zou een zeer lang en zeer kostbaar werk vereischen, dat door de Regeering zou dienen verordend te worden, doch dat slechts een documentaire waarde zou bezitten.

ANNEXE

COMPTE DE PRÉVISION DE 1939.

A. — DEPENSES PROBABLES.

I. — Personnel.

S'il a été possible, il y a un an environ, de prévoir pour 1938 un chiffre assez précis, en présence d'une situation générale relativement stable, il n'en sera pas de même pour l'année 1939.

Les modifications survenues au planning pourront amener la direction de l'O. N. J. à renforcer son personnel temporaire; d'autre part, il est difficile de prévoir le sens des fluctuations de l'index-number et leur répercussion sur le chiffre des traitements à payer. Tenant compte de ces circonstances, ainsi que des nécessités de l'équilibre budgétaire, l'estimation de la dépense peut se présenter comme suit :

Traitements	fr. 1,350,000.—	
Salaires	340,000.—	
Indemnités	150,000.—	
		1,840,000.—

II. — Dépenses de matériel. — Frais de gestion.

Le montant de ces dépenses étant directement conditionné par celles des travaux et des expropriations, il en résultera, pour 1939, une augmentation correspondante sur l'année 1938.

Les chiffres suivants peuvent être envisagés :

Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone	fr. 40,000.—	
Entretien des bureaux et menus frais	20,000.—	
Fournitures de bureau, outillage. Essais de matériaux, experts	250,000.—	
		310,000.—

III. — Dépenses diverses. — Remboursements.

De nombreux déplacements du personnel technique sont à prévoir pour 1939, en vue des réceptions et pesées des matériaux destinés surtout aux charpentes métalliques du tunnel. Certains voyages d'études seront également effectués par des délégations du Conseil d'administration. La dépense à prévoir est estimée à fr. 50,000.—

BIJLAGE

VOORZIENE UITGAVEN EN INKOMSTEN
VOOR 1939.

A. — WAARSCHIJNLIJKE UITGAVEN.

I. — Personeel.

Zoo het, ongeveer een jaar geleden, mogelijk was voor 1938 een tamelijk precies cijfer te voorzien, dank zij een betrekkelijk vasten algemeenen toestand, dan is dit niet meer alzoo voor het jaar 1939.

De in de plans ontstane wijzigingen kunnen de Directie van het N. B. V. er toe brengen haar tijdelijk personeel te versterken; anderzijds, is het moeilijk de schommelingen van het indexcijfer te voorzien en hun weerslag op het cijfer der te betalen wedden. Rekening gehouden met die omstandigheden, alsmede met de noodwendigheden van begrotingsevenwicht, kan de raming der uitgave worden voorgesteld als volgt :

Wedden	fr. 1,350,000.—	
Salarissen	340,000.—	
Vergoedingen	150,000	
		1,840,000.—

II. — Uitgaven voor materieel. — Beheerkosten.

Daar het beloop van die uitgave rechtstreeks afhangt van die der werken en der onteigeningen, zal daaruit, voor 1939, een overeenstemmende verhooging op het jaar 1938 voortvloeien.

De volgende cijfers kunnen worden vooruitgezet :

Water, gas, verwarming, elektriciteit, telefoon	fr. 40,000.—	
Onderhoud der burelen en geringe kosten	20,000.—	
Kantoorbenodigdheden, uitrusting, beproeving van materialen, deskundigen	250,000.—	
		310,000.—

III. — Onderscheidene uitgaven. — Terugbetalingen.

Talrijke verplaatsingen van het technisch personeel zijn voor 1939 voorzien, met het oog op opleveringen en het wegen van de materialen bestemd vooral voor de metaalgeraamten der tunnel. Zekere studiereizen zullen insgelijks worden gedaan door afgevaardigden van den Beheerraad. De te voorziene uitgave is geraamd op 50,000.—

IV. — Entreprises et travaux.

Le programme des travaux envisagés pour 1939 est étendu.

Le plan primitif prévoyait, en ce qui concerne le tunnel, l'exécution d'une bonne partie du 5^e tronçon, rue Saint-Lazare, rue des Sables; le 4^e étant celui compris entre la rue des Sables et la rue d'Assaut; le 3^e, la section rue d'Assaut-rue de Loxum; ce dernier ne doit être entamé que vers l'été 1940, pour réduire au minimum le délai pendant lequel seront démolis de nombreux immeubles du centre de la ville. A cette époque, la mise en valeur du quartier de la Putterie aura commencé.

La Banque Nationale, désirant exécuter d'importants travaux de transformation, en relation avec l'établissement du tunnel le long de la rue de Berlaimont, a demandé de hâter les travaux du tronçon de tunnel correspondant, qui sera donc entamé en 1939. La mise en valeur du quartier en sera accélérée.

1^o Travaux exécutés par l'Office.

1. Tunnel. — 2^e tronçon, en cours d'exécution. Entreprise S. A. Ed. François et Fils. Partie à faire en 1939. . . fr. 45,000,000.—
2. Halte centrale. — Charpente métallique du bâtiment des Recettes (estimation pour le bâtiment : 25 millions). . . 5,000,000.—
3. Section en viaduc à Saint-Josse-ten-Noode. Ponts de la rue de Brabant, de la rue des Plantes; garage sous voie et partie de la voirie nouvelle. — Partie à faire en 1939. . . 20,000,000.—
4. Partie du 4^e tronçon du tunnel rue d'Assaut-rue des Sables (non compris l'intervention de la Banque Nationale). — Longueur du tronçon : 341 m. Estimation : 42,000,000 de francs. . . 20,000,000.—
5. Partie du 5^e tronçon, rue des Sables-rue Saint-Lazare. Longueur : 612 m. Estimation : 75,000,000 de francs. . . 20,000,000.—
6. Renforcement et parachèvement du pont du boulevard du Midi. — Reconstruction partielle des magasins et locaux sous voie entre le Boulevard et la rue d'Argonne. Estimation : 9,000,000 de francs, dont, en 1939. . . 2,000,000.—
7. Partie du pont de la rue d'Argonne, des murs de soutènement entre la rue d'Argonne et la gare du Midi, et la rue couverte devant la gare. Estimation : 18 millions de francs, dont, en 1939. . . 7,000,000.—
8. Partie du grand garage sous voie entre les rues de Brabant et du Progrès. . . 7,000,000.—
9. Divers et imprévus. . . 2,800,000.—

IV. — Aannemingen en werken.

Het voor 1939 voorzien werkplan is zeer uitgestrekt.

Het oorspronkelijk plan voorzag, voor de tunnel, de uitvoering van een groot gedeelte van het 5^e vak, Sint Lazarusstraat-Zandstraat; het 4^e vak, is dat begrepen tusschen de Zandstraat en de Stormstraat; het 3^e, de sectie Stormstraat-Loxumstraat; dit laatste moet slechts omstreeks den Zomer 1940 worden aangevangen, ten einde den termijn voor de afbraak van talrijke gebouwen in het centrum der stad zoo kort mogelijk te maken. Op dat oogenblik zal de te waardemaking van de Putterijwijk een aanvang hebben genomen.

De Nationale Bank, wenshende aanzienlijke herbouwingswerken te ondernemen, in verband met het aanleggen van de tunnel langs de Berlaimontstraat, heeft gevraagd dat de werken van het overeenstemmend tunnelvak zouden benaastigd worden. Ze zullen dus in 1939 worden aangevangen. De te waardemaking van de wijk zal in een sneller tempo geschieden.

1^o Werken door het Bureau uitgevoerd :

1. Tunnel. — 2^e vak, in uitvoering. Aanneming N. V. Ed. François et Fils. Gedeelte in 1939 te maken. . . fr. 45,000,000.—
2. Centraal Station. — Metalen geraamten van het ontvangstgebouw (schatting voor het gebouw : 25 miljoen). . . 5,000,000.—
3. Sectie in viaduct te Sint-Joost-ten-Noode. Bruggen van de Brabantstraat en de Plantenstraat; garage onder spoor en gedeelte van den nieuwen weg. — Gedeelte in 1939 te maken. . . 20,000,000.—
4. Gedeelte van het 4^e vak, Stormstraat-Zandstraat (niet inbegrepen de tusschenkomst van de Nationale Bank). — Lengte van het vak : 341 m. Schatting : 42,000,000 frank. . . 20,000,000.—
5. Gedeelte van het 5^e vak, Zandstraat-Sint-Lazarusstraat. Lengte : 612 m. Schatting : 75,000,000 frank. . . 20,000,000.—
6. Verzwaring en voltooiing van de brug der Zuidlaan. — Gedeeltelijke herbouwing van de magazijnen en lokalen onder spoor, tusschen de laan en de Argonnestraat. Schatting : 9,000,000 fr., waarvan, in 1939. . . 2,000,000.—
7. Gedeelte van de brug der Argonnestraat, der steunmuren tusschen de Argonnestraat en het Zuidstation, en van de overdekte straat vóór het station. Schatting : 18,000,000 frank, waarvan, in 1939. . . 7,000,000.—
8. Gedeelte van de groote garage onder spoor, tusschen de Brabant- en de Vooruitgangstraten. . . 7,000,000.—
9. Allerlei en onvoorziene. . . 2,800,000.—

10. Travaux à exécuter par la S. N. C. F. B. pour le relèvement des gares du Nord et du Midi et des lignes d'accès, voies, signalisation, installations pour la traction à Forest-Midi, etc. Total prévu : 112,800,000 francs dont, à charge de l'Office (y compris frais généraux) . 72,850,000.—

*
**

11. Expropriations dont le paiement est prévu en 1939 33,000,000.—

Total. . fr. 236,850,000.—

B. — RECETTES PROBABLES.**I. — Ventes : terrains, vieux matériaux, etc.**

La mise en valeur de certains terrains disponibles de l'Office est envisagée pour l'année 1939. Il est encore prématuré d'avancer un chiffre; toutefois, une recette de l'ordre de dix millions peut être escomptée fr. 10,000,000.—

Il y aura, d'autre part, certaines démolitions à effectuer à Saint-Josse - Schaerbeek, ainsi que sur le parcours des 4° et 5° tronçons. De ce chef, on pourrait prévoir une recette de 200,000.—
10,200,000.—

II. — Loyers.

Des loyers continueront à être encaissés depuis la date d'expropriation jusqu'à celle des démolitions. Recette prévue 350,000.—

III. — Publicité.

Recettes produites par la location des murs, clôtures, palissades, etc. Estimation 30,000.—

IV. — Diverses.

Elles comprennent des remboursements partiels (avec intérêts) effectués par MM. Walschaerts en vertu des jugements rendus par la Cour d'Appel de Bruxelles le 19 juin 1934 et le 25 juin 1936 (pour 1939, environ 87,000 francs), ainsi que des remboursements de sommes payées indûment

10. Werken uit te voeren door de N.M.B.S. voor het hooget leggen der Noord- en Zuidstations en der toegangslijnen, spoorbanen, signalisatie, inrichtingen voor de tractie te Vorst-Zuid, enz. Voorzien totaal : 112,800,000 fr., waarvan, ten laste van het Bureau (algemeene kosten inbegrepen). 72,850,000.—

*
**

11. Onteigeningen waarvoor de betaling is voorzien in 1939 33,000,000.—

Totaal. . fr. 236,850,000.—

B. — WAARSCHIJNLIJKE ONTVANGSTEN.**I. — Verkoopen : bouwgronden, oud materiaal, enz.**

De te waardemaking van zekere beschikbare bouwgronden van het Bureau, is in vooruitzicht gesteld voor 1939. Het is nog te vroeg om een cijfer op te geven; echter mag een ontvangst van circa tien miljoen worden voorzien fr. 10,000,000.—

Anderzijds, zullen zekere afbraken moeten geschieden te Sint-Joost-ten-Noode, alsmede op den doorloop der 4° en 5° vakken. Uit dien hoofde, mag men een ontvangst voorzien van 200,000.—
10,200,000.—

II. — Huurprijzen.

Huishuren worden nog steeds geïnd, van den datum der onteigening af, tot dien der afbraak. Voorziene ontvangst 350,000.—

III. — Publiciteit.

Ontvangsten gedaan door het verpachten der muren, afsluitingen, schuttingen, enz. Schatting 30,000.—

IV. — Diverse.

Zij omvatten gedeeltelijke uitkeeringen (met interesten) gedaan door de Heeren Walschaerts, krachtens arresten van het Hof van Beroep van Brussel, van 19 Juni 1934 en van 25 Juni 1936 (voor 1939, ongeveer 87,000 frank), alsmede uitkeeringen van ten onrechte betaalde of voor derden be-

ou payées pour des tiers, le transfert momentané à l'O. N. J. de certaines garanties de baux lors des expropriations, etc. . . . 110,000.—

En ce qui concerne les revenus du domaine immobilier de l'Office encore perçus actuellement par l'Administration des Domaines, et versés par elle directement au Budget pour Ordre chaque mois, leur fléchissement en 1938 par rapport aux années antérieures résulte des démolitions déjà effectuées. Ce fléchissement sera beaucoup plus sensible en 1939. Recette prévue . . . 600,000.—

Voici, par ailleurs, les chiffres des années antérieures :

Année 1935 (partie seulement)	fr. 1,116,082
Année 1936	2,243,242
Année 1937	1,938,717
Année 1938 (environ).	1,400,000

Enfin, les recettes effectuées par la ville de Bruxelles du chef des conventions résultant de la loi du 27 août 1903, bien que leur destination ne soit pas encore définitivement réglée, continuent à être versées par la Ville au « Fonds Spécial et Temporaire.., etc., de la Putterie... », institué par cette loi. Ce fonds constitue un article spécial du Budget pour Ordre (en 1938, art. 191). Pour la même raison que celle indiquée au paragraphe précédent, ces recettes diminuent d'année en année :

Année 1935	521,241.24
Année 1936	364,272.68
Année 1937	175,616.94

(à remarquer que les recettes d'une année donnée ne sont versées par la Ville que l'année suivante).

A la fin de l'année 1938, le total versé s'élevait à fr. 11,288,783.69.

Encore qu'il ne puisse exister de doute quant à l'attribution de ce fonds au patrimoine de l'O. N. J., il ne figure pas, jusqu'ici, dans les comptes de gestion de l'Office.

V. — Versements de l'Etat.

Il résulte du compte de prévision pour l'année 1939 que les dépenses probables s'élèveront à . . . fr. 236,850,000.—

Les crédits alloués pour les années 1935, 1936, 1937 et 1938 sont respectivement de 30, 30, 30 et 110 millions, soit en tout 200 millions. Les dépenses totales s'élèveront, au 31 décembre 1938, à 162,499,728.35 fr., laissant donc un solde de (200,000,000 — 162,499,728.35) 37,500,271.65 fr. Le Budget extraordinaire de 1939 (voir projet de loi ci-avant) devra donc comporter un crédit de 200 millions.

taalde sommen, de tijdelijke overdracht aan het N. B. V., van zekere waarborgen van huurovereenkomsten, bij gelegenheid van de onteigeningen, enz. . . . 110,000.—

Wat de inkomsten betreft van het onroerend domein van het Bureau, die thans nog door het Beheer der Domeinen worden geïnd en, iedere maand, rechtstreeks gestort op de Begroting voor Order, zijn hun inzakking, in 1938, vergeleken met de vroegere jaren, het gevolg van de reeds gedane afbraken. Die vermindering zal veel erger zijn in 1939. Voorziene ontvangst 600,000.—

Ziehier, trouwens, de cijfers van de vorige jaren :

Jaar 1935 (slechts gedeeltelijk)	fr. 1,116,082
Jaar 1936	2,243,242
Jaar 1937	1,938,717
Jaar 1938 (ongeveer)	1,400,000

Eindelijk, worden de door de Stad Brussel gedane ontvangsten, uit hoofde van de overeenkomsten gesloten op grond van de wet van 27 Augustus 1903, hoewel hun bestemming nog niet voor goed is geregeld, nog steeds door de Stad gestort aan het « Bijzonder en tijdelijk Fonds... », dat bij die wet werd opgericht. Dit fonds maakt een bijzonder artikel uit van de Begroting voor Order (in 1938, art. 191). Om dezelfde reden als die in de vorige paragraaf aangeduid, verminderen die ontvangsten van jaar tot jaar :

Jaar 1935	fr. 521,241.24
Jaar 1936	364,272.68
Jaar 1937	175,616.94

(er valt te bemerken dat de ontvangsten van een gegeven jaar door de Stad slechts het volgend jaar worden gestort.)

Op het einde van het jaar 1938, bedroeg het gestorte totaal fr. 11,288,783.69.

Hoewel er geen twijfel kan bestaan omtrent de toewijzing van dit fonds aan het N. B. V., komt dit, tot nog toe, niet voor in de beheerrekeningen van het Bureau.

V. — Stortingen van den Staat.

Uit de rekening der voorziene uitgaven en inkomsten voor het jaar 1939 blijkt dat de waarschijnlijke uitgave bedraagt fr. 236,850,000.—

De voor de jaren 1935, 1936, 1937 en 1938 bewilligde kredieten zijn, respectievelijk, van 30, 30, 30 en 110 miljoen, of in 't geheel 200 miljoen. De gezamenlijke uitgaven zullen, op 31 December 1938, bedragen 162,499,728.35 frank. Op de Buitengewone Begroting van 1939 (zie wetsontwerp reeds vermeld) zal een krediet van 200 miljoen moeten uitgetrokken worden.

COMPTE DE GESTION DE L'OFFICE. — REKENING VAN BEHEER VAN HET BUREAU.

COMPTE PROVISOIRE DE GESTION DE 1938. — VOORLOOPIGE REKENING BEHEER 1938.

COMPTE PROVISOIRE DE L'ANNEE 1939.
VOORZIENE UITGAVEN EN INKOMSTEN VOOR HET DIENSTJAAR 1939.

Année 1937.

COMPTE DE GESTION DE L'OFFICE.

DEPENSES. — UITGAVEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Engagements. — Verbindenissen.	Montant. — Bedrag.	
I. — PERSONNEL. — PERSONEEL :			
1. Traitements. — <i>Jaarwedden</i>	1,003,372 "	1,021,332 99	
2. Salaires. — <i>Salarissen</i>	178,597 "	200,342 80	
3. Indemnités. — <i>Vergoedingen</i>	105,000 "	116,250 "	1,337,925 79
II. — DÉPENSES DE MATÉRIEL, FRAIS DE GESTION. — UITGAVEN VOOR MATERIALEN, KOSTEN VAN BEHEER :			
1. Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone. — <i>Water, gas, verwarming, electriciteit, telefoon</i>	30,000 "	22,784 72	
2. Entretien des bureaux, menus frais. — <i>Onderhoud bureelen, kleine onkosten</i>	15,000 "	12,512 84	
3. Fournitures de bureau, outillage. — <i>Kantoorbehoeften, uitrusting</i>	170,000 "	175,486 78	210,784 34
III. — DÉPENSES DIVERSES. — ONDERSCHIEDENE UITGAVEN	50,000 "	16,381 20	16,381 20
IV. — ENTREPRISES ET TRAVAUX. — ONDERNEMINGEN EN WERKEN :			
1. Exécutés par l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door N.B.V.</i>	34,457,178 90	32,095,653 32	
2. Exécutés par la S.N.C.F.B. pour compte de l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.</i>	31,854,795 69	16,006,488 45	48,102,141 77
V. — DÉPENSES D'ÉTUDES ET FRAIS DE LA S.N.C.F.B. POUR COMPTE DE L'O.N.J. — UITGAVEN VOOR STUDIËN EN KOSTEN VAN DE N.M.B.S. VOOR REKENING VAN HET BUREAU	1,257,711 "	1,257,711 "	1,257,711 "
VI. — EXPROPRIATIONS. — ONTEIGENINGEN	24,950,000 "	8,197,597 83	8,197,597 83
Total des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven</i> ...			59,122,541 93
VII. — VERSEMENT DES RECETTES. — STORTING DER ONTVANGSTEN			4,841,865 67
		Ensemble. — <i>Samen</i> ...	63,964,407 60

Arrêté en séance du Conseil d'Administration,
Vastgesteld in vergadering van den Raad van Beheer,

Bruxelles, le 17 mai 1938,
Brussel, 17 Mei 1938,

Pour le Conseil,
Voor den Raad,

L'Administrateur-délégué,
De Gevolmachtigd Beheerder,
(s.) (g.) CASTIAU.

Jaar 1937.

REKENING VAN BEHEER VAN HET BUREAU.

RECETTES. — INKOMSTEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Montant. — Bedrag.	
I. — VENTES (terrains, vieux matériaux, etc.). — VERKOOPINGEN (<i>gronden, oud materiaal, enz.</i>)	156,466 »	
II. — LOYERS (immeubles, installations, terrains). — HUURGELDEN (<i>gebouwen, inrichtingen, gronden</i>)... ..	86,270 »	
III. — PUBLICITÉ. — PUBLICITEIT	16,534 40	
IV. — RECETTES DIVERSES. — ONDERSCHIEDENE ONTVANGSTEN	906,698 75	
Restait à verser, au 31 décembre 1936. — <i>Bleef de storten, op 31 December 1936</i>	253 »	
Recettes directes de l'Office. — <i>Rechtstreeksche ontvangsten van het Bureau</i>	1,166,222 15	
Recettes de l'Administration des Domaines. — <i>Ontvangsten van het Beheer der Domeinen</i>	3,675,643 52	4,841,865 67
V. — VERSEMENTS DE L'ÉTAT. — STORTINGEN VANWEGE DEN STAAT :		
1° Disponible au 31 décembre 1936, point de départ au 1 ^{er} janvier 1937. — <i>Beschikbaar op 31 December 1936, uitgangspunt op 1 Januari 1937</i>	5,799,803 58	
2° Appels de fonds. — <i>Bijstortingen geëischt</i>	55,978,000 »	61,777,803 58
Ensemble des recettes. — <i>Totaal van de ontvangsten</i>		68,619,669 25
Ensemble des dépenses. — <i>Totaal van de uitgaven</i>		63,964,407 60
Disponible au 31 décembre 1937. — <i>Blijft op beschikbaar, op 31 December 1937</i>		2,655,261 65

Année 1938.

COMPTE PROVISOIRE DE GESTION DE 1938.

DEPENSES. — UITGAVEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Engagements. Verbindtenissen.	Montant. — Bedrag.	
I. — PERSONNEL. — PERSONEEL :			
1. Traitements. — <i>Jaarwedden</i>	1,216,163 »	1,161,000 »	
2. Salaires. — <i>Salarissen</i>	267,821 »	275,000 »	
3. Indemnités. — <i>Vergoedingen</i>	150,000 »	150,000 »	1,586,000 »
II. — DÉPENSES DE MATÉRIEL, FRAIS DE GESTION. — UITGAVEN VOOR MATERIALEN, KOSTEN VAN BEHEER :			
1. Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone. — <i>Water, gas, verwarming, electriciteit, telefoon</i>	30,000 »	31,000 »	
2. Entretien des bureaux, menus frais. — <i>Onderhoud bureelen, kleine onkosten</i>	15,000 »	15,000 »	
3. Fournitures de bureau, outillage. — <i>Kantoorbehoeften, uitrusting</i>	200,000 »	230,000 »	276,000 »
III. — DÉPENSES DIVERSES. — ONDSCHIEDENE UITGAVEN	50,000 »	32,000 »	32,000 »
IV. — ENTREPRISES ET TRAVAUX. — ONDERNEMINGEN EN WERKEN :			
1. Exécutés par l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door N.B.V.</i>	40,000,000 »	40,406,000 »	
2. Exécutés par la S.N.C.F.B. pour compte de l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.</i>	30,000,000 »	23,163,000 »	63,569,000 »
V. — DÉPENSES D'ÉTUDES ET FRAIS DE LA S.N.C.F.B. POUR COMPTE DE L'O.N.J. — UITGAVEN VOOR STUDIËN EN KOSTEN VAN DE N.M.B.S. VOOR REKENING VAN HET BUREAU	1,500,000 »	1,500,000 »	1,500,000 »
VI. — EXPROPRIATIONS. — ONTEIGENINGEN	28,000,000 »	28,000,000 »	28,000,000 »
Total des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven</i>			94,963,000 »
VII. — VERSEMENT DES RECETTES AU TRÉSOR. — STORTING VAN DE ONTVANGSTEN IN DE SCHATKIST ...			2,497,000 »
Ensemble. — <i>Samen</i>			97,460,000 »

Jaar 1938.

VOORLOOPIGE REKENING BEHEER 1938.

RECETTES. — INKOMSTEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Montant. — Bedrag.	
I. — VENTES (terrains, vieux matériaux, etc.). — VERKOOPINGEN (<i>gronden, oud materiaal, enz.</i>)	230,000 »	
II. — LOYERS (immeubles, installations, terrains). — HUURGELDEN (<i>gebouwen, inrichtingen, gronden</i>)... ..	385,000 »	
III. — PUBLICITÉ. — PUBLICITEIT	27,000 »	
IV. — RECETTES DIVERSES. — ONDERSCHIEDENE ONTVANGSTEN	455,000 »	
Recettes directes de l'Office. — <i>Rechtstreeksche ontvangsten van het Bureau</i>	1,097,000 »	
Recettes de l'Administration des Domaines. — <i>Ontvangsten van het Beheer der Domeinen</i>	1,400,000 »	2,497,000 »
V. — VERSEMENTS DE L'ÉTAT. — STORTINGEN VANWEGE DEN STAAT :		
1° Disponible au 31 décembre 1937, point de départ au 1 ^{er} janvier 1938. — <i>Beschikbaar op 31 December 1937, uitgangspunt op 1 Januari 1938</i>	2,655,261 65	
2° Appels de fonds. — <i>Bijstortingen geëischt</i>	92,308,000 »	94,963,261 65
Ensemble des recettes. — <i>Totaal der ontvangsten</i>		97,460,261 65
Ensemble des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven</i>		97,460,000 »
Disponible au 31 décembre 1938. — <i>Beschikbaar op 31 December 1938</i>		261 65

Année 1939.

COMpte PROvisOIRE DE L'ANNEE 1939.

DEPENSES PROBABLES. — WAARSCHIJNLIJKE UITGAVEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Dépenses à effectuer. Te verrichten uitgaven.	
I. — PERSONNEL. — PERSONEEL :		
1. Traitements. — <i>Jaarwedden</i> ...	1,350,000 »	
2. Salaires. — <i>Salarissen</i> ...	340,000 »	
3. Indemnités. — <i>Vergoedingen</i> ...	150,000 »	1,840,000
II. — DÉPENSES DE MATÉRIEL, FRAIS DE GESTION. — UITGAVEN VOOR MATERIAAL, KOSTEN VAN BEHEER :		
1. Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone, etc. — <i>Water, gas, verwarming, electriciteit, telefoon, enz.</i> ...	40,000 »	
2. Entretien des bureaux, menus frais. — <i>Onderhoud bureelen, kleine onkosten</i> ...	20,000 »	
3. Fournitures de bureau, outillage. — <i>Kantoorbehoeften, uitrusting</i> ...	250,000 »	310,000 »
III. — DÉPENSES DIVERSES. — ONDERSCHIEDENE UITGAVEN ...	50,000 »	50,000 »
IV. — ENTREPRISES ET TRAVAUX. — ONDERNEMINGEN EN WERKEN :		
1. Exécutés par l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door het N.B.V.</i> ...	128,800,000 »	
2. Exécutés par la S.N.C.F.B. pour compte de l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.</i> ...	70,850,000 »	199,650,000 »
V. — DÉPENSES D'ÉTUDES ET FRAIS DE LA S.N.C.F.B. POUR COMPTE DE L'O.N.J. — UITGAVEN VOOR STUDIËN EN KOSTEN VAN DE N.M.B.S. VOOR REKENING VAN HET BUREAU...	2,000,000 »	2,000,000 »
VI. — EXPROPRIATIONS. — ONTEIGENINGEN ...	33,000,000 »	33,000,000 »
Total des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven</i> ...		236,850,000 »
VII. — VERSEMENT DES RECETTES. — STORTING DER ONTVANGSTEN ...		11,290,000 »
Ensemble. — <i>Samen</i> ...		248,140,000 »

Jaar 1939.

VOORZIENE UITGAVEN EN INKOMSTEN VOOR HET DIENSTJAAR 1939.

RECETTES PROBABLES. — WAARSCHIJNLIJKE INKOMSTEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Recettes à effectuer. Te verrichten inkomsten.	
I. — VENTES (terrains, vieux matériaux, etc.). — VERKOOPINGEN (<i>gronden, oud materiaal, enz.</i>)	10,200,000 »	
II. — LOYERS (immeubles, installations, terrains). — HUURGELDEN (<i>gebouwen, inrichtingen, gronden</i>)... ..	350,000 »	
III. — PUBLICITÉ. — PUBLICITEIT	30,000 »	
IV. — RECETTES DIVERSES. — ONDERSCHEIDENE ONTVANGSTEN	110,000 »	
Recettes directes de l'Office. — <i>Rechtstreeksche ontvangsten van het Bureau</i>	10,690,000 »	
Recettes de l'Administration des Domaines. — <i>Ontvangsten van het Beheer der Domeinen</i>	600,000 »	11,290,000 »
V. — VERSEMENTS DE L'ETAT. — STORTINGEN VANWEGE DEN STAAT :		
1° Disponible probable au 1 ^{er} janvier 1939. — <i>Waarschijnlijk beschikbaar op 1 Januari 1939</i>	»	
2° Appels de fonds présumés. — <i>Waarschijnlijk geëischte bijstortingen</i>	236,850,000 »	236,850,000 »
Ensemble des recettes probables. — <i>Totaal der waarschijnlijkse ontvangstenn</i>		248,140,000 »