

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 7 MARS 1935.

Rapport de la Commission des Transports, chargée d'examiner le Projet de Loi autorisant la Société Nationale des Chemins de fer belges à contracter un emprunt de 812,000,000 de francs.

*(Voir le n° 101
du Sénat (session 1932-1933.)*

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 7 MAART 1935.

Verslag uit naam der Commissie van Vervoer belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende machtiging voor de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen tot het aangaan van een leening van 812,000,000 frank.

*(Zie n° 101
van den Senaat (zitting 1932-1933.)*

Présents : MM. DE BRUYN, Président; CATTEAU, le baron DE DORLODOT, DENS, DE SAVOYE, FERMINNE, LALEMAND, MISSON, MOLET, TOCH, VAN EYNDONCK, WAUCQUEZ et le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

La Société Nationale des Chemins de fer Belges communique chaque année au Parlement le programme des travaux de premier établissement qu'elle veut entreprendre l'année suivante. Pour financer ces travaux, elle est autorisée à utiliser les disponibilités de son encaisse d'exploitation et celles du Fonds de renouvellement, mais à la condition de les reconstituer en réalisant en temps opportun les emprunts autorisés par le Parlement.

A cet effet, la Société Nationale a été une première fois, par la loi du 27 décembre 1930, autorisée à contracter un emprunt de 600 millions. Depuis lors de nouveaux travaux de premier établissement ayant été chaque année exécutés, la Société Nationale des Chemins de fer belges se trouve dans l'obligation de solliciter l'autorisation de contracter un nouvel emprunt de 812,000,000 de francs.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen deelt ieder jaar aan het Parlement het programma mede van de werken van eerste inrichting die zij het volgend jaar wil uitvoeren. Om deze werken te financieren is zij gemachtigd de beschikbare fondsen van haar exploitatie-incasso alsmede die van het hernieuwingsfonds aan te wenden, doch op voorwaarde dat zij die beschikbare fondsen opnieuw bijeenbrengt door te gepasten tijde de door het Parlement toegestane leeningen aan te gaan.

Te dien einde werd de Nationale Maatschappij een eerste maal, bij de wet van 12 December 1930, gemachtigd een leening van 600 miljoen aan te gaan. Sedertdien, daar er ieder jaar nieuwe werken van eerste inrichting werden uitgevoerd, bevindt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zich in de verplichting toelating te vragen om een nieuwe leening van 812,000,000 frank aan te gaan.

Les dépenses de premier établissement, effectuées par la Société depuis sa création jusqu'au 31 décembre 1933, s'élèvent à la somme de 1,818,200,000 francs. Elles se décomposent comme suit :

	<i>Millions.</i>
Voies et bâtiments	1,133.0
Embranchements particuliers	3.3
Matériel roulant	43.2
Frein continu	359.4
Travaux en cours au service du matériel	11.7
Outillage	158.2
Rachat de la concession du de Gand à Selzaete	36.0
Quote-part des frais généraux incombant au premier établissement	73.4
Total.	1,818.2

La Société a pu faire face à ces dépenses de premier établissement au moyen de fonds de diverses origines.

	<i>Millions.</i>
10 p. c. du produit du placement des actions privilégiées (art. 11 de la loi du 23 juillet 1926 et art. 18 des statuts)	498.4
Montant net de l'emprunt de 1931 (600 millions).	551.8
Solde couvert par les disponibilités	768.0
Total, 1,818.2	

La différence entre le solde couvert par les disponibilités et le montant réel de l'emprunt qui fait l'objet du projet de loi est explicable par le fait que celui-ci a été déposé le 26 juillet 1933, à un moment donc où le coût exact des travaux à exécuter pendant l'exercice 1933 ne pouvait que faire l'objet de prévisions.

De uitgaven voor eerste inrichting, gedaan door de Maatschappij sedert haar oprichting tot 31 December 1933, bedragen 1,818,200,000 frank. Deze som wordt onderverdeeld als volgt :

	<i>Millioen</i>
Sporen en gebouwen . . . fr. 1,133.0	
Bijzondere verbindingssporen	3.3
Rollend materieel	43.2
Doorgaande rem	359.4
Loopende werken aan den dienst van het materieel	11.7
Uitrusting	158.2
Afkoop van de concessie van den spoorweg Gent-Zelzate	36.0
Aandeel in de algemeene kosten ten laste van de eerste inrichting	73.4
Totaal	1,818.2

De Maatschappij kon deze uitgaven voor eerste inrichting dekken door middel van fondsen van verschillende oorsprong.

	<i>Millioen</i>
10 t. h. van de opbrengst der plaatsing van preferentaandeelen (art. 11 der wet van 23 Juli 1926 en art. 18 der statuten)	498.4
Netto-bedrag der leening van 1931 (600 miljoen)	551.8
Saldo gedekt door de beschikbare fondsen	768.0
Totaal	1,818.2

Het verschil tusschen het saldo gedekt door de beschikbare fondsen en het werkelijk bedrag van de leening bedoeld in dit wetsontwerp is uit te leggen door het feit dat dit ontwerp werd ingediend op 26 Juli 1933, dus op een oogenblik dat de juiste kosten der werken uit te voeren gedurende het dienstjaar 1933 alleen konden geraamd worden.

Mais si l'on tient compte du fait que le programme des travaux de premier établissement à exécuter par la Société Nationale, et dont le détail a été communiqué aux membres du Parlement, se décompose comme suit :

	<i>Millions.</i>
Programme de 1927 à 1929 .	1,710.6
Programme de 1930 . . .	209.6
— 1931 . . .	95.8
— 1932 . . .	142.6
— 1933 . . .	74.9
— 1934 . . .	169.5
— 1935 . . .	96.4

et atteint un total de . . 2,499.4

l'on constate alors qu'au cours de l'année 1935 la Société Nationale devra demander au Parlement l'autorisation de contracter un nouvel emprunt de 600 millions environ.

* *

Il est évident qu'une dépense ne peut être imputée au compte de premier établissement (Immobilisations nouvelles) que si elle constitue un accroissement de l'actif de la Société, en d'autres termes que si elle donne véritablement une plus-value au réseau.

Or, certains travaux effectués ont certainement pour effet de lui donner une plus-value, mais ils ont en même temps pour conséquence de mettre au rancart un matériel existant. Ils ne peuvent, en conséquence, être portés pour leur totalité au compte de premier établissement, mais ils doivent aussi être supportés en partie par le compte d'exploitation ou par le Fonds de renouvellement.

On aurait pu se demander si, en raison de la diminution notable de ses recettes provoquée par la crise,

Maar wanneer men rekening houdt met het feit dat het programma der werken voor eerste inrichting uit te voeren door de Nationale Maatschappij, en waarvan de bijzonderheden werden medegedeeld aan de leden van het Parlement, wordt onderverdeeld als volgt :

	<i>Millioen.</i>
Programma van 1927 tot 1929	1,710.6
Programma van 1930 . . .	209.6
— 1931 . . .	95.8
— 1932 . . .	142.6
— 1933 . . .	74.9
— 1934 . . .	169.5
— 1935 . . .	96.4

en een totaal bereikt van . 2,499.4

dan stelt men vast dat in den loop van het jaar 1935 de Nationale Maatschappij aan het Parlement toelating zal moeten vragen om een nieuwe leening van ongeveer 600 miljoen aan te gaan.

* *

Het spreekt van zelf dat een uitgave slechts kan ingeschreven worden op de rekening van eerste inrichting (Nieuwe vastleggingen) wanneer zij een vermeerdering uitmaakt van het actief der Maatschappij, met andere woorden indien zij werkelijk een waardevermeerdering aan het net geeft.

Welnu sommige verwezenlijkte werken hebben stellig voor uitslag er een waardevermeerdering aan te geven, doch zij hebben terzelfdertijd voor gevolg een bestaand materieel af te danken. Zij kunnen dus niet voor hun volle bedrag gebracht worden op de rekening van eerste inrichting, doch moeten ook gedeeltelijk gedragen worden door de bedrijfsrekening of door het fonds voor hernieuwing.

Men zou zich hebben kunnen afvragen of, wegens de merkelijke verminderingen harer ontvangsten door

et surtout en raison du solde débiteur qu'accuse le compte de Profits et Pertes des exercices 1932, 1933, 1934, la Société Nationale n'était pas tentée de forcer un peu la somme pour laquelle chacun des travaux était porté au compte de premier établissement.

Le rapporteur de votre Commission a pu constater qu'en cette matière le Conseil d'administration avait fait preuve de toute la sagesse et la prudence nécessaires et qu'en conséquence son service financier ne méritait que des éloges.

Disons ainsi, à titre d'exemple, que la signalisation lumineuse sur la ligne de Charleroi à Namur a coûté 8,288,000 francs. La somme de 5,746,000 francs a été mise à charge du premier établissement et celle de 2,542,000 francs à charge du Fonds de renouvellement.

* *

Dans l'exposé des motifs du projet de loi, l'honorable Ministre constate que la procédure suivie jusqu'à ce jour, aboutit à obliger les Chambres à se prononcer sur des demandes d'emprunt alors que les dépenses à couvrir par ces emprunts sont déjà en partie engagées.

Deux faits montrent bien que telle est la situation. Le projet de loi qui nous est soumis a été déposé sur le Bureau du Sénat le 26 juillet 1933. Il a pour but d'autoriser la Société Nationale à reconstituer au moyen d'un emprunt les disponibilités du Fonds de renouvellement qui ont permis de financer les travaux de premier établissement des années 1931, 1932 et 1933.

De plus, il a été démontré par ce qui précède, qu'une nouvelle autorisation d'emprunt, de 600 millions environ, devrait d'ores et déjà être sollicitée pour faire face aux dépenses de pre-

de crisis, en vooral wegens het debet-saldo dat de winst-en verliesrekening boekt voor de jaren 1932-1933-1934, de Nationale Maatschappij niet geneigd was het bedrag, waarover elk der werken op de rekening van eerste inrichting was gebracht, wat aan te dikken.

De verslaggever uwer Commissie kon vaststellen dat in dit opzicht de raad van beheer bewijs had geleverd van al de noodige wijsheid en voorzichtigheid en dat derhalve zijn financiële dienst slechts lof verdiende.

Zeggen wij, als voorbeeld, dat de inrichting van lichtseinen op de lijn Charleroi-Namen 8,288,000 frank heeft gekost. De som van 5,746,000 frank werd ter laste gelegd van de eerste inrichting en die van 2,542,000 frank ten laste van het hernieuwingsfonds.

* *

In de Memorie van Toelichting van het wetsontwerp stelt de geachte Minister vast dat de handelwijze tot dusver gevolgd er toe leidt de Kamers te verplichten zich uit te spreken over aanvragen van leeningen, terwijl de uitgaven welke door die leeningen moeten gedekt worden reeds gedeeltelijk betaalbaar gesteld zijn.

Twee feiten bewijzen dat dit wel het geval is. Het voorgelegd wetsontwerp werd bij den Senaat ingediend op 26 Juli 1933. Het heeft voor doel de Nationale Maatschappij te machtigen door middel van een leening de beschikbaarheden van het fonds voor hernieuwing, die de financiering hebben mogelijk gemaakt van de werken van eerste inrichting der jaren 1931, 1932 en 1933, weder samen te stellen.

Bovendien, werd door wat voorafgaat bewezen, dat een nieuwe machtiging tot leening, van 600 miljoen ongeveer, van nu reeds zou moeten aangesproken worden om te voorzien

mier établissement des années 1934 et 1935.

L'exposé des motifs nous dit que pour éviter une situation aussi peu normale, le Gouvernement se propose d'inviter la Société Nationale à introduire désormais, chaque année, une demande d'autorisation d'emprunter une somme égale au montant des dépenses de premier établissement prévues pour l'exercice suivant et il soumettra de son côté, en temps utile, au Parlement, un projet de loi dans ce sens.

Cette procédure est tout à fait approuvée par votre Commission des Transports. Une telle procédure sauvegarderait assurément cette autonomie de la Société Nationale que le législateur a voulue et qui est indispensable si l'on veut que la responsabilité du Conseil d'administration reste entière, mais elle permettrait également au Parlement d'exercer le contrôle que l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926 a entendu établir. Un pareil contrôle est évidemment illusoire lorsque les Chambres sont appelées à se prononcer sur une demande d'emprunt qui doit couvrir des dépenses déjà en totalité liquidées.

Certes, il ne peut être question pour le Parlement de discuter le programme des travaux neufs de la Société Nationale comme s'il s'agissait d'un budget des dépenses extraordinaires qui lui serait soumis, mais il doit lui être loisible de discuter en temps opportun la politique suivie par la Société Nationale des Chemins de fer tant au point de vue de son exploitation que de son développement. Et cela d'autant plus que les dépenses de premier établissement intéressent particulièrement le Parlement puisqu'il s'agit du bien de l'Etat qui est resté propriétaire du railway national et qui, en cas de reprise du réseau, devra prendre à sa charge le service de l'intérêt et l'amortissement des capitaux restant à amortir. Enfin, il ne peut être perdu

in de uitgaven voor eerste inrichting van de jaren 1934 en 1935.

De Memorie van Toelichting zegt dat om een zoo weinig normalen toestand te vermijden, de Regeering het inzicht heeft de Nationale Maatschappij uit te noodigen voortaan elk jaar een verzoek om machtiging in te dienen om een som te leenen gelijk aan het bedrag der uitgaven voor eerste inrichting, voorzien voor het volgende dienstjaar en zij zal van haar kant een wetsontwerp in dien zin bij het Parlement neerleggen.

Deze werkwijze wordt geheel beaamd door uw Commissie van Vervoer. Dergelijke werkwijze zou stellig de zelfstandigheid vrijwaren die de wetgeving heeft beoogd en die onmisbaar is indien de verantwoordelijkheid van den Beheerraad volledig blijft, doch zij zou insgelijks het Parlement toelaten het toezicht uit te oefenen dat artikel 18 der wet van 23 Juli 1926 heeft willen voorschrijven. Een dergelijk toezicht is natuurlijk denkbeeldig wanneer de Kamers verzocht worden zich uit te spreken over een vraag tot leening die reeds volledig uitgekeerde uitgaven moet dekken.

Gewis, het kan er voor het Parlement niet om gaan het programma der nieuwe werken van de Nationale Maatschappij te bespreken alsof het een Begroting van buitengewone uitgaven zou gelden, maar het Parlement moet te gepasten tijde de politiek kunnen bespreken die door de Nationale Spoorwegmaatschappij wordt gevolgd zoowel in opzicht van haar exploitatie als van haar uitbreiding. En dit des te meer daar de uitgaven van eerste inrichting bijzonder het Parlement aanbelangen, vermits het een bezit van den Staat geldt, die eigenaar van 's Lands spoorwegen is gebleven, en vermits de Staat in geval van overname van het net, den dienst van den interest en de aflossing der nog te delgen kapitalen te zijnen

de vue que tout nouvel emprunt contribue à alourdir les charges de la Société et peut, en conséquence, avoir une influence défavorable sur les taux des tarifs. Or, un pays comme le nôtre, qui doit importer la majeure partie des matières premières nécessaires à ses industries et exporter ensuite ses produits manufacturés a un intérêt vital à ce que les tarifs de ses Chemins de fer puissent être maintenus le plus bas possible.

* * *

La lecture des bilans des derniers exercices nous montre chez la Société Nationale une situation grave.

Un examen du tableau statistique et comparatif des exercices financiers clôturés depuis la fondation de la Société le démontre clairement.

laste zal moeten nemen. Ten slotte mag er niet uit het oog worden verloren dat iedere nieuwe leening er toe bijdraagt de lasten van de Maatschappij te verzwaren en aldus een ongunstigen invloed kan hebben op de tarieven. Welnu, een land als het onze, dat het grootste gedeelte van de grondstoffen, die nodig zijn voor zijn nijverheid, moet invoeren en vervolgens zijn afgewerkte producten moet uitvoeren heeft er een levensbelang bij dat de tarieven zijner spoorwegen zoo laag mogelijk kunnen worden gehandhaafd.

* * *

De lezing der balansen van de laatste dienstjaren toont ons bij de Nationale Maatschappij een zorgwekkenden toestand.

Dit blijkt duidelijk uit een onderzoek van de statistische en vergelijkende tabel der financieele boekjaren afgesloten sedert de stichting der Maatschappij.

Résultats financiers de la S. N. C. F. B. — Financieele uitslagen van de N. M. B. S.

Tous les chiffres en millions de francs. — Al de cijfers in miljoenen frank.

ANNÉES. — Jaren.	Dividende des actions ordinaires Etat. Résultat annuel. — Dividend der gewone aandelen Staat. Jaarlijksche uitslag.	Dividende des actions privilégiées. — Dividend der preferentiaandelen.		Fonds de réserve. Soldes cumulés. — Reserve- fonds. Gecumu- leerde saldo's.	Fonds de renouvellement. — Hernieuwingsfonds.			Avances et emprunts Soldes cumulés. Art. 11 de la loi du 23 juillet 1926 — Voorschotten en leeningen. Gecumuleerde saldo's. Art. 11 der wet van 23 Juli 1926.	Profits et pertes. Résultat de l'exercice (y compris report à nouveau). — Winsten en verliezen. Uitslag van het diensjaar (met inbegrip nieuwe overdracht).
		Etat. — Staat.	Porteurs. — Houders.		Recettes. — Ontvang- sten.	Dépenses — Uitgaven.	Soldes cumulés. — Gecumu- leerde saldo's.		
1926-1927 (16 mois) (16 maand)	270	135	135	95.2	380.4	153.9	226.5	80.9	+ 593.6
1928 . . .	200	100	100	176.3	454.5	202.6	478.4	80.9	+ 461.6
1929 . . .	200	100	100	276.5	456.9	259.7	675.6	105.9	+ 445.6
1930 . . .	100	50	50	382.3	472.2	375.4	772.4	497.6	+ 226.9
1931 . . .	—	—	—	404.5	475.8	395.6	852.6	1,097.6	+ 2.6
1932 . . .	—	—	—	141.4	476.9	310.9	1,018.7	1,098.4	— 287.1
1933 . . .	—	—	—	28.1	547.6	489.3	1,077.1	1,098.4	— 115.8
1934 . . .	—	—	—	0	583.4	544.2	1,116.2	1,098.4	— 156.2

Nous constatons que les exercices 1932, 1933 et 1934 se soldent par un mali dont le total atteint 550 millions. Le Fonds de réserve qui, en 1931, atteignait le chiffre important de 404 millions et demi, est aujourd'hui complètement épuisé. Et dans ces conditions, la question de l'intervention de l'Etat va se poser à très bref délai.

Il semble, en tous les cas, que cette intervention ne devra jamais se faire sous la forme du paiement du déficit. Cette procédure serait la plus mauvaise, car ce trop facile procédé n'encouragerait guère la Société à chercher à le réduire. Mais il pourrait peut-être se faire sous la forme d'intervention dans la mesure où la Société Nationale doit supporter la charge des pensions des agents qui ont servi, en tout ou en partie, sous le régime Etat. Il est incontestable que la Société a à supporter de ce chef une charge trop lourde et qui ira en augmentant jusqu'à 50 p. c. pendant vingt années.

De ce côté-là, une mesure équitable pourrait peut-être être prise.

Quoiqu'il en soit, en présence d'un projet de loi autorisant la Société Nationale des Chemins de fer belges à contracter un emprunt de 812 millions de francs, il était donc du devoir de votre Commission des Transports de rechercher comment la Société ferait face aux nouvelles charges financières occasionnées par le dit emprunt. C'est pourquoi elle a demandé de lui faire connaître quels sont parmi les travaux exécutés ceux qui sont productifs de recettes ou comme devant entraîner une diminution notable des dépenses et ceux qui ne présentent pas ces caractères.

A cette question, la Société a répondu que chaque travail à imputer

Wij stellen vast dat de dienstjaren 1932, 1933 en 1934 sluiten met een mali waarvan het totaal 550 miljoen bereikt. Het reservefonds, dat in 1931 het aanzienlijk bedrag van 404,5 miljoen bereikte, is thans volledig uitgeput en derhalve zal het vraagstuk der tusschenkomst van den Staat eerlang worden gesteld.

Het schijnt in elke geval dat deze tusschenkomst nooit zal moeten geschieden onder den vorm van betaling van het tekort. Deze proceduur zou de slechtste zijn; want deze al te gemakkelijke tusschenkomst zou de maatschappij niet bijster aansporen om te trachten het tekort te vermindern. Maar dit zou misschien kunnen geschieden onder vorm van tusschenkomst in de mate waarin de Nationale Maatschappij den last moet dragen van de pensioenen der bedienden die geheel of gedeeltelijk gediend hebben onder het staatsregime. Het is onbetwistbaar dat de Maatschappij uit dien hoofde een al te zwaren last moet dragen en die steeds zal zwaarder worden en stijgen tot 50 t. h. gedurende 20 jaar. Langs dien kant zou een billijke maatregel misschien kunnen worden getroffen.

Wat er ook van zij, ten aanzien van het wetsontwerp waarbij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt een leening van 812 miljoen frank aan te gaan, had uw Commissie voor Verkeerswezen dus tot plicht na te gaan hoe de Maatschappij het hoofd zou bieden aan de nieuwe financiële lasten veroorzaakt door bedoelde leening. Derhalve heeft zij gevraagd haar te doen kennen welke onder de uitgevoerde werken diegene zijn die productief zijn of een merkelijke vermindering van uitgaven moeten medebrengen, en diegene die deze kenmerken niet bieden.

Op deze vraag heeft de Maatschappij geantwoord dat ieder werk aan te

au premier établissement faisait l'objet d'un programme justificatif. Et elle ajoutait : « En règle générale, on ne devrait porter au compte capital que les travaux qui procurent soit par des accroissements de trafic, soit par des réductions des frais d'exploitation, des ressources nouvelles qui couvrent les charges d'intérêt et d'amortissement supplémentaires. La Société Nationale s'efforce de se conformer à cette règle.

» Pour certains travaux, notamment ceux relatifs à la sécurité et au confort, il n'est pas toujours possible de déterminer l'importance des recettes supplémentaires qu'ils rapporteront; il est pourtant certain que plus de sécurité et de confort sont de nature à nous ramener la clientèle et à augmenter ainsi nos recettes.

» La Société Nationale attribue à la sécurité une importance primordiale; elle estime qu'elle doit constituer un des moyens primordiaux de lutte contre la concurrence de l'auto. »

Votre Commission a été dans l'obligation de constater que la réponse qui lui a été faite ne cadrerait pas avec la rigueur des précisions demandées, et elle en a conclu que la question posée avait peut-être un peu embarrassé la Société.

L'on pouvait cependant, il y a quelques années, lire dans un rapport présenté à l'assemblée générale de la Société, les lignes suivantes : « Des travaux de premier établissement ne devraient être entrepris que s'ils sont de nature à procurer soit par accroissement du trafic, soit par des réductions des frais d'exploitation, des ressources nouvelles qui couvrent les charges d'intérêt et d'amortissement supplémentaires correspondant aux capitaux nouveaux à investir. Sinon, on aboutit forcément à devoir augmenter les tarifs pour couvrir ces nouvelles charges. »

rekenen op de eerste inrichting het voorwerp was van een verklarend programma. En zij voegde er bij « In het algemeen zou men op de rekening « kapitaal » slechts de werken moeten brengen die hetzij door vermeerdering van het verkeer, hetzij door vermindering der exploitatiekosten, nieuwe inkomsten verschaffen die de bijkomende lasten van interest en aflossing dekken. De Nationale Maatschappij tracht zich naar dezen regel te gedragen.

« Voor sommige werken, inzonderheid voor die betreffende de veiligheid en het comfort, is het niet steeds mogelijk het belang der aanvullende ontvangsten, die zij zullen opbrengen, te bepalen; het is echter zeker dat meer veiligheid en meer comfort ons opnieuw de cliënteel kunnen terugbezorgen en aldus onze ontvangsten kunnen doen stijgen.

» De Nationale Maatschappij hecht aan de veiligheid een kapitaal belang; zij oordeelt dat zij een der bijzonderste middelen moet zijn om te strijden tegen de mededinging van den auto. »

Uw Commissie was verplicht vast te stellen dat het haar gegeven antwoord niet strookte met de strengheid der gevraagde ophelderingen en zij heeft daaruit afgeleid dat de gestelde vraag de Maatschappij misschien wat in verlegenheid had gebracht.

Enkele jaren geleden kon men nochtans, in een verslag voorgelegd aan de algemeene vergadering van de Maatschappij, het volgende lezen : « Werken van eerste inrichting zouden niet dienen ondernomen dan indien zij ofwel door uitbreiding van het verkeer ofwel door vermindering van de exploitatiekosten, nieuwe inkomsten kunnen verschaffen die de bijkomende lasten van interest en aflossing dekken die overeenstemmen met de nieuwe te beleggen kapitalen. Zooniet, komt men er onvermijdelijk toe de tarieven te moeten verhoogen om deze nieuwe lasten te dekken. »

Il semble bien que la Société Nationale, malgré l'intérêt incontestable que présentent ses travaux de premier établissement, n'a cependant pas suivi avec beaucoup de rigueur les règles qu'elle avait elle-même tracées; aussi, la Commission souhaite que, dans l'avenir, en raison des résultats financiers des trois dernières années, ces règles de prudence soient plus sévèrement suivies.

Votre Commission a désiré également savoir si la Société Nationale avait un programme de rénovation du railway qui lui permettait d'espérer d'atténuer, dans l'avenir, la perte formidable que lui causait son service « voyageurs » et de surmonter les difficultés financières actuelles.

L'on trouvera à l'annexe F, en fin de ce rapport, la réponse apportée à cette demande. La Société y énumère les diverses mesures prises pour améliorer son trafic « voyageurs ». Ce sont la mise en service de trains légers et d'automotrices, l'acquisition des voitures métalliques, la création de service d'autobus, de trains-promenades, de trains-surprises, de trains radio et les tarifs spéciaux en faveur des voyageurs en groupe. Enfin, la Société y affirme que le meilleur moyen de regagner du trafic est de procurer aux voyageurs le maximum de confort et de sécurité, ajoutant que pour cela la Société Nationale devrait pouvoir mettre les voitures métalliques sur toutes les lignes de façon à supprimer le danger que présentent les voitures en bois à trois essieux.

Certes, la Commission des Transports du Sénat n'entend en aucune façon minimiser l'effort considérable fourni par la Société pour réduire ses dépenses d'exploitation et pour améliorer son trafic « voyageurs » de

Het schijnt wel dat de Nationale Maatschappij, ondanks het onbetwistbaar belang dat haar werken voor eerste inrichting bieden, nochtans niet zeer strak de regelen heeft gevolgd welke zij zelf had opgemaakt; ook wenscht de Commissie dat in de toekomst, ten aanzien van de financieele uitslagen der laatste drie jaren deze regelen van voorzichtigheid strenger zouden worden gevolgd.

Uw Commissie verlangde insgelijks te weten of de Nationale Maatschappij een programma had voor de hernieuwing van het spoor, dat haar toelaat te hopen dat zij, in de toekomst, het ontzaglijk verlies zal kunnen verzachten, haar veroorzaakt door haar « reizigersdienst » en dat zij de huidige financieele moeilijkheden zal te boven komen.

Onder bijlage F, op het einde van dit verslag, vindt men het antwoord op deze vraag. De Maatschappij somt daarin de verschillende maatregelen op die zij heeft getroffen om het reizigersverkeer te verbeteren: indienststelling van lichte treinen en automotrices, aankoop van metalen rijtuigen, inrichting van autobusdiensten, van wandeltreinen, van verrassingstreinen, van radiotreinen, alsook de bijzondere tarieven ten voordeele der reizigers in groep. Ten slotte bevestigt de Maatschappij daarin dat het beste middel om vervoer terug te winnen er in bestaat aan de reizigers zooveel comfort en veiligheid als mogelijk te verzekeren, en zij voegt er bij dat daartoe de Nationale Maatschappij de metalen rijtuigen op al de lijnen in dienst zou moeten kunnen stellen ten einde het gevaar der houten rijtuigen op drie assen te doen verdwijnen.

Gewis de Commissie voor Verkeerswezen wil volstrekt niet de aanzienlijke inspanning minimaliseeren die de Maatschappij heeft gedaan om haar exploitatie-uitgaven te vermindern en om haar reizigersverkeer te

façon à réduire la perte considérable que lui vaut chaque année ce service. Elle reconnaît volontiers que les dépenses ont été réduites dans des proportions qui n'auraient certes pas été atteintes sous le régime « Etat », et que des efforts ont été réalisés pour donner aux voyageurs plus de confort, de sécurité, de vitesse et de fréquence. Mais elle est restée fort sceptique quant à l'efficacité des mesures prises en vue du but à atteindre. Ces mesures sont, en effet, trop fragmentaires pour apporter véritablement l'amélioration notable indispensable. Et, depuis lors, d'ailleurs, les événements sont venus démontrer par les résultats que l'on était toujours fort loin du but à atteindre.

En effet, les trains légers ont bien démontré la possibilité de reconquérir la clientèle qui avait déserté, mais sont d'une exploitation trop coûteuse pour apporter un remède. Les automotrices, d'une dizaine de types différents, ne réalisent pas les vitesses nécessaires, sont d'un démarrage trop lent et ne donnent pas tout le résultat escompté. Les voitures métalliques offrent certes plus de confort et de sécurité, mais ne font pas augmenter, à elles seules, le nombre de voyageurs, et ceux-ci, en raison de la crise, passent d'autant plus facilement en troisième classe que les installations y sont meilleures que dans les autres voitures. Les services d'autobus sont une mauvaise affaire pour la Société, qui, pour cette raison, cherche à trouver un concessionnaire pour les exploiter. Les trains-promenades, surprises et radios sont une bonne réclame, mais n'ont d'intérêt qu'à ce seul point de vue.

* * *

Il faut donc bien en convenir, ce ne seront donc ni les améliorations apportées par la Société à son service « voyageurs » ni les recettes produites par

verbeteren ten einde het aanzienlijk verlies te verminderen dat deze dienst ieder jaar boekt. Zij geeft grif toe dat de uitgaven werden verminderd in verhoudingen, die gewis niet zouden bereikt geworden zijn onder Staatsregime, en dat er inspanningen werden gedaan om aan de reizigers meer comfort, veiligheid, snelheid en veelvuldiger ritten te verschaffen. Doch zij blijft zeer sceptisch tegenover de doeltreffendheid der middelen die werden aangewend om dit doel te bereiken. Deze maatregelen zijn immers al te fragmentarisch om waarlijk de onontbeerlijke verbetering te brengen. En trouwens sedertdien hebben de gebeurtenissen door de uitslagen bewezen dat men steeds ver af was van het te bereiken doel.

Immers, de lichte treinen hebben wel bewezen dat het mogelijk is de klienteel terug te winnen, maar de exploitatie ervan kost al te duur om een redmiddel te zijn. De automotrices, van een tiental verschillende types, verwezenlijken niet de noodige snelheid, zetten zich al te langzaam in beweging en leveren niet de verwachte uitslagen op. De metalen rijtuigen bieden gewis meer comfort en veiligheid, doch alleen doen zij het aantal reizigers niet stijgen, en deze reizen wegens de crisis des te gemakkelijker in derde klasse daar deze rijtuigen beter zijn ingericht dan de andere. De autobusdiensten zijn een slechte zaak voor de Maatschappij die om deze reden tracht een concessiehouder te vinden om ze te exploiteren. De wandeltreinen, de verrassingstreinen en de radiotreinen zijn een goede reclame doch zij hebben enkel in dit opzicht belang.

* * *

Men moet dus wel toegeven dat noch de verbeteringen, door de Maatschappij toegebracht aan haar reizigersdienst, noch de ontvangsten van haar werken van eerste inrichting.

ses travaux de premier établissement, ni les réductions des frais d'exploitation qui en sont la conséquence, qui permettront de faire face aux charges nouvelles résultant de l'emprunt qui fait l'objet du projet de loi.

Comme cependant il faudra trouver les moyens de supporter ces charges ainsi que celles qui résulteront des emprunts qui suivront, il apparaît de toute nécessité à votre Commission de chercher, non pas dans des solutions fragmentaires mais dans une politique nouvelle d'exploitation les moyens de permettre à la Société de jouer le rôle qui lui est assigné dans l'économie nationale.

Elle devra être aidée dans son effort par une meilleure coordination des différents modes de transport afin de mettre une fin à une concurrence qui est ruineuse pour tous.

Votre Commission estime que la solution du problème peut être trouvée dans la formule à laquelle elle s'est ralliée depuis plusieurs années et connue sous le nom de Métropolitain Electrique de Belgique qui, en étendant son réseau sur le centre du pays, en rapprochant la Capitale des chefs-lieux de province et des centres industriels et en desservant une population de 6 millions d'habitants, peut assurer à nos chemins de fer un regain de vie et d'activité qui lui est nécessaire pour rester dans l'avenir à la hauteur de sa mission.

* * *

Votre Commission des transports, à l'unanimité, a approuvé le rapport et a conclu à l'adoption du projet de loi par la Haute Assemblée.

Le Président,
P. DE BRUYN.

Le Rapporteur,
H. DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

noch de verminderingen der exploitatiekosten die er het gevolg van zijn, zullen toelaten het hoofd te bieden aan de nieuwe lasten voortvloeiende uit de leening bedoeld in het wetsontwerp.

Daar men echter de middelen zal moeten vinden om deze lasten te dekken alsook die welke zullen voortspuiten uit de volgende leeningen, oordeelt uw Commissie dat het volstrekt noodig is niet in fragmentarische oplossingen, maar in een nieuwe exploitatiepolitiek de middelen te zoeken om aan de Maatschappij toe te laten de taak te vervullen, die haar in 's lands economie wordt gesteld.

Zij zal in haar pogingen dienen gesteund door een betere samenschakeling der onderscheidene takken van vervoer, om een einde te stellen aan een mededinging, die voor allen den ondergang beteekent.

Uw Commissie oordeelt dat de oplossing van het vraagstuk kan worden gevonden in de formule, die zij sedert verschillende jaren heeft aangenomen, en die is gekend onder de benaming « Electrische Metro van België » die zijn netten zou uitstrekken over het centrum van het land, de hoofdstad zou nader brengen tot de hoofdplaatsen van provincie en tot de nijverheidscentra, een bevolking van 6 miljoen inwoners zou bedienen, en aldus aan onze spoorwegen nieuw leven en nieuwe bedrijvigheid kan verschaffen, die zij noodig heeft om in de toekomst op de hoogte van hun taak te blijven.

* * *

Uw Commissie van Verkeerswezen heeft het verslag eenparig aangenomen en heeft besloten tot goedkeuring van het wetsontwerp door de Hooge Vergadering.

De Voorzitter,
P. DE BRUYN.

De Verslaggever,
Gr. DE LA BARRE D'ERQUELINNES

Questions posées par la Commission et réponses du Gouvernement.

ANNEXE A.

I. — Le relevé récapitulatif des mois d'octobre 1930, 1931 et 1932 donne la nomenclature des travaux de premier établissement en *projet* pour les années 1931, 1932 et 1933.

Quels sont, pour chaque année, les travaux qui ont été réellement exécutés?

Quel est le coût de chacun de ces travaux? Pour quelle somme chacun d'eux figure-t-il dans le compte des travaux de premier établissement?

RÉPONSE.

La note faisant l'objet de l'annexe I donne des renseignements détaillés sur les dépenses de premier établissement effectuées par la Société Nationale de 1927 à 1933.

Les brochures ci-jointes (annexe II) relatives aux années 1931, 1932 et 1933 indiquent les travaux effectués et le coût de ceux-ci.

II. — Quels sont, parmi ces travaux, ceux qui sont considérés comme productifs de recettes ou comme devant entraîner une diminution notable des dépenses? Quels sont ceux qui ne présentent pas ces caractères?

RÉPONSE.

Chaque travail à imputer au premier établissement fait l'objet d'un programme justificatif.

En règle générale, on ne devrait porter au compte capital que les travaux qui procurent soit par des accroissements de trafic, soit par des réductions des frais d'exploitation, des ressources nouvelles qui couvrent les charges d'intérêt et d'amortissement supplémentaires.

Vragen door de Commissie gesteld met de antwoorden van de Regeering.

BIJLAGE A.

I. — De samenvatting over de maanden October 1930, 1931 en 1932 bevat een opsomming der werken van eerste inrichting ontworpen voor de jaren 1931, 1932 en 1933.

Wat zijn voor elk jaar de werkelijk uitgevoerde werken?

Wat kost elk dezer werken? Voor welk bedrag komt elk hunner voor in de rekening der werken van eerste inrichting?

ANTWOORD.

De nota in Bijlage I geeft de omstandige inlichtingen over de uitgaven voor eerste inrichting door de Nationale Maatschappij gedaan van 1927 tot 1933.

Bijgaande brochures (Bijlage II), over de jaren 1931, 1932 en 1933 vermelden de uitgevoerde werken en hun kosten.

II. — Welke onder deze werken worden beschouwd als renderend of als aanleiding tot een aanzienlijke vermindering van uitgaven? Welke werken dragen dit karakter niet?

ANTWOORD.

Elk werk op « eerste inrichting » aan te wijzen wordt verrechtvaardigd.

Over het algemeen zou men op de rekening « kapitaal » enkel de werken moeten vermelden die, het zij door toeneming van het verkeer, het zij door vermindering der exploitatiekosten, nieuwe inkomsten bezorgen die de bijkomende lasten van interest en afschrijving dekken.

La Société Nationale s'efforce de se conformer à cette règle.

Pour certains travaux, notamment ceux relatifs à la sécurité et au confort, il n'est pas toujours possible de déterminer l'importance des recettes supplémentaires qu'ils rapporteront; il est pourtant certain que plus de sécurité et de confort sont de nature à nous ramener la clientèle et à augmenter ainsi nos recettes.

La Société Nationale attribue à la sécurité une importance primordiale; elle estime qu'elle doit constituer un des moyens primordiaux de lutte contre la concurrence de l'auto.

En Suisse, « le compte de construction des chemins de fer fédéraux est débité des dépenses pour travaux et pour l'inventaire (1) en tant qu'elles comportent un accroissement ou une amélioration notable des ouvrages ou installations. »

III. — Quelle est la somme prévue :

1^o pour l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers; 2^o pour les voitures métalliques ?

Ces deux dépenses seront-elles payées par l'emprunt faisant l'objet du projet de loi ?

RÉPONSE.

La somme prévue pour l'électrification de Bruxelles-Anvers est de 131 millions de francs, dont 80,100,000 francs à charge du compte de premier établissement, le reste à charge du compte de renouvellement. La première de ces sommes, soit 80,100,000 francs, devra être couverte par l'emprunt.

Elle n'est pas comprise dans les 812 millions faisant l'objet du projet de loi parce que, au moment où la demande d'emprunt a été introduite, à la fin de 1932, l'électrification de Bruxelles-Anvers n'était pas encore décidée.

(1) Matériel.

De Nationale Maatschappij tracht dezen regel na te leven.

Voor sommige werken in verband namelijk met de veiligheid en de geriefelijkheid, is het niet steeds mogelijk het bedrag te berekenen van de bijkomende ontvangsten die zij zullen opbrengen; het staat evenwel vast dat meer veiligheid en meer gemak de klanten doen terugkomen en de ontvangsten stijgen.

De Nationale Maatschappij hecht het grootste belang aan de veiligheid; zij acht dat zij een van de voornaamste middelen moet zijn om de mededinging van de auto te bestrijden.

In Zwitserland wordt de « bouwrekening » van de bondsspoorwegen gedebiteerd voor de uitgaven wegens werken en voor inventaris (1) in zoover zij een verhooging of aanzienlijke verbetering der werken of installaties bedragen.

III. — Welke som werd voorzien :

1^o voor de electrificatie der lijn Antwerpen Brussel; 2^o voor de metalen rijtuigen ?

Zullen beide uitgaven gedekt worden door de hier besproken leening ?

ANTWOORD.

Het bedrag voorzien voor de electrificatie Brussel-Antwerpen is 131 miljoen frank, waarvan 80.1 miljoen ten laste van de rekening eerste inrichtingskosten; het overige ten laste van de rekening vernieuwing. Het eerste bedrag en wel 80.1 miljoen moet door de leening worden gedekt.

Het is niet vervat in de 812 miljoen waarover het hier gaat omdat, op het oogenblik dat de vraag om leening werd ingedien d.einde 1932, tot de electrificatie Antwerpen-Brussel nog niet besloten was.

(1) Materieel.

Cette dépense sera donc comprise dans la prochaine demande d'emprunt.

* * *

La dépense prévue pour l'acquisition des voitures métalliques est de 665 millions de francs.

Cette somme sera couverte à concurrence des 412/665 par l'Etat et de 253/665 par le Fonds de renouvellement de la Société Nationale, conformément à la convention approuvée par la loi du 22 janvier 1932.

En compensation de sa participation, l'Etat recevra des obligations participantes d'un montant égal à cette participation, qui rapporteront un intérêt fixe de 2 p. c. et un dividende variable égal à celui des actions privilégiées de la Société Nationale (art. 4 de la Convention).

La part de l'Etat sera couverte au moyen d'un emprunt émis par la Société Nationale et dont la charge d'intérêts et d'amortissement sera supportée par l'Etat (art. 3 de la Convention).

Cette part n'est pas non plus comprise dans les 812 millions de l'emprunt faisant l'objet du présent projet de loi.

Les voitures et automotrices électriques nécessaires à la ligne électrifiée Bruxelles-Anvers seront acquises à charge du compte de renouvellement : elles sont comprises dans la commande de voitures métalliques. Toutefois, l'équipement électrique de ce matériel, qui constitue une plus-value, sera porté au compte d'établissement (cette dépense figure à concurrence de 17.800.000 francs au programme de 1934).

IV. — Quel est le programme des travaux de premier établissement prévus pour 1934 et 1935?

Deze uitgave zal dus het voorwerp uitmaken van de volgende vraag om leening.

* * *

De uitgave voorzien voor den aankoop van metalen rijtuigen bedraagt 665 miljoen frank.

Dit bedrag wordt gedekt ten beloope van 412/665 door den Staat en van de 253/665 door het Fonds voor vernieuwing van de Nationale Maatschappij, volgens de overeenkomst, goedgekeurd bij de wet van 22 Januari 1932.

Als vergelding voor zijn aandeel ontvangt de Staat obligaties voor een bedrag gelijk aan zijn aandeel, die een vaste rente van 2 t. h. zullen afwerpen en een schommelend dividend gelijk aan dit van de preferentaandeelen der Nationale Maatschappij (art. 4 der Overeenkomst).

Het aandeel van den Staat wordt gedekt door een leening uitgeschreven door de Nationale Maatschappij en waarvan de last van interest en afschrijving door den Staat wordt gedragen (art. 3 der Overeenkomst).

Dit aandeel is ook niet vervat in de 812 miljoen van de hierbesproken leening.

De noodige rijtuigen en electrische motorwagens voor de geelectriceerde lijn Brussel-Antwerpen worden aangekocht op de rekening vernieuwing : zij zijn vervat in de bestelling der metalen rijtuigen. De electrische uitrusting van dit materiaal evenwel, die een waardevermeerdering vertegenwoordigt, wordt geboekt op de rekening « inrichting » (deze uitgave bedraagt 17.8 miljoen op het programma voor 1934).

IV. — Wat is het programma der werken van eerste inrichting voorzien voor 1934 en 1935?

RÉPONSE.

Le programme des travaux de premier établissement à commencer en 1934 approuvé par le Conseil d'administration en sa séance du 8 courant est ci-joint. Il sera distribué incessamment aux Membres du Parlement.

Quant au programme de 1935, il ne pourra être établi qu'à la fin de 1934.

L'élaboration des programmes dépend, en ordre principal, de la situation économique et des possibilités d'emprunt. En raison de la crise, de nombreux travaux ont dû être suspendus. S'il y avait une amélioration, il serait nécessaire de les continuer. C'est le cas, par exemple, de la ligne de Kinkempois à Fexhe-le-Haut-Clocher, qui devait être achevée à la fin de 1931 et dont la continuation en 1935 serait souhaitable si la situation le permettait.

Actuellement, il ne serait pas possible de se prononcer sur ce point.

V. — La Société Nationale a-t-elle un programme de rénovation du railway qui lui permette d'espérer d'atténuer dans l'avenir la perte formidable que lui vaut son service-voyageurs? Dans l'affirmative, quel est-il?

RÉPONSE.

La Société Nationale se préoccupe depuis longtemps de réduire la perte de son trafic des voyageurs. C'est dans ce but que diverses mesures ont été prises, telles que la mise en service des trains légers et des automotrices, l'acquisition des voitures métalliques qui donnent plus de confort et de sécurité et ramènent les voyageurs aux chemins de fer, la création de services d'autobus, la création de trains-promenades, de trains-surprises, de trains-radio, ainsi que de nombreuses mesures tarifaires susceptibles d'attirer au chemin de fer les voyageurs en groupe et lutter ainsi contre la concurrence de l'automobile.

ANTWOORD.

Het programma der werken van eerste inrichting in 1934 aan te vangen, goedgekeurd door den Beheerraad in zijn vergadering van 8. dezer, gaat hierbij. Het wordt eerlang aan de leden van het Parlement rondgedeeld.

Het programma voor 1935 kan pas einde 1934 worden opgemaakt.

De uitwerking der programma's hangt hoofdzakelijk af van den economischen toestand en de leeningsmogelijkheden. Wegens de crisis moesten talrijke werken worden geschorst. Kwam er verbetering dan zou men ze moeten voortzetten. Dit is bij voorbeeld het geval met de lijn van Kinkempois naar Fexhe-le-Haut-Clocher die einde 1931 moest klaar zijn en waarvan de voortzetting in 1935 wenschelijk ware, zoo de toestand het toeliet.

Thans ware het niet mogelijk daarover uitspraak te doen.

V. — Heeft de Nationale Maatschappij een programma van hernieuwing van de railway, welke haar toelaten zou in de toekomst het zware verlies te kunnen verminderen dat haar reizigersdienst haar berokkent? Zooja, welk is dit programma?

ANTWOORD.

Sedert lang is de Nationale Maatschappij bezorgd om de vermindering van het verlies van haar reizigersverkeer. Met dit doel werden verschillende maatregelen genomen zooals het inleggen van lichte treinen en motorrijtuigen, den aankoop van metalen rijtuigen met meer gemak en veiligheid en die de klanten voor het spoor terugwinnen, het oprichten van autobusdiensten, van wandeltreinen, van verassingstreinen, van radiotreinen, alsook talrijke tarifaire maatregelen om de reizigers in groep naar den spoorweg te lokken en tegen de mededinging door de auto te strijden.

Ces diverses mesures ont donné de bons résultats; rien ne sera négligé pour les améliorer encore.

La Société Nationale compte atteindre une sérieuse réduction des dépenses du service des voyageurs en intensifiant l'utilisation des automotrices. C'est dans cette voie que sont d'ailleurs entrés la plupart des réseaux voisins (français, allemands, hollandais).

Les types d'automotrices sont nombreux. La Société Nationale procède à des essais de divers types afin de déterminer celui qui convient le mieux à notre réseau et à notre trafic.

Mais on ne doit pas perdre de vue que le déficit du trafic des voyageurs est dû, en ordre principal, à ce que 78 p. c. de l'ensemble des voyageurs sont transportés à prix réduits et que ce chiffre comprend 49 p. c. d'abonnements ouvriers (1). Aucune mesure d'organisation (automotrices, trains légers, électrification, etc.) ne serait susceptible de parer à cette insuffisance.

Le meilleur moyen de regagner du trafic est de procurer aux voyageurs le maximum de confort et de sécurité.

Pour cela, la Société Nationale devrait pouvoir mettre des voitures métalliques sur toutes les lignes, de façon à supprimer le danger que présentent les voitures en bois à trois essieux en cas d'accident, danger mis en évidence, dans un récent accident de l'Etat français, où seul un fourgon métallique a résisté.

VI. — Est-il exact, ainsi que le relatent les journaux, que le Conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer belges a chargé la Direction de présenter des propositions en vue de l'acquisition de locomotives de forte puissance?

(1) A 20 km. les abonnements d'ouvriers coûtent le 1/5 des billets ordinaires, à 30 km. le 1/7 et à 50 km. le 1/8.

Deze verschillende maatregelen hebben goede uitslagen opgeleverd; niets zal worden nagelaten om ze nog te verbeteren.

De Nationale Maatschappij hoopt de uitgaven van den reizigersdienst aanzienlijk te kunnen inkrimpen door een drukker benutting van motorrijtuigen. Het is deze weg dien de meeste naburige natiën zijn opgegaan. (Frankrijk, Duitschland, Nederland).

Talrijk zijn de typen van motorrijtuigen. De Nationale Maatschappij neemt proeven met de verschillende typen om dit te kennen dat best voor ons net en ons verkeer past.

Doch men mag niet vergeten dat het tekort van ons reizigersverkeer hoofdzakelijk te wijten is aan het feit dat 78 t. h. van de reizigers tegen verminderden prijs worden vervoerd en dat in dit cijfer 49 t. h. arbeidersabonnenmenten zijn begrepen (1). Geen enkele maatregel van inrichting (motorrijtuigen, lichte treinen, electrificatie, enz.) kan in dit tekort voorzien.

Het beste middel voor meer verkeer is aan de reizigers een maximum gemak en veiligheid te verzekeren.

Daarvoor zou de Nationale Maatschappij metalen rijtuigen op al de lijnen moeten kunnen zetten om het gevaar weg te nemen van de houten rijtuigen met drie assen, in geval van aanrijding, gevaar onderstreept door een onlangs gebeurd ongeval op het Fransche Staatspoor, waar alleen de metalen pakwagen weerstand heeft geboden.

VI. — Is het juist, zooals de bladen schrijven, dat de Beheerraad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de Directie heeft gelast voorstellen te doen voor den aankoop van locomotieven met groot vermogen.

(1) Op 20 km. kosten de weekabonnementen 1/5 van de gewone reiskaarten, op 30 km. 1/7 en op 50 km. 1/8.

RÉPONSE.

Il est exact que la Société Nationale est d'avis d'acquérir quinze locomotives de forte puissance à charge du compte de renouvellement en remplacement de locomotives démolies ou vendues.

Ces locomotives sont destinées notamment à la remorque des trains lourds et rapides sur la ligne Herbesthal-Liège-Ostende. Elles permettront d'augmenter la vitesse des trains sur ces lignes.

Les locomotives (type 10) qui font ce service deviennent insuffisantes; elles ont déjà plus de vingt ans et ont été soumises à de durs services.

VII. — Certains travaux de premier établissement exécutés en ces dernières années ne deviendront-ils pas inutiles dans le cas d'électrification de la ligne sur laquelle ils ont été exécutés?

RÉPONSE.

Pour répondre à cette question, il faudrait étudier les conditions d'électrification des lignes où des travaux de premier établissement ont été exécutés.

D'une façon générale, il semble que les travaux exécutés ne deviendront pas inutiles en cas d'électrification.

Il faudrait une électrification très étendue ou un emploi généralisé des moteurs Diesel pour que, par exemple, la dépense faite pour améliorer la qualité des eaux devienne inutile. En attendant, l'amélioration des eaux est une nécessité.

ANTWOORD.

Het is juist dat de Nationale Maatschappij voornemens is 15 zware locomotieven te koopen ten laste van de rekening « vernieuwing » ter vervanging van gesloopte of verkochte locomotieven.

Deze locomotieven moeten namelijk dienen voor de zware en snelle treinen op de lijn Herbesthal-Luik-Oostende. Daardoor zal de snelheid der treinen op deze lijnen verhoogd worden.

De locomotieven (type 10) welke dezen dienst verrichten, worden ontoereikend, zij zijn reeds meer dan twintig jaar oud en hebben zwaren dienst verricht.

VII. — Zullen sommige werken van eerste inrichting deze laatste jaren uitgevoerd niet nutteloos worden in geval van electrificatie der lijn waarop zij worden uitgevoerd?

ANTWOORD.

Om daarop te antwoorden, zou men de voorwaarden van electrificatie der lijnen waarop werken van eerste inrichting werden uitgevoerd, moeten onderzoeken.

Over het algemeen, schijnt het dat de uitgevoerde werken, in geval van electrificatie, niet nutteloos zullen worden.

Een zeer uitgebreide electrificatie of een veralgemeende benutting van Dieselmotoren waren noodig opdat, bij voorbeeld, de uitgave voor de verbetering van het water nutteloos zou worden. In afwachting is de verbetering van het water een noodzakelijkheid.

ANNEXE I.

Le 24 novembre 1933.

*Société Nationale des chemins de fer belges.**Dépenses de premier établissement.*

Les programmes des travaux de premier établissement à exécuter par la Société Nationale et dont le détail a été communiqué aux membres du Parlement, comportaient les dépenses suivantes :

	<i>Millions de francs.</i>
Programme de 1927 à 1929 .	1,710.6
— 1930 . . .	209.6
— 1931 . . .	95.8
— 1932 . . .	142.6
— 1933 . . .	74.9
Au total. .	2,233.5

De ces prévisions, la Société Nationale avait dépensé, à fin septembre 1933, 1,767 millions. La différence, soit 466.5 millions de francs, provient de ce qu'une partie des travaux ne sont pas encore terminés et aussi de ce que les prévisions de dépenses n'ont pas toujours été atteintes par suite de la variation du coût de la main-d'œuvre et des matières.

* * *

Les 1,767 millions de francs dépensés se répartissent comme suit :

	<i>Millions</i>
1 ^o pour les voies et bâtiments	1,219.4
2 ^o pour le matériel . .	547.5

Voies et bâtiments.

Les dépenses relatives aux voies et

BIJLAGE I.

24 November 1933.

*Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.**Uitgaven van eerste inrichting.*

Het programma van werken van eerste inrichting uit te voeren door de Nationale Maatschappij en waarvan de bijzonderheden aan de leden van het Parlement werden medegedeeld, omvatten de volgende uitgaven :

	<i>Millioen frank.</i>
Programma van 1927 tot 1929	1,710.6
— 1930 . . .	209.6
— 1931 . . .	95.8
— 1932 . . .	142.6
— 1933 . . .	74.9
Totaal. .	2,233.5

Van deze ramingen had de Nationale Maatschappij einde September 1933, 1,767 miljoen uitgegeven. Het verschil, hetzij 466.5 miljoen frank, is te wijten aan het feit dat een deel der werken nog niet voltooid is, alsook aan het feit dat de ramingen niet steeds bereikt werden tengevolge van de schommelingen in de prijzen van de werkkrachten en de grondstoffen.

* * *

De 1,767 miljoen frank die uitgegeven werden zijn als volgt verdeeld :

	<i>Millioen.</i>
1 ^o Voor de sporen en de gebouwen	1,219.4
2 ^o Voor het materieel . .	547.5

Sporen en gebouwen.

De uitgaven voor sporen en gebou-

bâtiments peuvent se subdiviser
comme suit :

	<i>Millions.</i>
1 ^o Lignes nouvelles	343,5
2 ^o Doublement et détournement des lignes. . . .	127,3
3 ^o Gares de formation	196,8
4 ^o Grandes gares à voyageurs	57,9
5 ^o Signalisation	156,6
6 ^o Ateliers. . . .	57,5
7 ^o Bâtiments et ouvrages d'art. . . .	11,5
8 ^o Installations hydrauliques	15,3
9 ^o Divers (comprenant des travaux divers de moins de 50,000 francs)	253.0
Total.	1,219.4
	=====

Matériel.

Les dépenses relatives au matériel
sont les suivantes :

	<i>Millions.</i>
1 ^o équipement au frein continu du matériel à marchandises	352.7
2 ^o amélioration des locomotives par l'adjonction d'appareils spéciaux tels que : indicateurs de vitesse, réchauffeurs d'eau, injecteurs à vapeur d'échappement, ramoneurs de tubes à fumées, etc. . . .	24.1
3 ^o achat de deux wagons spéciaux de 100 tonnes	0.4
4 ^o achat de matériel de transport par route (auto-camions et camionnettes autobus)	7.1
5 ^o outillage et agencements d'ateliers, de remises à locomotives et de stations	163.2
Total des dépenses de matériel	547.5
	=====

* *

wen kunnen als volgt onderverdeeld
worden :

	<i>Millioen.</i>
1 ^o Nieuwe spoorlijnen	343.5
2 ^o Verdubbeling en omlegging van lijnen	127.3
3 ^o Vormingstations	196.8
4 ^o Groote reizigersstations	57.9
5 ^o Seinstelsel	156.6
6 ^o Werkhuizen	57.5
7 ^o Gebouwen en kunstwerken	11.5
8 ^o Hydraulische inrichtingen. . . .	15.3
9 ^o Allerlei (inbegrepen allerhande werken van minder dan 500,000 frank)	253.0
Totaal.	1,219.4
	=====

Materieel.

De uitgaven voor materieel zijn :

	<i>Millioen.</i>
1 ^o uitrusting met doorlopende rem van het goederenmaterieel	352.7
2 ^o verbetering van de locomotieven door toevoeging van bijzondere toestellen, zooals : snelheidsmeters, waterverwarmers, injectors voor afgewerkten stoom, vlampijpdoorblazers, enz. . . .	21.1
3 ^o aankoop van twee bijzondere wagons van 100 ton. . . .	0.4
4 ^o aankoop van materieel voor wegvervoer (vrachtauto's en autobuswagens)	7.1
5 ^o uitrusting en toerusting van werkhuizen, locomotiefstelplaatsen en stations	163.2
Totaal uitgaven voor materieel.	547.5
	=====

* *

Le programme des travaux à entamer en 1934 s'élève à 170 millions.

Ce programme nouveau porte à 2,403 l'ensemble des dépenses prévues depuis le début de la Société.

La Société Nationale a reçu du Fonds d'amortissement conformément à l'article 11 de la loi du 23 juillet 1926, une avance de

Fr. 498.4 millions.

Elle a été autorisée par la loi du 27 décembre 1930 à emprunter 600 millions dont le produit net a été de . . .

551.8 »

Total . . . 1,050.2 millions.

Le projet actuellement déposé au Sénat prévoit une autorisation d'emprunter 812 millions. La Société devra solliciter le cas échéant l'autorisation d'emprunter en temps opportun 541 millions

Het programma der werken aan te gaan in 1934 bedraagt 170 miljoen.

Dit nieuwe programma brengt de totale uitgaven voorzien sedert de oprichting van de Maatschappij op 2,403 miljoen.

De Nationale Maatschappij heeft van het Delgingsfonds, overeenkomstig artikel 11 van de wet van 23 Juli 1926 een voorschot ontvangen van

Fr. 498.4 miljoen

Zij werd bij wet van 27 December 1930 gemachtigd een leening aan te gaan van 600 miljoen waarvan de netto opbrengst bedroeg .

551.8 »

Totaal. . . 1,050.2 miljoen

Het wetsontwerp thans aan den Senaat voorgelegd voorziet de machtiging van een leening van 812 miljoen. De Maatschappij zal desgevallend machtiging moeten vragen om ten gepasten tijde 541 miljoen te ontleenen.

ANNEXE B.

Jurbise, les Viviers, 6 mars 1934.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai eu l'honneur de soumettre, le 15 février dernier, à la Commission des Transports du Sénat chargée d'examiner le projet de loi autorisant la Société Nationale des Chemins de fer belges à contracter un emprunt de 812 millions, les réponses faites aux diverses questions posées par elle.

La Commission m'a chargé, en ma qualité de rapporteur, de vous faire connaître qu'il ne lui était pas possible de se contenter de certaines de ces réponses et m'a prié, en conséquence, de bien vouloir insister auprès de vous afin d'obtenir sur certains points plus de précisions.

La seconde question était ainsi libellée : « Quels sont, parmi ces travaux, ceux qui sont considérés comme productifs de recettes ou comme devant entraîner une diminution notable des dépenses? Quels sont ceux qui ne présentent pas ces caractères? »

La réponse précise bien qu'en règle générale, on ne devrait porter au compte capital que les travaux qui procurent, soit par des accroissements de trafic, soit par des réductions des frais d'exploitation, des ressources nouvelles qui couvrent les charges d'intérêt et d'amortissement supplémentaires. Elle assure que la Société Nationale s'efforce de se conformer à cette règle, mais insiste ensuite sur la difficulté de déterminer l'importance des recettes supplémentaires que certains travaux relatifs à la sécurité et au confort peuvent rapporter.

BIJLAGE B.

Jurbise, les Viviers, 6 Maart 1934.

MIJNHEER DE MINISTER,

Ik had de eer op 15 Februari jl. aan de Commissie van Vervoer van den Senaat belast met het onderzoek van het wetsontwerp waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt een leening aan te gaan van 812 miljoen, de antwoorden voor te leggen die op verschillende door haar gestelde vragen werden verstrekt.

De Commissie heeft mij in mijn hoedanigheid van verslaggever belast U ter kennis te brengen dat het haar niet mogelijk was genoeg te nemen met deze antwoorden, en heeft mij verzocht dienvolgens bij U aan te dringen om sommige punten meer toegelicht te zien.

De tweede vraag luidde aldus :

« Welke onder deze werken worden beschouwd als renderend of als aanleiding gevend tot een aanzienlijke vermindering van uitgaven? Welke werken dragen dit karakter niet? »

Het antwoord bepaalt dat men over het algemeen op de rekening « kapitaal » enkel te werken zou moeten vermelden die, hetzij door toeneming van het verkeer, hetzij door vermindering der exploitatiekosten, nieuwe inkomsten bezorgen die de bijkomende lasten van interest en afschrijving dekken. In dit antwoord wordt ook verzekerd dat de Nationale Maatschappij tracht dezen regel na te leven, maar er wordt verder nadruk gelegd op de moeilijkheid het bedrag te berekenen van de bijkomende ontvangsten die sommige werken betreffende de veiligheid en de gerieflijkheid kunnen opleveren.

De telle sorte qu'aucune réponse précise n'a été en réalité apportée à la question posée.

Le rapport fait à l'Assemblée générale de 1930 affirmait que « des travaux de premier établissement ne devraient être entrepris que s'ils sont de nature à procurer, soit par des accroissements de trafic, soit par des réductions des frais d'exploitation, des ressources nouvelles qui couvrent les charges d'intérêt et d'amortissement supplémentaires correspondant aux capitaux nouveaux à investir. Sinon, on aboutit forcément à devoir augmenter les tarifs pour couvrir ces nouvelles charges. »

Pour permettre à la Commission des Transports de se rendre compte si ces règles, posées par le Conseil d'administration de la Société, ont bien été observées dans la suite, il paraît nécessaire de donner dans la réponse des précisions qui puissent servir de base à son appréciation.

La cinquième question était celle-ci :

« La Société Nationale a-t-elle un programme de rénovation du railway qui lui permette d'espérer atténuer dans l'avenir la perte formidable que lui vaut son service « voyageurs »? Dans l'affirmative, quel est-il? »

La réponse faite à cette question porte que la Société se préoccupe de réduire la perte de son trafic « voyageurs », et que, dans ce but, diverses mesures ont été prises, telles que : la mise en service des trains légers et des automotrices, l'acquisition des voitures métalliques, la création de services d'autobus, la création de trains-promenades, de trains-surprises, de trains-radios.

Elle ajoute que de nombreuses mesures tarifaires susceptibles d'attirer au chemin de fer les voyageurs en groupe et de lutter contre la concurrence de l'automobile ont été prises.

Zoodat er in feite geenerlei nauwkeurig antwoord op de gestelde vraag werd gegeven.

Het verslag voor de Algemeene Vergadering van 1930 bevestigde dat « werken van eerste inrichting niet zouden moeten ondernomen worden dan indien zij van dien aard zijn door vermeerdering van verkeer of door vermindering van exploitatiekosten nieuwe inkomsten te bezorgen die de bijkomende lasten van interest en aflossing dekken welke overeenstemmen met de nieuwe te beleggen kapitalen. Zooniet komt men er onvermijdelijk toe de tarieven te verhoogen om die nieuwe lasten te dekken. »

Om de Commissie van Vervoer in de mogelijkheid te stellen na te gaan of die regelen, door den Beheerraad van de Maatschappij gesteld, naderhand wel werden nageleefd, blijkt het noodig in het antwoord verduidelijkingen te geven die tot basis voor haar oordeel kunnen dienen.

De vijfde vraag luidde aldus :

« Heeft de Nationale Maatschappij een programma van hernieuwing van de railway welk haar toelaten zou in de toekomst het zware verlies te kunnen verminderen dat haar reizigersdienst haar berokkent? Zoo ja, welk is dit programma? »

Het antwoord op deze vraag luidt dat de Maatschappij bezorgd is om de vermindering van het verlies van haar reizigersverkeer en dat met dit doel verschillende maatregelen werden genomen zooals : het inleggen van lichte treinen en motorrijtuigen, den aankoop van metalen rijtuigen, het oprichten van autobusdiensten, van wandeltreinen, van verrassingstreinen, van radiotreinen.

Er wordt aan toegevoegd dat talrijke tarifaire maatregelen om de reizigers in groep naar den spoorweg te lokken en tegen de mededinging door de auto te strijden, werden getroffen.

Elle se termine enfin en affirmant que les meilleurs moyens de regagner du trafic est de procurer aux voyageurs le maximum de confort et de sécurité et que pour cela, la Société Nationale devrait pouvoir mettre les voitures métalliques sur toutes les lignes, de façon à supprimer le danger que présentent les voitures en bois à trois essieux.

La Commission a estimé que cette réponse prend trop peu en considération la question posée.

Elle est alarmée de constater la perte énorme que vaut annuellement à la Société Nationale des Chemins de fer belges, son service « voyageurs ».

D'autre part, il ne lui échappe pas que l'intérêt général du pays exige en faveur de nombreuses marchandises une réduction des tarifs de transport; cette nécessité s'affirme tout particulièrement en période de dépression économique.

Mais elle se rend compte de ce que l'obligation de parer au formidable déficit du service « voyageurs » ne permet pas de diminuer les recettes de la Société provenant du service « marchandises » et c'est pourquoi, préoccupée de cette situation, elle demande à la Société Nationale quelle est la politique qu'elle entend suivre pour remédier à ce déficit.

La réponse qui lui est faite lui démontre que les remèdes envisagés ne prévoient que trains légers, automotrices, autobus, trains-surprises et nouvelles voitures métalliques.

Cette réponse ne peut lui paraître satisfaisante parce qu'elle sait que les exploitations des trains légers telle qu'elle se fait actuellement est trop onéreuse pour être une source de recettes pour la Société, parce qu'on peut en dire tout autant des autobus; parce que l'expérience des automotrices démontre qu'il est nécessaire de recourir à des moteurs plus puissants

Het antwoord besluit met de verklaring dat het beste middel voor meer verkeer is aan de reizigers een maximum gemak en veiligheid te verzekeren, en dat daarvoor de Nationale Maatschappij metalen rijtuigen op al de lijnen zou moeten kunnen zetten om het gevaar weg te nemen van de houten rijtuigen met drie assen.

De Commissie oordeelt dat het antwoord te weinig ingaat op de gestelde vraag.

Zij maakt zich bezorgd over het ontzaglijk verlies dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen jaarlijks boekt voor haar dienst « reizigers ».

Anderdeels ontsnapt het haar niet dat het algemeen belang van het land ten gunste van de talrijke goederen een vermindering van het vervoertarief vergt; deze noodzakelijkheid komt vooral tot uiting in tijd van economische inzinking.

Zij ziet echter in dat de verplichting te voorzien in het ontzaglijk tekort van den dienst « reizigers » niet toelaat de ontvangsten van de Maatschappij die voortkomen van den dienst « goederen » te verminderen en dienvolgens, met dien toestand begaan, vraagt zij aan de Nationale Maatschappij welke politiek zij meent te voeren om dit tekort te verhelpen.

Het antwoord dat haar wordt verstrekt toont haar dat de beoogde redmiddelen alleen lichte treinen, automotrices, autobussen, verrassings-treinen en nieuwe metalen rijtuigen voorzien.

Dat antwoord kan haar niet bevredigend schijnen, omdat zij weet dat de exploitatie van de lichte treinen zooals dit thans gebeurt, te kostelijk is om een bron van inkomsten voor de Maatschappij te zijn, omdat men hetzelfde kan zeggen van de autobussen; omdat de ondervinding met de automotrices bewijst dat het nodig is zijn toevlucht te nemen tot sterker

si l'on veut respecter l'horaire qui avait été primitivement prévu et qu'en conséquence les frais d'exploitation en seront augmentés, et enfin parce que les trains-radios et les trains-surprises ne présentent qu'un intérêt de réclame et non pas de recette.

Le seul côté intéressant de ces différentes modes d'exploitation a été de démontrer qu'il était possible en augmentant la fréquence et la vitesse des trains, de récupérer une partie de la clientèle qui délaissait le rail pour la route.

Certes, les voitures métalliques augmentent le confort et la sécurité des voyageurs, mais il ne paraît pas possible d'affirmer qu'elles rendront l'exploitation du service « voyageurs » moins onéreuse puisque la tare de ces voitures dépasse beaucoup celle du type Etat Belge.

Et, par conséquent donc, si la Société n'envisageait que ces seuls moyens de rénovation du railway, la Commission des Transports du Sénat serait obligée de conclure que son programme reste insuffisant.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments très distingués.

*A Monsieur Forthomme
Ministre des Transports,
Bruxelles.*

motoren indien men den uurrooster der treinen wil naleven zooals hij eerst was voorzien en dat derhalve de exploitatiekosten zullen toenemen, en ten slotte, omdat de radiotreinen en de verrassingstreinen slechts een belang van reklaam en niet van ontvangst opleveren.

De eenige belangwekkende zijde van deze verschillende wijzen van exploitatie is dat zij hebben aangetoond, hoe het mogelijk is door de treinen veelvuldiger en sneller te laten rijden, een gedeelte van de clientele, die het spoor voor den weg had verlaten, terug te winnen.

Zeker verhoogen de metalen rijtuigen het comfort en de veiligheid van de reizigers, maar het schijnt niet mogelijk te verzekeren, dat zij de exploitatie van den « reizigersdienst » goedkoopert zullen maken, daar de tarra van deze rijtuigen veel hooger is dan deze van het type B. S.

Bijgevolg, indien de Maatschappij alleen deze middelen van hernieuwing van het spoor voorzag, zou de Commissie van Verkeerswezen van den Senaat verplicht zijn te besluiten dat haar programma ontoereikend blijft.

Aanvaard, Mijnheer de Minister, de uitdrukking van mijn gevoelens van hoogachting.

*Den Heer Forthomme,
Minister van Verkeerswezen,
Brussel.*

ANNEXE C.

Jurbise (les Viviers), le 12 mars 1934.

Monsieur le Ministre,

Lors de sa dernière réunion du 15 février la Commission des Transports du Sénat m'a chargé en ma qualité de rapporteur de vous demander d'assister à une prochaine réunion qui aurait lieu au jour et à l'heure à votre convenance, afin de pouvoir procéder à un échange de vues sur les questions que pose le projet autorisant la Société Nationale des Chemins de fer Belges à contracter un emprunt de 812 millions.

Ce projet de loi soulève en effet toute la question du programme que la Société Nationale entend suivre en matière de politique ferroviaire.

La presse a appris à la Commission, l'intention de la Société de commander 15 nouvelles locomotives à grande puissance. D'autre part la question a été agitée à diverses occasions de passer une nouvelle commande de voitures métalliques grâce à un emprunt important qui serait réalisé à cet effet. Ces renseignements paraissent démontrer la volonté bien arrêtée chez les dirigeants de la Société Nationale de rester fidèle à l'exploitation par la vapeur.

Vous n'ignorez pas, Monsieur le Ministre, que les sympathies unanimes de la Commission vont à l'électrification de notre réseau. Et dans le discours que vous avez prononcé au Sénat, lors de la discussion du budget des Transports, vous avez bien voulu faire connaître que cette question faisait l'objet d'une étude spéciale. Alors il apparaît à la Commission qu'avant de prendre des décisions qui préjugent de l'avenir, il est nécessaire d'attendre les résultats et de l'exploitation de la nouvelle ligne électrifiée de

BIJLAGE C.

Jurbise les Viviers, 12 Maart 1934.

MIJNHEER DE MINISTER,

In haar laatste vergadering van 15 Februari heeft de Commissie van Verkeerswezen van den Senaat mij, in mijn hoedanigheid van verslaggever gelast U te verzoeken aanwezig te zijn op een eerstkomende vergadering die zou plaats hebben op dag en uur naar uw goedvinden, ten einde te kunnen overgaan tot een gedachtenwisseling over de vragen die het ontwerp, waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt een leening van 812 miljoen aan te gaan, doet rijzen.

Dit ontwerp werpt immers heel het vraagstuk op van het programma, dat de Nationale Maatschappij wil volgen op gebied van spoorwegpolitiek.

Door de bladen heeft de Commissie vernomen dat de Maatschappij het inzicht heeft vijftien nieuwe zware locomotieven te bestellen. Bovendien werd herhaaldelijk de vraag opgeworpen van een nieuwe belangrijke bestelling van metalen rijtuigen dank zij een belangrijke leening die te dien einde zou worden aangegaan. Deze inlichtingen schijnen te doen blijken van den vasten wil vanwege de leiders der Nationale Maatschappij getrouw te blijven aan de stoomexploitatie.

Gij weet wel, Mijnheer de Minister, dat de Commissie eensgezind de electrificatie van ons net genegen is. En in de redevoering die gij in den Senaat hebt uitgesproken, bij de bespreking der begroting van Verkeerswezen, hebt gij gelieven te doen kennen dat dit vraagstuk het voorwerp was van een bijzondere studie. De Commissie oordeelt dat, vooraleer beslissingen te nemen die vooruitlopen op de toekomst, het noodig is de uitslagen af te wachten én van de exploitatie der nieuwe geëlectriceerde lijn Brussel-

Bruxelles-Anvers et de l'enquête à laquelle les experts se livrent.

Et dans ces conditions il est d'autant plus inopportun de commander dès maintenant des locomotives nouvelles, qu'il nous a toujours été objecté ce qu'on ferait de nos locomotives dans le cas d'électrification partielle du réseau. D'autre part, il est évident qu'il importe de ne pas envisager la commande de voitures métalliques nouvelles avant d'avoir fixé définitivement le mode de traction puisque dans le cas d'électrification, beaucoup de ces voitures devraient être en même temps « motrices ».

La Commission des Transports du Sénat est désireuse d'éviter tout malentendu sur cette question et c'est la raison pour laquelle elle a pensé qu'il pourrait être utile que vous puissiez entendre sa manière de voir à ce sujet et que vous lui exposiez la politique ferroviaire de la Société Nationale.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

*A Monsieur Forthomme,
Ministre des Transports,
Bruxelles.*

Antwerpen én van het onderzoek, waartoe de deskundigen overgaan.

Derhalve is het des te meer ongepast van stonden aan nieuwe locomotieven te bestellen, daar ons steeds werd opgeworpen wat men met onze locomotieven zou doen in geval van gedeeltelijke electrificatie van het net. Bovendien spreekt het vanzelf dat het er op aankomt de bestelling van nieuwe metalen rijtuigen niet te overwegen voordat de wijze van trekkracht definitief werd bepaald, vermits in geval van electrificatie, vele dezer rijtuigen tevens « motrices » zouden moeten zijn.

De Commissie voor Verkeerswezen van den Senaat wil elk misverstand over dit vraagstuk vermijden en om deze reden heeft zij geoordeeld dat het kon nuttig zijn dat gij haar zienswijze daaromtrent zoudt kennen en dat gij haar de spoorwegpolitiek van de Nationale Maatschappij zoudt uiteenzetten.

Gelieve, Mijnheer de Minister, de betuiging mijner hoogachting te aanvaarden.

*Den Heer Forthomme,
Minister van Verkeerswezen,
Brussel.*

ANNEXE D.

Bruxelles, 21 avril 1934.

Monsieur le Rapporteur,

Comme suite à vos communications des 6 et 12 mars écoulés, je vous prie de trouver sous ce pli la réponse de la Société Nationale des Chemins de fer Belges aux questions complémentaires posées par la Commission des Transports du Sénat, chargée d'examiner le projet de loi autorisant ladite Société à contracter un emprunt de 812 millions de francs.

Je vous confirme que je reste à la disposition de la Commission pour le cas où elle désirerait obtenir d'autres explications.

Veuillez agréer, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma considération très distinguée.

P. FORTHOMME.

*A Monsieur
le comte de la Barre d'Erquelinnes,
Sénateur, Jurbise.*

BIJLAGE D.

Brussel, 21 April 1934.

MIJNHEER DE VERSLAGGEVER,

Als gevolg op uw mededeelingen van 6 en 12 Maart jl., zend ik U hieringesloten het antwoord van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op de bijkomende vragen, gesteld door de Commissie van Verkeerswezen van den Senaat, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende machtiging voor deze Maatschappij een leening van 812 miljoen frank aan te gaan.

Ik bevestig U dat ik ter beschikking blijf van de Commissie voor het geval dat zij nog andere toelichtingen wenschte te ontvangen.

Aanvaard, Mijnheer de Verslaggever, de uitdrukking van mijn hoogachting.

P. FORTHOMME.

*Den heer
Graaf de la Barre d'Erquelinnes,
Senator, Jurbise.*

ANNEXE E.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER BELGES

Réponses aux questions complémentaires posées par la Commission du Sénat chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'emprunt de 812 millions.

1. Travaux de premier établissement
2. Déficit du trafic des voyageurs.

I. — *Travaux de premier établissement.*

La Commission du Sénat désirerait obtenir plus de précision au sujet des travaux susceptibles ou non d'augmenter les recettes ou de diminuer les dépenses. D'une façon générale, aucune dépense n'est imputée au compte de premier établissement (Immobilisations nouvelles) si elle ne constitue un accroissement de l'actif de la Société, en d'autres termes, si elle ne donne une plus-value au réseau.

Chaque travail fait l'objet d'un programme justificatif mûrement étudié par les autorités compétentes.

Quant à la détermination du rendement de chaque travail (accroissement des recettes ou diminution des dépenses) elle n'est pas possible dans de nombreux cas ainsi qu'on le verra plus loin.

Les avantages à retirer des travaux ne se traduisent pas toujours en chiffres; ils ont parfois pour but de procurer plus de sécurité et de confort à la clientèle et parfois constituent des perfectionnements d'ordre technique que la Société a le devoir d'apporter au réseau pour le maintenir à la hauteur du progrès.

Depuis sa création jusqu'au 31 décembre 1933, la Société a consacré au premier établissement 1,818.1 millions de francs se décomposant comme suit :

BIJLAGE E.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

Antwoorden op de bijkomende vragen gesteld door de Commissie van den Senaat belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende machtiging van de leening van 812 millioen.

- 1^o Werken van eerste inrichting;
- 2^o Tekort van het reizigersvervoer.

I. — *Werken van eerste inrichting.*

De Senaatscommissie wenscht meer toelichtingen te krijgen over de werken die al of niet de ontvangsten kunnen verhoogen of de uitgaven verminderen. Over het algemeen wordt geen enkele uitgave aangerekend op den post « eerste inrichting » (nieuwe immobilisaties) indien zij geen aangroei van het actief van de Maatschappij vertegenwoordigt, in andere woorden, indien zij geen waardevermeerdering geeft aan het net.

Ieder werk maakt het voorwerp uit van een door de bevoegde overheden grondig bestudeerd verantwoordingsprogramma.

Wat de bepaling betreft van de rendeeing van ieder werk (toeneming van de ontvangsten of vermindering van de uitgaven) zij is in vele gevallen niet mogelijk, zooals men verder zien zal.

De voordeelen van een werk zijn niet altijd in cijfers om te zetten. Zij hebben soms tot doel de veiligheid en het comfort van de reizigers te verhoogen en zijn soms verbeteringen van technischen aard, die de Maatschappij tot plicht heeft aan het net toe te brengen om het op de hoogte van den vooruitgang te houden.

Sedert, haar oprichting op 31 December 1933, heeft de Maatschappij aan de eerste inrichting 1,818.1 miljoen frank gewijd, als volgt onderverdeeld :

*Voies et bâtiments.**Millions.*

1. Lignes nouvelles .	345.0
2. Doublement et détournement de lignes	127.3
3. Gares de formation	198.0
4. Grandes gares à voyageurs	58.8
5. Signalisation . . .	177.2
6. Ateliers.	57.5
7. Bâtiments et ouvrages d'art.	11.5
8. Installations hydrauliques.	15.3
9. Divers (comprenant des travaux divers de moins de 500,000 francs)	255.0
	1,245.6

Matériel.

Equipement au frein continu du matériel à marchandises. .	359.4
Appareils spéciaux (indicateurs de vitesse, réchauffeurs d'eau, ramoneurs de tubes à fumée, etc. placés sur les locomotives. .	35.6
Achat de matériel (2 wagons spéciaux de 100 tonnes, camions et autobus)	7.6
Outillage et agencement d'ateliers, etc.	169.9
	572.5
Total.	1,818.1

Des 1,818.1 millions, 651.5 proviennent de la continuation de travaux décidés et entamés sous le régime de l'exploitation par l'État.

Ils comprennent notamment les lignes nouvelles de : Schaerbeek-Hal;

*Sporen en gebouwen.**Millioen.*

1. Nieuwe spoorlijnen.	345.0
2. Verdubbeling en omlegging van lijnen	127.3
3. Vormingsstations .	198.0
4. Groote reizigersstations	58.8
5. Seinstelsel	177.2
6. Werkhuizen	57.5
7. Gebouwen en kunstwerken	11.5
8. Hydraulische inrichtingen	15.3
9. Allerlei (inbegrepen allerhande werken van minder dan 500,000 frank) . . .	255.0
	1,245.6

Materieel.

Uitrusting met doorlopende rem van het goederenmaterieel	359.4
Bijzondere toestellen (snelheidsmeters, watervoorwarmers, vlampijpdoorblazers, enz. op de locomotieven	35.6
Aankoop van materieel (2 bijzondere wagens van 100 T, vrachtautos en autobussen)	7.6
Uitrusting en inrichting van werkplaatsen, enz.	169.9
	572.5
Totaal.	1,818.1

Van de 1,818 miljoen, komen er 651.5 voort van de voortzetting der werken uitgevaardigd en aangevat onder het regime der Staatsexploitatie.

Zij omvatten onder meer de nieuwe lijnen van : Schaerbeek-Halle, Brussel-

Bruxelles-Midi-Denderleeuw; Kinkempois-Fexhe-le-Haut-Clocher; les lignes de la Campine; les gares de Stockem et de Latour.

Les travaux de premier établissement décidés et exécutés par la Société Nationale peuvent être répartis en quatre catégories :

A. — *Les travaux ayant pour but d'améliorer le rendement des installations et du matériel et de provoquer une réduction de dépenses ou un accroissement de recettes.*

La dépense la plus importante de cette catégorie est l'équipement au frein continu du matériel à marchandises. Elle s'élève actuellement à 360 millions de francs. Ce travail a permis la suppression de 3,000 serre-freins. Cette seule économie doit couvrir les charges d'intérêt et d'amortissement du capital engagé. Le freinage continu a en outre permis une augmentation de la vitesse des trains d'où résulte une meilleure utilisation du matériel et finalement une économie indirecte.

Peuvent également être rangés dans cette catégorie les acquisitions de machines-outils, de machines comptables, les installations dans les ateliers en vue d'établir le travail à la chaîne, etc. Ce sont là toutes dépenses de modernisation de l'exploitation et nous ne pouvons penser qu'il entre dans les intentions de la Commission du Sénat de nous en faire un grief.

B. — *Les travaux et installations ayant pour but d'augmenter la sécurité.*

Appartiennent notamment à cette catégorie les perfectionnements de la signalisation (établissement de la signalisation lumineuse) ainsi que la suppression et la signalisation des passages à niveau. Les dépenses de cette catégorie se sont élevées à plus de 175 millions.

Zuid-Denderleeuw; Kinkempois-Fexhe-le-Haut-Clocher; de lijnen van de Kempen; de stations van Stokkem en Latour.

De werken van eerste inrichting besloten en uitgevoerd door de Nationale Maatschappij kunnen worden verdeeld in vier categorieën :

A. — *De werken die ten doel hebben de rendeeering van de installaties en van het materieel te verbeteren en een vermindering van uitgaven of een vermeerdering van ontvangsten teweeg te brengen.*

De belangrijkste uitgave van deze categorie is de uitrusting, met doorlopende rem, van het goederen-materieel. Zij bedraagt thans 360 miljoen frank. Dit werk heeft toegelaten 3,000 remmers af te schaffen. Deze eenige bezuiniging moet de lasten van den interest en de aflossing der belegde kapitalen dekken. De doorlopende remmen hebben bovendien een grootere snelheid van de treinen toegelaten; vandaar een betere benutting van het materieel en ten slotte een onrechtstreeksche bezuiniging.

Mogen insgelijks in deze categorie worden gerangschikt de aankopen van werktuigmachines, van rekenmachines, de installaties in de werkhuizen met het oog op het invoeren van het kettingwerk, enz. Al deze uitgaven zijn uitgaven van moderniseering der exploitatie en wij kunnen niet denken dat het in de bedoeling der Senaatscommissie ligt er ons een verwijt van te maken.

B. — *De werken en instellingen die voor doel hebben de veiligheid te verzekeren.*

Behooren namelijk tot deze reeks van verbeteringen de seininrichting (aanleg van de lichtseinen) alsook de afschaffing en de seininrichting van de overwegen. De uitgaven voor deze reeks bedroegen meer dan 175 miljoen.

Pourrait-on se dispenser de faire ces sacrifices parce qu'ils n'ont pas pour conséquence directe une diminution des dépenses d'exploitation ou une augmentation des recettes?

C. — *Les travaux et installations ayant pour but de donner plus de sécurité ou de confort aux voyageurs.*

Tel est le cas des abris dans les gares, des passages souterrains, des quais surélevés, etc.

Ici, encore, on ne peut établir la compensation des charges par une diminution des dépenses ou une augmentation certaine des recettes. Mais on peut penser que ces améliorations contribuent à ramener au chemin de fer les voyageurs qui l'avaient abandonné. Cependant, même si l'on n'avait pas la conviction que ces dépenses sont productives, faudrait-il renoncer à offrir au public comme le font tous les réseaux, les satisfactions qu'il peut légitimement réclamer d'une entreprise de service public?

D. — *Les travaux et installations ayant pour but d'augmenter le bien-être du personnel.*

Les dépenses d'établissement d'un service médical et de dispensaires modernes, la construction d'habitations pour le personnel comme ce fut le cas à Latour, ne peuvent être considérées comme complètement productives dans le sens indiqué par la Commission du Sénat. Cependant, elles ont des conséquences indirectes heureuses, dont le bilan est impossible à établir.

Fallait-il s'arrêter dans cette voie d'intérêt social que suivent d'ailleurs toutes les entreprises industrielles soucieuses du bien-être de leur personnel?

Nous avons, dans l'exemplaire ci-joint, des programmes de 1933 et

Zou men kunnen nalaten deze opofferingen te doen omdat zij niet voor rechtstreeksch gevolg hebben een vermindering van de exploitatieuitgaven of een verhooging van de ontvangsten?

C. — *De werken en instellingen die voor doel hebben meer veiligheid of gemak aan de reizigers te bezorgen.*

Dit is het geval voor de schuilplaatsen in de stations, de ondergrondsche doorgangen, de opgehoogde perrons, enz.

Ook hier kan men niet de vergelding opmaken van de lasten door een vermindering der uitgaven of een zekere verhooging van ontvangsten. Doch men kan meenen dat deze verbeteringen bijdragen tot den terugkeer naar den spoorweg van de reizigers die hem hadden verlaten. Evenwel, zelfs indien men niet de overtuiging had dat deze uitgaven winstgevend zijn, zou men er dan moeten van afzien voldoeningen te geven aan het publiek, zooals alle netten het doen, die het billijkerwijze van een openbaren dienst mag vergen?

D. — *De werken en instellingen die voor doel hebben het welzijn van het personeel te verhoogen.*

De uitgaven voor inrichting van een geneeskundigen dienst en van moderne dispensaria, de bouw van woningen voor het personeel zooals dit het geval was te Latour, kunnen niet aangezien worden als volledig winstgevend in den zin door de Commissie van den Senaat aangeduid. Nochtans hebben zij onrechtstreeksch gelukkige gevolgen, waarvan de balans moeilijk is op te maken.

Moest men stilblijven op dien weg van sociaal belang, die trouwens gevolgd wordt door al de ondernemingen die bezorgd zijn met het welzijn van hun personeel?

In bijgaand exemplaar van de programma's van 1933 en 1934 hebben

de 1934, indiqué en regard de chaque poste la catégorie dans laquelle peuvent être rangés les différents travaux.

Nous croyons devoir ajouter à ce qui précède que depuis la création de la Société, des dépenses d'amélioration importantes ont été faites à charge du compte d'exploitation ou du compte de renouvellement, sans recours à l'emprunt. Nous citerons notamment :

1^o Le renforcement des attelages de 50 à 65 tonnes, qui a coûté jusqu'ici 69 millions;

2^o La substitution de voitures métalliques aux anciennes voitures à caisse en bois;

3^o La substitution de l'électricité au gaz pour l'éclairage de 2,066 voitures;

4^o Le montage à toutes les locomotives de cendriers étanches empêchant la projection de cendrées sur la voie;

5^o Le renforcement de la voie par l'augmentation du nombre de traverses, par l'amélioration du ballast et par la substitution aux croisements et aiguillages anciens, d'appareils en acier dur beaucoup plus résistants à l'usure;

6^o L'amélioration du chauffage à la vapeur des voitures.

Dans leur ensemble, ces dépenses s'élèvent à plusieurs centaines de millions.

2. *Le déficit du trafic des voyageurs.*

L'attention de la Commission du Sénat s'est portée sur le déficit important que laisse à la Société Nationale le trafic des voyageurs. Elle demande quelles mesures la Société compte prendre pour atténuer ce déficit.

Avant de répondre à cette question, une remarque initiale s'impose.

La répartition des dépenses d'exploitation et de renouvellement entre les services à marchandises et à voyageurs ne peut être faite qu'en se

wij naast elken post de categorie aangegeven waarin de verschillende werken gerangschikt worden.

Wij meenen aan wat voorafgaat te moeten toevoegen dat sedert de oprichting van de Maatschappij, belangrijke verbeteringsuitgaven werden gedaan op rekening van de exploitatie of op rekening der hernieuwing, zonder leening. Wij vermelden namelijk :

1^o De versteviging der spannen van 50 tot 60 ton, die tot hiertoe 69 miljoen heeft gekost;

2^o De vervanging van de oude rijtuigen met houten kast door metalen rijtuigen;

3^o De vervanging van de gasverlichting door elektrische verlichting in 2,066 rijtuigen;

4^o Het monteeren van gesloten aschschuiven op alle locomotieven om het uitwerpen van asch op het spoor te vermijden;

5^o De versteviging van de spoorlijn door de vermeerdering van het aantal dwarsliggers, door de verbetering van den ballast en door de vervanging van de oude kruisingen en wissels door veel duurzamer toestellen in hard staal;

6^o De verbetering van de verwarming door stoom van de rijtuigen.

In het geheel bedragen deze uitgaven ettelijke millioenen.

2. *Het tekort van het reizigersvervoer.*

De Senaatscommissie wijdde haar aandacht aan het belangrijk tekort dat het reizigersvervoer aan de Nationale Maatschappij laat. Zij vraagt welke maatregelen de Maatschappij zal nemen om dit tekort te beperken.

Alvorens te antwoorden dient een voorafgaandelijke opmerking gemaakt.

De verdeeling van de uitgaven voor exploitatie en vernieuwing tusschen de goederen- en reizigersdiensten kan niet geschieden zonder te steunen op

basant sur des hypothèses toujours discutables. La plupart des installations servent à la fois aux deux trafics. Il en est ainsi, à quelques exceptions près, de toutes les installations fixes : voies, signaux, bâtiments, ateliers. De même, une grande partie du personnel s'occupe à la fois des voyageurs et des marchandises. Pour établir le prix de revient respectif des deux services, on procède comme suit : on attribue à chacun d'eux les dépenses qui, incontestablement lui sont imputables et on répartit les autres dépenses suivant les bases qui paraissent les plus rationnelles, telles les parcours des trains, le nombre des trains, la consommation de combustible, etc. On conçoit combien une telle méthode est peu précise et combien il faut se garder d'en tirer des conclusions trop absolues.

Si nous l'appliquons néanmoins, c'est parce qu'elle permet des comparaisons utiles des chiffres successifs et de déceler les progrès réalisés.

Quoique les chiffres doivent être examinés avec la réserve formulée ci-dessus, il est néanmoins certain que le trafic des voyageurs nous laisse une perte importante.

Cette perte est due à ce qu'il est impossible de porter les tarifs pris dans leur ensemble, au niveau du prix de revient et que 78 p. c. de l'ensemble des voyageurs sont transportés à prix réduit.

Cela est particulièrement vrai pour les transports d'ouvriers, qui constituent en Belgique 46 p. c. du trafic voyageurs, tandis que comme recettes ils en représentent 12 p. c. seulement. Si nous ajoutons aux transports ouvriers ceux des écoliers, des invalides de guerre, des militaires, etc., qui se font tous à des prix très bas, on s'expliquera aisément le déficit du service des voyageurs. Ce déficit s'est d'ailleurs fortement aggravé du fait que la concurrence des autobus et des auto-

steeds onbetwistbare grondslagen. De meeste instellingen dienen tevens voor de twee soorten van vervoer. Dit is, op enkele uitzonderingen na, het geval voor alle vaste inrichtingen : sporen, seinen, gebouwen, werkhuizen. Zoo ook houdt zich een groot gedeelte van het personeel tevens met de reizigers en met de goederen bezig. Om den kostprijs van deze beide diensten onderscheidenlijk vast te stellen, gaat men als volgt te werk : men schrijft aan ieder van beide de uitgaven toe die hem onbetwistbaar moeten aangerekend worden en men verdeelt de andere uitgaven volgens een basis die redelijk schijnt, zooals den rit der treinen, het aantal treinen, het verbruiken van brandstof, enz. Men begrijpt hoe weinig stipt zulke methode is en hoe men zich wachten moet er algemeene besluiten uit te trekken.

Indien wij ze toch toepassen dan is het omdat zij nuttige vergelijkingen toelaat tusschen de opeenvolgende cijfers en den verwezenlijkten voortgang.

Ofschoon de cijfers met het boven aangehaald voorbehoud moeten nagegaan worden, is het niettemin zeker dat het reizigersvervoer ons een belangrijk verlies laat.

Dit verlies is te wijten aan het feit dat het onmogelijk is de tarieven in hun geheel genomen op het peil van den kostprijs te brengen en dat 78 t. h. van het totaal aantal reizigers met prijsvermindering wordt vervoerd.

Dit is vooral het geval voor het vervoer van arbeiders dat in België 46 t. h. uitmaakt van het reizigersverkeer, terwijl het slechts 12 t. h. bedraagt van de ontvangsten. Indien wij bij het vervoer der arbeiders dit van de scholieren, de oorlogsinvaliden, de militairen, enz., voegen, hetgeen alles aan zeer lage prijzen gebeurt, zal men gemakkelijk het tekort van het reizigersvervoer begrijpen. Dit tekort heeft overigens aanzienlijk toegenomen wegens het feit dat de mededinging van de

cars s'est portée surtout sur les voyageurs à prix plein, laissant aux chemins de fer les transports à prix fortement réduit.

Le trafic des voyageurs laisse donc un déficit élevé. Pour le réduire, il faut, soit augmenter les recettes, soit diminuer les dépenses.

L'augmentation des recettes ne pourrait pas être obtenue par une majoration des tarifs. Quand on envisage cette solution, on se heurte immédiatement à des obstacles parmi lesquels le moindre n'est pas l'opposition d'ordre politique qui entrerait immédiatement en jeu contre une telle mesure.

Pour les billets à prix plein, la concurrence de l'auto, de l'autobus et de l'autocar limite d'ailleurs les possibilités. Les tarifs d'autobus sont à peine supérieurs à ceux de la 3^e classe des chemins de fer et nettement inférieurs à ceux de la 2^e classe.

Les tarifs à prix réduits sont un legs de l'exploitation par l'État. Ils ont une origine d'ordre économique ou social. Pour l'exploitant des chemins de fer ils constituent un mal inévitable auquel on ne voit d'autre remède que l'octroi par l'État de subsides rémunérant ces prestations d'intérêt général.

Les recettes peuvent être augmentées également par un accroissement du trafic et notamment par le retour au chemin de fer des voyageurs qui l'avaient quitté pour se servir de l'auto. Tout le monde convient que la Société Nationale a fait, en ces dernières années, un gros effort pour améliorer le service des voyageurs. Elle a notamment :

1^o assuré la régularité de la marche des trains et le respect quasi absolu des horaires. Les retards de trains sont

autobussen en autocars vooral het vervoer van reizigers tegen vollen prijs betreft, en aan de spoorwegen het vervoer tegen zeer verlaagden prijs overlaat.

Het reizigersvervoer laat dus een hoog tekort. Om het te beperken moeten de ontvangsten verhoogd of de uitgaven verminderd worden.

De verhooging van ontvangsten kan niet worden bereikt door een verhoging der tarieven. Wanneer men deze oplossing overweegt, stuit men onmiddellijk op hinderpalen waarvan de geringste niet is het verzet van politieke aard dat onmiddellijk tegen dergelijken maatregel zou oprijzen.

Voor de biljetten tegen het volle bedrag beperkt trouwens de mededinging van auto, autobus en autocar de mogelijkheden. De autobustarieven zijn nauwelijks hooger dan die van de 3^e klasse der spoorwegen en veel lager dan die van 2^e klasse.

De tarieven tegen verminderden prijs zijn een nalatenschap van de Staatsexploitatie. Zij hebben een oorsprong van economischen of socialen aard. Voor de Spoorwegexploitatie zijn zij een onvermijdelijk kwaad waarvoor men geen ander middel ziet dan het verleenen door den Staat van toelagen ter betaling van deze dienstverstrekkingen van algemeen belang.

De ontvangsten kunnen insgelijks worden vermeerderd door de toename van het verkeer en inzonderheid door den terugkeer tot den spoorweg van de reizigers die hem hadden verlaten om zich te bedienen van de auto. Iedereen geeft toe dat de Nationale Maatschappij in deze laatste jaren een groote inspanning heeft gedaan om den reizigersdienst te verbeteren. Zij heeft onder meer :

1^o de regelmatigheid van den rit der treinen verzekerd alsook de bijna volstreckte naleving van de uurroosters.

rare et peu importants. Le voyageur a donc la certitude d'arriver à destination à l'heure prévue;

2^o augmenté la vitesse de marche et réduit la durée de stationnement dans les gares intermédiaires;

3^o multiplié la fréquence des départs en substituant aux trains lourds des trains légers en beaucoup plus grand nombre;

4^o augmenté le confort et la sécurité des voyageurs par le remplacement d'anciennes voitures à caisses en bois par des voitures métalliques à boggies, robustes, confortables, d'aspect agréable, roulant sans secousses.

5^o organisé des trains-surprise, des trains-radio, des trains promenades.

Ce programme réalisé déjà pour une grande part, a ramené au chemin de fer une partie importante de sa clientèle perdue.

Sans doute la solution, toute provisoire de la remorque des trains légers par une locomotive à vapeur trop puissante et exigeant l'intervention de deux agents pour sa conduite paraît-elle une solution onéreuse. Mais il faut noter que les locomotives existent et que nous avons du personnel en excédent.

L'emploi d'automotrices à moteur indépendant réalise le programme que nous nous sommes tracé et qui consiste dans l'augmentation de la vitesse et de la fréquence des trains. Les automotrices à moteur indépendant présentent en outre l'avantage de pouvoir être utilisées sur toutes les lignes du réseau. Si l'on s'aperçoit qu'un service nouveau ne donne pas les résultats espérés, on peut le supprimer et lui substituer un autre service dans une autre région.

De vertraging van treinen is zeldzaam en weinig belangrijk. De reiziger heeft dus de zekerheid dat hij op het voorziene uur ter bestemming zal aankomen;

2^o de snelheid verhoogd en den duur van stilstand in de tussenstations verminderd;

3^o de veelvuldigheid van de ritten vermenigvuldigd met de zware treinen te vervangen door lichte treinen in veel grooter aantal;

4^o het comfort en de veiligheid van de reizigers verhoogd met vroegere houten wagens te vervangen door metalen rijtuigen op bogies die stevig, gemakkelijk, aangenaam zijn en zonder schokken rollen;

5^o verrassingstreinen, radiotreinen en wandel-treinen ingericht.

Dit programma dat reeds voor een groot deel is verwezenlijkt heeft aan den spoorweg een belangrijk deel van zijn verloren clientele terug bezorgd.

Gewis, de zeer voorloopige oplossing van het slepen der lichte treinen door een al te machtige stoomlocomotief die de tussenkomst van twee bedienden vergt, schijnt een kostelijke oplossing te zijn. Maar er dient opgemerkt dat de locomotieven bestaan en dat wij boventallig personeel hebben.

Het gebruik van automotrices, met onafhankelijken motor, verwezenlijkt het programma dat wij hebben opge maakt, en dat bestaat in de verhoging van de snelheid en van de veelvuldigheid der treinen. De automotrices met onafhankelijken motor bieden bovendien het voordeel dat zij op al de lijnen van het net kunnen gebruikt worden. Indien men inziet dat een nieuwe dienst niet de verwachte uitslagen oplevert, dan kan men hem afschaffen en vervangen door een anderen dienst in een andere streek.

ANNEXE F.

*Principales dépenses de premier établissement (1931, 1932, 1933).**Service du matériel :*

1° Application du frein continu aux wagons et aux locomotives à marchandises (1931, 1932, 1933);

2° Aménagement des ateliers centraux de Malines (1932);

3° Quinze nouvelles automotrices fournies au cours de l'exercice (1933);

Service de la voie :

1° Continuation de la mise à quadruple voie des lignes de Luttre à Monceau et Malines à Anvers (1931);

2° Continuation de la construction des lignes de Bruxelles-Midi à Denderleeuw (1931, 1933), et de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois (1931);

3° Achèvement de la nouvelle voie contournant le tunnel de Braine-le-Comte (1931);

4° Achèvement de la ligne Winterslag-Bilsen (1932);

5° Jonction, à la gare de Esschene-Lombeek, de la nouvelle ligne Bruxelles-Midi à Gand à l'ancienne ligne Bruxelles-Nord à Gand (1932);

6° Mise à quadruple voie de la ligne Anvers-Est-Berchem (1933);

7° Dédoublément de la ligne de Zellick à Lebbeke (1933);

8° Construction à Hofstade d'une station d'épuration d'eau pour l'alimentation des gares de l'agglomération bruxelloise (1933).

BIJLAGE F.

*Bijzonderste uitgaven van eerste inrichting (1931-1932-1933) .**Dienst van het materieel :*

1° Toepassing van de doorlopende rem op de wagens en locomotieven der goederentreinen (1931, 1932, 1933);

2° Inrichting van de hoofdwerkplaatsen te Mechelen (1932);

3° Vijftien nieuwe automotrices, geleverd in den loop van het dienstjaar 1933.

Dienst van de baan :

1° Voortzetting van het op vier sporen brengen der lijnen van Luttre naar Monceau en van Mechelen naar Antwerpen (1931);

2° Voortzetting van het aanleggen der lijnen Brussel-Zuid-Denderleeuw (1931, 1933) en Fexhe-le-Haut-Clocher-Kinkempois (1931).

3° Voltooïing der nieuwe lijn die loopt om den tunnel van 's-Gravenbrakel (1931);

4° Voltooïing der lijn Winterslag-Bilsen (1932);

5° Aansluiting, te Esschene-Lombeek, van de nieuwe lijn Brussel-Zuid-Gent met de oude lijn Brussel-Noord-Gent (1932);

6° Het op vier sporen brengen der lijn Antwerpen-Oost-Berchem (1933);

7° Verdubbeling der lijn Zellick-Lebbeke (1933);

8° Bouwen te Hofstade van een station voor waterreiniging voor de spijzing der stations van de Brusselsche agglomeratie (1933).