

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 25 APRIL 1929

Verslag uit naam van de Commissie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp waarbij de Belgische Naamlooze Vennootschap ter exploitatie van het Luchtverkeer gemachtigd wordt haar kapitaal te verhoogen en haar statuten te wijzigen.

(Zie n^{rs} 161, 194 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 18 April 1929.)

Aanwezig : de heeren FRAITURE, voorzitter ; DENS, HICGUET, MOLET, QUINCHON, Burggraaf A. VILAIN XIII en SEGERS, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Dit wetsontwerp is van het hoogste belang. Het wil België plaats doen nemen in het internationaal luchtverkeer.

Werpt men een blik op de kaart van het internationaal luchtverkeer, dan wordt men getroffen door de ongemeene uitbreiding van de luchtvaart. Bijna al de stellingen zijn ingenomen, op elk vervoer werd de hand gelegd.

Voor België valt er geen minuut te verliezen, zoo men wil dat ons land op het gebied van vervoer, waaraan zulke toekomst is weggelegd, de plaats inneme waarop zijne ligging op het kruispunt der West-Europeesche naties het recht geeft.

De Commissie is van meening dat hulde moet worden gebracht aan het initiatief van de Regeering, die zich rekenschap geeft van deze nationale behoefte en die, door het U voorgelegde wetsontwerp, van België — en meer voornamelijk van de luchthavens Brussel en Antwerpen — niet alleen aanleg-havens wil maken doch belangrijke vertrekhavens, mits, zoowel voor de

postvluchten bij dag en nacht als voor het vervoer van reizigers en goederen, eerlang de verbinding tot stand te brengen tusschen België en :

Essen-Hamburg,

Essen-Berlijn,

Londen en Keulen,

Londen en Amsterdam,

Luxemburg-Straatsburg en Bazel, tevens een heen- en terugreis Antwerpen-Brussel in te richten, een postdienst bij nacht tusschen Brussel en Londen in te richten, het vervoer op onze regelmatige Congolijnen te verbeteren en bovenal een rechtstreeksche verbinding met Congo tot stand te brengen over Parijs, Perpignan, Alicante, Oran, Gao, Zinder, Fort-Lamy, Libeuge, Baudundu, Port-Francqui, Elisabethville, Beira, Madagascar, om Antwerpen met Beira te verbinden over een afstand van 11,500 kilometer, de langste lijn ter wereld, zoodat weldra Leopoldville op vier dagen en Elisabethville op zes dagen te bereiken zullen zijn.

Dit is een grootsch programma. Het is evenwel bijna onmiddellijk te verwezenlijken. Het geeft ons in Europa de

meest snelle verbindingen. In samenwerking met Frankrijk geeft het ons een onmisbaar geworden verbinding met de Kolonie, en maakt het tot werkelijkheid een droom van den vliegerheld Thietfry, die de eerste den moed had met zijn vliegtuig België en Congo te verbinden en die, zooeven bij de vervulling eener bewonderenswaardige zending, in den dienst van het Vaderland zich de vlerken brak.

* * *

Om de strekking van het wetsontwerp te vatten moeten wij vluchtig onderzoeken :

- 1° De kenmerken van het ontwerp;
- 2° Zijn wijze van verwezenlijking;
- 3° Het beoogde doel;
- 4° Zijne financiële modaliteiten.

I.

DE KENMERKEN VAN HET ONTWERP.

Zij zijn eenvoudig.

Het ontwerp is geen nieuwigheid. Het heeft alleen voor doel een vroeger bestaande en door het Parlement bekrachtigde formule aan te passen aan de nieuwe behoeften.

De wet van 23 Mei 1923 heeft de S. A. B. E. N. A. opgericht. De Belgische Staat en de Kolonie hebben samen de helft van het kapitaal onderschreven, dat op 6 miljoen was bepaald. Zij hebben de helft der dividend-aandeelen bekomen.

En 1927 werd het kapitaal tot 10 miljoen opgevoerd. De Belgische Staat en de Kolonie hebben andermaal de helft van de kapitaalsverhooging onderschreven.

Thans geldt het een machtiging voor den Staat en de Kolonie om de helft te onderschrijven van een nieuwe verhooging van kapitaal, dat van 10 tot 20 miljoen wordt opgevoerd.

Aan nieuwe behoeften moeten nieuwe middelen beantwoorden.

Zoo hypothecaire obligaties of andere moeten worden uitgegeven voor den aankoop van vliegtuigen of voor de verbinding België-Congo, dan wordt de dienst van den interest en van de terugbetaling hoofdelijk gewaarborgd door den Staat en de Kolonie, die elk voor de helft van deze obligaties tusschenbeide komen.

II.

DE EENIGE MAATSCHAPPIJ.

Om de nieuwe luchtwegen in te richten is de Regeering voornemens haar lot aan dit van de S. A. B. E. N. A. te binden.

Dat is billijk.

De Maatschappij heeft de proef doorstaan. De Minister van Spoorwegen deed onlangs opmerken, in een persgesprek, dat het beheer der Maatschappij steeds zeer voorzichtig te werk ging; sedert zes jaar is geen enkel ongeval aan een reiziger overkomen; zij bezit een keurpersoneel en een materieel van eerste gehalte.

Het verdient aanbeveling, vooral in een klein land als het onze, alle pogingen, hoe pijnlijk ook, om het handelsvliegwezen in een enkel organisme te centraliseeren, samen te spannen.

Al de landen hebben zoo gehandeld: Duitschland heeft de « Lufthansa » opgericht, Groot-Brittannië de « Imperial Airways ». In Nederland, in Zweden, Tsjecho-Slowakijë, Zwitserland, wordt het luchtvervoer voor elk dezer landen door een enkele maatschappij waargenomen. In drie dezer Staten, Duitschland, Groot-Brittannië, Zwitserland, is men er toe overgegaan de bestaande maatschappijen samen te voegen.

De opvatting van de S. A. B. E. N. A. komt erop neer de belangen van den Staat te verbinden met die eener private vennootschap die werd opgericht dank

aan den vaderlandschen geest van de eerste inschrijvers, en die blijken van bevoegdheid en bedrijvigheid heeft gegeven. Het is een gelukkige formule van samenwerking.

Feitelijk oefent de Staat controle uit op de Maatschappij. In den Raad telt hij vier beheerders en drie commissarissen, plus vier bijzondere afgevaardigden.

Het Parlement van zijnen kant, door de jaarlijksche stemming van de Begroeting waarop de toelage aan de Maatschappij wordt uitgetrokken, kan medezeggenschap hebben over de methoden en de uitslagen der exploitatie.

Aldus blijft het algemeen belang gevrijwaard.

III.

Bij den aanhef van dit verslag hebben wij het veelvoudig doel door de Regeering beoogd uiteengezet.

Dit doel wordt bereikt, wat de verbinding met Congo betreft, door een overeenkomst te sluiten met Frankrijk en Portugal. Deze overeenkomsten die beslist spoedeischend zijn, kunnen slechts definitieven vorm krijgen na de goedkeuring van het ontwerp dat aan de S. A. B. E. N. A. de noodige middelen aan de hand doet.

Aldus kan Frankrijk het deel van de lijn Frankrijk-Algiërs in 1930 in dienst brengen, bij de honderdste verjaring van de bezetting van Algiers door de Franschen, zooals België, bij de honderdste verjaring van zijn onafhankelijkheid, het Moederland met de Kolonie zal kunnen verbinden.

Wat betreft het continentaal net in de Kolonie in te richten, zegt de Memorie van Toelichting ons dat reeds op dit oogenblik de diensten volledige voldoening schenken. « Alleen zal moeten gezorgd worden voor de aanpassing van deze diensten die door de lucht zullen gaan in plaats van over zee en land ».

De Europeesche lijnen zullen voor

gevolg hebben dat Antwerpen alras een belangrijk centrum voor het handelsvliegwezen zal worden.

IV.

DE FINANCIËELE MODALITEITEN.

Het spreekt van zelf dat er, niet meer in België dan om 't even waar, spraak kan van zijn luchtvaartlijnen in verbinding met de Kolonie en zelfs met het buitenland aan te leggen, en daarbij zooals voor de vervoermiddelen die sedert lang op vasten grond, per spoor en per waterweg bestaan, te rekenen op onmiddellijke winstgeving.

Op gevaar af buiten deze nieuwe wijze van vervoer gesloten te blijven, moet men zich dus in den beginne wel wat opofferingen kunnen getroosten.

Deze opofferingen doen zich hier voor als kredieten of voorschotten, waarvan men het maximum bepaalt in de statuten voor een termijn van negen jaar, — termijn doorgaans in het buitenland voor soortgelijke gevallen voorzien, — en die in de jaarlijksche begroeting op het noodige peil zullen worden gebracht en — *wat hoofdzaak is* — naderhand van de Maatschappij zullen invorderbaar worden wanneer men winst zal kunnen verhoppen (Art. 34 der statuten).

Het lijkt dat dit wel het eenige beginsel is dat redematig kan toegepast worden.

Wij zullen de modaliteiten voor de toekenning van deze toelagen niet omstandig onderzoeken. Zij staan duidelijk vermeld in de Memorie van toelichting. Wij willen er alleen dit belangrijk uitzicht aan toevoegen door den heer Gérardon, verslaggever in de Kamer der Volksvertegenwoordigers gegeven :

« Wat de verbinding België-Congo betreft, dank zij den onderbouw welke reeds in de Kolonie bestaat, en den onderbouw welke op vreemd grondgebied door den betrokken Staat zal worden opgericht, wordt de financiële

last, door de Belgische Schatkist te dragen, betrekkelijk gering in verhouding tot de te bereiken uit-lagen. Feitelijk is er slechts geldelijke tusschenkomst voor de door de lijnen bewezen diensten, d. w. z. dat de toelage wordt berekend volgens kilometer-ton-vervoer, en dat men voor deze berekening eenvoudig steunt op de kosten van rechtstreeksch beheer en rechtstreeksche exploitatie en geenszins op den onderbouw, het aanleggen van vliegpleinen, posten tot bevoorradings, tot herstel; seinstelsel der banen, draadlooze telefonie, enz. »

Zeggen wij bovendien dat de in het ontwerp voorziene voorschotten of toelagen — en die gemiddeld 26 miljoen frank per jaar bedragen — enkel als *ramingen* dienen beschouwd. De Minister van Spoorwegen heeft er aan gehecht deszins te verklaren dat de S. A. B. E. N. A. de verleende toelagen enkel zal ontvangen in verhouding tot de bewezen diensten, namelijk in verhouding tot het kilometer-ton-vervoer.

De stemming der Kamers sluit hoegenaamd niet in zich dat deze kredieten door dit feit alleen aan de Maatschappij verworven zijn. Aan den Staat behoort het te oordeelen of de toelage verdiend is.

De Kamer zal van haren kant nuttig toezicht kunnen uitoefenen naar aanleiding der jaarlijksche bespreking van de begrooting.

Wat de lijn België-Congo betreft, denkt men het vastgestelde maximum niet te zullen bereiken. Men heeft voorzien dat in 1932, na twee jaren werking, de ontvangsten 14 miljoen zouden bedragen voor den Staat en 14 miljoen voor de Kolonie.

Welnu deze cijfers stemmen overeen met het vervoer van de helft der mail van eersten rang in beide richtingen.

In de ramingen wordt er geen rekening gehouden met hetgeen de Fransche en de Portugeesche mail noch met hetgeen de mail van tweeden rang — berichten en drukwerken — zouden kunnen opbrengen, noch met den vrachtprijs wegens het vervoer van goud en diamant. Wij moeten kunnen rekenen op het vervoer per vliegtuig van de drie vierden van de mail ter bestemming van de Kolonie en van de landen waarover de luchtweg gaat.

Voegen wij er ten slotte bij dat het luchtvervoer van dien aard is dat het de inkomsten der Schatkist zal verhoogen.

Blijkens eene verklaring van den heer Lippens te Brussel, bedroegen de tolrechten en de taxes, geheven op de te Evere geloste koopwaren, voor 1928, 3,500,000 frank, en voor het eerste kwartaal 1929 bedragen de ontvangsten reeds 1,600,000 frank, hetgeen eene ontvangst van meer dan 6 miljoen laat verhopen voor geheel het jaar.

* * *

Het ontwerp werd door de aanwezige leden der Commissie eenparig goedgekeurd, zij stellen vast dat hierdoor België eens te meer aan de spits van den vooruitgang zal staan en zij drukken de hoop uit dat het ontwerp aan het land het aandeel zal kunnen verzekeren dat aan hetzelfde wettig toekomt in het internationaal luchtverkeer.

De Voorzitter,
ARMAND FRAITURE.

De Verslaggever,
PAUL SEGERS,

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 25 AVRIL 1929

Rapport de la Commission des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, chargée de l'examen du Projet de Loi autorisant la Société anonyme belge d'exploitation de la Navigation aérienne à augmenter son capital et à modifier ses statuts.

(Voir les n^{os} 161, 194 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séance du 18 avril 1929.)

Présents : MM. FRAITURE, président; DENS, HICGUET, MOLET, QUINCHON, le vicomte Adrien VILAIN XIII et SEGERS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Ce projet de loi a une importance considérable. Il a pour but de permettre à la Belgique de prendre sa place dans les transports aériens internationaux.

Lorsqu'on jette les yeux sur la carte du trafic aérien international, on est frappé par le développement énorme qu'a pris déjà la navigation aérienne. Presque toutes les positions sont prises; tous les trafics sont accaparés.

Il n'y a plus un instant à perdre pour la Belgique, pour peu qu'elle veuille occuper dans cet important domaine des transports, qui sera sans doute le grand progrès de demain, la place que sa situation privilégiée au carrefour des nations occidentales d'Europe lui donne le droit d'ambitionner.

La Commission estime qu'il a lieu de rendre hommage à l'initiative du Gouvernement, qui s'est rendu compte de ce besoin national, et qui veut, par le projet de loi qui vous est soumis, faire de la Belgique — et plus spécialement des aéroports de Bruxelles et d'Anvers

— non seulement des ports d'escale, mais d'importants ports d'attache, en assurant, tant pour les transports postaux de nuit et de jour, que pour les transports de voyageurs et de marchandises, et ce dans un délai rapproché, la liaison de la Belgique avec :

Essen-Hambourg,

Essen-Berlin,

Londres et Cologne,

Londres et Amsterdam,

Luxembourg-Strasbourg et Bâle, en établissant en même temps un service à navette Anvers-Bruxelles, en instituant un service postal de nuit entre Bruxelles et Londres, en améliorant les transports de nos lignes régulières au Congo belge, et par-dessus tout, en créant la liaison directe Belgique-Congo par Paris, Perpignan, Alicante, Oran, Reggan, Gao, Zinder, Fort Lamy, Libenge, Baudundu, Port-Francqui, Elisabethville, Beira, Madagascar, de façon à établir d'Anvers à Beira, sur un parcours de 11,500 kilomètres, la plus longue ligne du monde

et à mettre bientôt Léopoldville à quatre jours, et Elisabethville à six jours de la Belgique.

Ce programme est vaste. Il est cependant presque immédiatement réalisable. Il nous permet de nous assurer en Europe les communications les plus urgentes. Il nous donne, en collaboration avec la France, une liaison devenue indispensable avec la Colonie, en réalisant le rêve auquel répondit il y a peu de temps la noble tentative de l'aviateur Thieffry, qui le premier a établi courageusement la liaison Belgique-Congo et qui vient, en nous remplissant d'une douloureuse admiration, de briser ses ailes au service de la Patrie.

* * *

Il y a lieu, pour se rendre compte de la portée du projet de loi, d'examiner brièvement :

- 1° La caractéristique du projet ;
- 2° Son mode de réalisation ;
- 3° L'objet qu'il poursuit ;
- 4° Ses modalités financières ;

I.

LA CARACTÉRISTIQUE DU PROJET.

Celle-ci est simple.

Le projet en effet ne constitue pas une nouveauté. Il a uniquement pour but d'adapter une formule déjà existante, et consacrée par le Parlement, aux besoins nouveaux.

La loi du 23 mai 1923 a créé la Société S. A. B. E. N. A. L'Etat Belge et la Colonie ont souscrit ensemble la moitié de son capital, fixé à 6 millions de francs. Ils ont obtenu la moitié des actions de dividende.

En 1927, le capital a été porté à 10 millions. L'Etat Belge et la Colonie ont à nouveau souscrit la moitié de l'augmentation du capital.

Il s'agit aujourd'hui d'autoriser de même l'Etat et la Colonie de souscrire la moitié du capital nouveau, qui va être porté de 10 à 20 millions.

A des besoins nouveaux doivent correspondre des ressources nouvelles.

Si des obligations hypothécaires ou autres doivent être créées, pour l'achat des appareils à propulsion aérienne ou pour la liaison Belgique-Congo, les services d'intérêt et de remboursement seront garantis solidairement par l'Etat et la Colonie, qui interviendront chacun pour la moitié du capital de ces obligations.

II.

LA SOCIÉTÉ UNIQUE.

Pour réaliser les voies de communication aérienne nouvelles, le Gouvernement propose de continuer à lier son sort à celui de la Société déjà existante la S. A. B. E. N. A.

Cette mesure se justifie.

La Société a fait ses preuves. M. le Ministre des Chemins de fer a fait observer, dans un récent interview, que la gestion de la Société a toujours été prudente ; elle n'a pas eu à déplorer un seul accident de passager depuis six ans ; elle possède un personnel dévoué et un matériel de choix.

Il est d'ailleurs recommandable, surtout dans un petit pays comme le nôtre, de centraliser les efforts, encore très pénibles, de l'aviation commerciale, dans un organisme unique.

Tous les pays ont agi de même : L'Allemagne a créé la « Luft Hansa », la Grande-Bretagne l'« Imperial Airways ». Aux Pays-Bas, en Suède, en Tchéco-Slovaquie, en Suisse, les transports aériens sont assurés, pour chacun de ces pays, par une seule société. Dans trois de ces Etats, en Allemagne, en Grande-Bretagne, en Suisse, on s'est décidé à fusionner les sociétés existantes.

La conception de la S. A. B. E. N. A.

consiste en somme à associer les intérêts de l'Etat à ceux d'une société privée, qui a été créée grâce à l'esprit patriotique de ses premiers souscripteurs, et qui a fait ses preuves au point de vue de sa compétence et de son activité. C'est une heureuse formule d'association.

L'Etat contrôle en fait la Société. Il comptera dans le Conseil, quatre administrateurs et trois commissaires en plus de quatre délégués spéciaux.

Le Parlement, de son côté, par le vote annuel du budget, auquel sera porté le montant du subside à attribuer à la Société, pourra discuter les méthodes et les résultats de l'exploitation.

L'intérêt public est ainsi sauvegardé.

III

L'OBJET A RÉALISER.

Nous venons d'exposer, au début de ce rapport, l'objet à multiples facettes, que poursuit le Gouvernement.

Cet objet sera atteint, en ce qui concerne la liaison avec le Congo, par un accord à réaliser avec la France et avec le Portugal. Ces accords, dont l'urgence est certaine, ne peuvent revêtir une forme définitive qu'après le vote du projet, qui donne à la S. A. B. E. N. A. ses moyens d'actions.

Ils permettront à la France de faire entrer la partie de ligne France-Algérie en service en 1930, à l'occasion du centenaire de l'occupation algérienne par les Français, comme ils permettront à la Belgique de réaliser la liaison entre la métropole et la colonie, à l'occasion de la célébration du grand anniversaire de notre Indépendance nationale.

En ce qui concerne le réseau continental à établir dans la Colonie, l'Exposé des motifs nous dit que déjà en ce moment les services donnent une entière satisfaction. Tout au plus faudra-t-il ajuster ces services, qui se feront par la voie des airs au lieu de se

poursuivre par la voie de terre et de mer.

Quant aux lignes européennes, elles auront pour résultat de faire bientôt d'Anvers un centre très important de l'aviation commerciale.

IV.

LES MODALITÉS FINANCIÈRES.

Il est évident que pas plus en Belgique que n'importe où ailleurs, il ne peut être question d'établir des lignes de navigation aérienne, en liaison avec la Colonie, et même avec l'étranger, en escomptant, comme pour les transports établis depuis longtemps, par terre, par fer et par eau, des bénéfices immédiats.

Il faut donc bien se résoudre, sous peine de demeurer exclu de ce nouveau mode de trafic, de consentir à quelques sacrifices de début.

Ces sacrifices sont ici envisagés sous la forme de crédits ou d'avances, dont on fixe le maximum dans les statuts, pour un délai de neuf ans, — délai habituellement prévu dans les cas analogues, à l'étranger, — qui seront portés à due concurrence au budget annuel, et qui — *chose essentielle* — seront récupérables ultérieurement au moment où on peut espérer des bénéfices, sur la Société. (Art. 34 des statuts.)

Il semble bien que ce soit le seul principe qui puisse être raisonnablement appliqué.

Nous n'entrerons pas dans l'examen de détail des modalités prévues pour l'octroi de ces subsides. Ces modalités sont clairement mises en lumière dans l'Exposé des motifs. Ajoutons-y simplement ce détail important donné par le rapporteur à la Chambre des Représentants, M. de Gérardon :

« Quant à la liaison Belgique-Congo, grâce à l'infrastructure établie déjà dans la Colonie et à l'infrastructure qui, sur territoire étranger, sera orga-

nisée par l'Etat intéressé, le sacrifice financier à supporter par le Trésor belge est relativement minime en comparaison des résultats à atteindre. L'intervention ne s'applique, en réalité, qu'aux services rendus par les lignes, c'est-à-dire que le subside porte sur le transport des tonnes-kilométriques et que pour calculer cette intervention on s'est basé uniquement sur les frais de gestion et d'exploitation directes et nullement d'infrastructure (création d'aérodromes, postes de ravitaillements, de réparation, signalisation de la route, T. S. F., etc.) »

Disons, en outre, que les avances ou subsides prévus au projet — et qui sont en moyenne de 26 millions de francs par an — ne doivent être considérées que comme des *prévisions*.

Le Ministre des Chemins de fer a tenu à déclarer à ce sujet que la S.A.B.E.N.A. ne recevra les subides accordés qu'en proportion des services qu'elle aura rendus, c'est-à-dire des tonnes-kilométriques dont elle aura assuré le transport. Le vote des Chambres n'indique donc nullement que ces crédits sont, par ce seul fait, acquis à la Société. C'est à l'Etat qu'il appartient de juger si le subside est mérité.

La Chambre pourra de son côté exercer utilement son contrôle au moment de la discussion annuelle du budget.

En ce qui concerne la ligne Belgique-Congo, on ne pense pas atteindre le maximum fixé. — On a prévu qu'en 1932, après deux années de fonctionnement, les recettes seraient de 14 millions pour l'Etat et de 14 millions pour la Colonie. Or, ces chiffres correspondent au transport de la moitié du courrier de première catégorie dans les deux sens.

On ne tient pas compte dans les prévisions de ce que pourraient rapporter le courrier français et le courrier portugais, ni le courrier de seconde catégorie — circulaires et imprimés — ni du fret à résulter du transport de l'or et du diamant. Nous devons pouvoir escompter le transport par avions des trois quarts du courrier à destination de la Colonie et des pays échelonnés sur la voie des airs.

Ajoutons enfin que les transports aériens sont de nature à augmenter les ressources du Trésor.

D'après une déclaration de M. Lippens, à Bruxelles, les droits de douane et les taxes perçus sur les marchandises débarquées à Evere ont été, pour 1928, de 3,500,000 francs et, pour le premier trimestre de 1929, la recette est déjà de 1,600,000 francs, ce qui fait prévoir une recette de plus de 6 millions pour l'ensemble de cette année.

* *

La Commission a approuvé le projet à l'unanimité des membres présents, en constatant qu'il est de nature à placer une fois de plus la Belgique aux avant-postes du progrès et en exprimant l'espoir qu'il pourra assurer au pays la part qui lui revient légitimement dans les relations internationales par la voie des airs.

Le Président,
ARMAND FRAITURE.

Le Rapporteur,
PAUL SEGERS.