

(4)
(N° 190.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 AVRIL 1912.

Projet de loi tendant à autoriser l'acquisition, en cas de nécessité, de matériel de traction et de transport nécessaire aux chemins de fer de l'État pour les années 1913, 1914 et 1915 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DE BUE.

MESSIEURS,

L'exposé des motifs du projet de loi rappelle que déjà une disposition spéciale a été introduite dans la loi du budget extraordinaire de 1908 en vue d'autoriser le Ministre des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes à contracter par anticipation des marchés pour la fourniture du matériel de traction et de transport pour une durée de trois ans (1909-1910-1911).

Le projet de loi tend à autoriser aux mêmes fins le Ministre des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes pour les années 1913, 1914 et 1915, sans pourtant que la valeur des marchés puisse excéder pour chacun des exercices une somme de vingt-quatre millions de francs (24,000,000) et les paiements devant être imputables sur les budgets extraordinaires de 1913, 1914 et 1915.

Une discussion s'est produite à l'occasion de l'examen du projet sur l'utilisation et le rendement du matériel.

*
* *

La commission croit que le matériel des chemins de fer de l'État n'est pas rationnellement utilisé. Le matériel semble trainer un peu partout sans utilisation, et cependant le département refuse toute organisation de trains nouveaux, sous prétexte de défaut de matériel. Au surplus, notre matériel ne traîne-t-il pas à l'étranger? Les conventions ne sont-elles pas violées?

*
* *

(1) Projet de loi, n° 9.

(2) La section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. Bertrand, Drion, De Bue, Begerem, Hojois, Colfs.

Il a été affirmé que nos locomotives ne parcouraient pas la moitié des kilomètres couverts par celles des chemins de fer français, hollandais et allemands et que l'on peut en conclure, étant donné que nous jouissons en Belgique des tarifs de transport les plus bas, que notre coefficient d'exploitation est très élevé.

Les rapports ne nous donnent aucun renseignement à cet égard.

*
* * *

Des questions sollicitant des renseignements ont été posées; nous les reproduisons avec les réponses obtenues.

QUESTION

Quel est le nombre de locomotives par 100 kilomètres exploités ?

RÉPONSE.

L'Etat belge avait, au 31 décembre 1909, 4,322 kilomètres en exploitation directe et 3,871 kilomètres de voies d'évitement, de manœuvres et de formation. Si l'on ne tient compte que du premier chiffre, l'Etat belge a 96 locomotives par 100 kilomètres.

QUESTION.

Quel est le nombre de locomotives par 100 kilomètres exploités par la Compagnie du Nord français, pour les chemins de fer néerlandais et par le chemin de fer de l'Etat prussien ?

RÉPONSE.

Nord français	52.90
Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais	35.20
Chemins de fer hollandais	30.00
Central néerlandais	29.10
Brabant septentrional frontière prussienne	25.80
Etat prussien	52.00

QUESTION.

Quel est le nombre de kilomètres que parcourent, en moyenne et par an, les locomotives de l'Etat belge ?

RÉPONSE.

28.600 kilomètres.

QUESTION.

Quel est le nombre de kilomètres que parcourent, en moyenne et par an, les locomotives des compagnies de chemins de fer et celles des chemins de

fer de Belgique, celles de la Compagnie du Nord français, du chemin de fer néerlandais et des chemins de fer de l'Etat prussien?

RÉPONSE.

Gand-Terneuzen . . .	19.376	trains-kilom.	Les statistiques publiées ne nous permettant pas de déterminer le nombre de locomotives - kilomètres.
Hasselt-Maeseyck . . .	32.233	id.	
Malines-Terneuzen . . .	30.550	id.	
Nord-Belge	18.513	id.	
Chimay.	53.526	locomotives-kilom.	
Nord français	40.000	id.	
Société pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais.	47.000	id.	
Chemins de fer hollandais	50.700	id.	
Central néerlandais.	63.760	id.	
Brabant septentrional	52.500	id.	
Etat prussien	41.425	in.	

DEMANDE.

Quel est le nombre de kilomètres que parcourent en moyenne et par an :
1° Le matériel roulant des trains de marchandises du chemin de fer de l'État belge ;

2° Celui des compagnies belges, du Nord français, du chemin de fer néerlandais et du chemin de fer de l'État prussien ?

RÉPONSE.

L'administration des chemins de fer de l'État belge a supprimé, en 1899, ses statistiques des parcours du matériel roulant, d'une part, parce qu'elles n'offraient aucune base positive de comparaison; de l'autre, parce que fort peu approximatives quant à la circulation en service intérieur, elles donnaient encore moins de garanties d'exactitude en ce qui concerne la circulation à l'étranger.

La Commission a approuvé le projet de loi par six voix contre une ; elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le rapport est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Le rapporteur,

XAVIER DE BUE.

Le président,

A. HARMIGNIE.



(4)

(Nr 190)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 5 APRIL 1912.

Ontwerp van wet houdende machtiging om, ingeval zulks noodzakelijk is, trek- en vervoermaterieel aan te kopen ten behoeve van de Staatsspoorwegen voor de jaren 1913, 1914 en 1915 ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER DE BUE.

MIJNE HEEREN,

De toelichting van het wetsontwerp brengt in herinnering dat reeds eene bijzondere bepaling werd ingevoerd in de buitengewone begrooting van 1908, ten einde den Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen te machtigen om bij voorbaat overeenkomsten te sluiten voor de levering van trek- en vervoermaterieel, en wel gedurende drie jaren (1909, 1910 en 1911).

Het wetsontwerp wil aan den Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen dezelfde machtiging geven voor de jaren 1913, 1914 en 1915, zonder dat nochtans de waarde der overeenkomsten eene som van vier en twintig millioen frank (24,000,000) mag overtreffen voor elk dienstjaar en mits de betalingen te nemen zijn op de buitengewone begrootingen van 1913, 1914 en 1915.

Eene bespreking ontstond, ter gelegenheid van het onderzoek van het ontwerp, over de benutting en de opbrengst van het materieel.

*
* *

De Commissie denkt dat het materieel van Staatsspoorwegen niet op redelijke wijze wordt benuttigd. Het materieel schijnt overal wat ongebruikt te blijven slapen, en nochtans weigert het Departement alle inrichting van nieuwe treinen, onder voorwendsel dat er materieel ontbreekt. Blijft, overigens, ons materieel niet sleepen in den vreemde? Worden de overeenkomsten niet overtreden?

*
* *

(1) Wetsontwerp, n^o 9.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Harmignie, was samengesteld uit de heeren Bertrand, Drion, De Bue, Begerem, Hoyois, Colfs.

Er werd bevestigd dat onze locomotieven niet half zooveel kilometers doorloopen als die van de Fransche, Hollandsche en Duitse spoorwegen en dat men daaruit kan besluiten, gezien wij in België de laagste vervoertarieven hebben, dat ons coëfficiënt van exploitatie zeer hoog staat.

De verslagen verstrekken ons dienaangaande geene inlichting.

*
* *

Vragen om inlichting werden gesteld : wij nemen ze over met de antwoorden.

VRAAG.

Welk is het getal locomotieven per 100 in bedrijf genomen kilometer?

ANTWOORD.

De Belgische Staat exploiteerde, op 31 December 1909, 4,322 kilometer, rechtstreeks, en 3,871 kilometer wijk- en rangeersporen. Zoo men slechts rekening houdt met het eerste cijfer, heeft de Belgische Staat 96 locomotieven per 100 kilometer.

VRAAG.

Welk is het getal locomotieven per 100 kilometer, geëxploiteerd door den *Nord Français*, door de Nederlandsche spoorwegen en door den spoorweg van den Pruisischen Staat?

ANTWOORD.

Nord Français.	52.90
Maatschappij tot exploitatie der spoorwegen van den Nederlandschen Staat	53.20
Hollandsche spoorwegen	50.00
Nederlandsche Centrale Maatschappij	29.10
Noord-Brabant Pruisische grens	28.80
Pruisische Staat	52.00

VRAAG.

Welk getal kilometers doorloopen, gemiddeld en jaarlijks, de locomotieven van den Belgischen Staat?

ANTWOORD.

28,600 kilometer.

VRAAG.

Welk getal kilometers doorloopen, gemiddeld en per jaar, de locomotieven der spoorwegmaatschappijen en die der Belgische spoorwegen, die van den *Nord-Français*, van den Nederlandschen spoorweg en van de Pruisische Staatsspoorwegen?

ANTWOORD.

Gent-Terneuzen . . .	19.576 treinkilometer.	De uitgegeven statistieken laten niet toe, het getal der locomotiefkilometers te bepalen.
Hasselt-Maeseik. . .	32.233 id.	
Mechelen-Terneuzen .	30.530 id.	
Nord-Belge	18.513 id.	
Chimay.	53.526 locomotiefkilometers.	
Nord français	40.000 id.	
Maatschappij tot exploitatie der Nederland- sche Staatsspoorwegen	47.000 id.	
Hollandsche spoorwegen	50.700 id.	
Hollandsche Centrale Maatschappij . . .	63.760 id.	
Noord-Brabant	52.500 id.	
Pruisische Staat	41.423 in.	

VRAAG.

Welk getal kilometers doorloopen gemiddeld en per jaar :

1° Het rollend materieel van de goederentreinen der Belgische Staatsspoorwegen ;

2° Dat van de Belgische maatschappijen, van den Nord Français, van den Nederlandschen spoorweg en van den Pruisischen Staatsspoorweg?

ANTWOORD.

Het Bestuur der Belgische Staatsspoorwegen heeft, in 1899, zijne statistieken over den afstand, afgelegd door het rollend materieel, afgeschaft, eenerzijds omdat er geene stellige basis van vergelijking bestaat; anderzijds, omdat zij, den toestand van den omloop in den binnenlandschen dienst zeer weinig benaderend, nog veel minder waarborg van juistheid opleverden voor den omloop buiten 's lands.

De Commissie keurde het wetsontwerp goed met zes stemmen tegen één ; zij heeft de eer, de goedkeuring ervan aan de Kamer voor te stellen.

Het ontwerp werd aangenomen met algemeene stemmen min één onthouding.

De Verslaggever,

XAVIER DE BUE.

De Voorzitter,

A. HARMIGNIE.

