

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 10 DÉCEMBRE 1936.

**Rapport de la Commission des Transports
chargée d'examiner le Projet de loi
contenant le budget du Ministère des
Transports pour l'exercice 1937.**

(Voir les n^{os} 5-XVIII et 13 du Sénat.)

BELGISCHE SENAAI

VERGADERING VAN 10 DECEMBER 1936.

**Verslag uit naam der Commissie van
Verkeerswezen belast met het onderzoek
van het Wetsontwerp houdende de
begroting van het Ministerie van Ver-
keerswezen voor het dienstjaar 1937.**

(Zie n^{is} 5-XVIII en 13 van den Senaat.)

Présent : MM. TOCH, président; CATTEAU, CORBEELS, DE MAEGHT, DENS, DEPONTIEU, le baron GENDEBIEN, LALEMAND, MELEIN, MIGNOLET, MOLET, MOULIN, ROLAND et le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Budget du Ministère des Transports, pour l'exercice 1937 nous est présenté assez semblable à celui de 1936. Il est cependant en augmentation de 10,409,968 francs sur celui-ci; ce qui représente un pourcentage d'augmentation de 6,5 p. c.

Les notes justificatives annexées au budget exposent quelles sont les dépenses de matériel, les subsides et subventions, les dépenses de prévoyance sociale, les dépenses diverses et exceptionnelles qui entraînent cette majoration des dépenses.

Mentionnons, cependant, l'indemnité de 6,000,000 de francs accordée à la Société Nationale des Chemins de fer

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1937 gelijkt vrij goed op die van 1936. Zij boekt nochtans een verhooging van 10,409,968 frank tegenover 1936, hetgeen een verhoogingsprocent van 6.5 t. h. vertegenwoordigt.

De verklarende nota's gevoegd bij de Begroting zetten uiteen welke de uitgaven zijn voor materieel, de toelagen en tegemoetkomingen, de uitgaven voor sociale voorzorg, de verschillende en buitengewone uitgaven die tot deze verhooging aanleiding geven.

Merken wij evenwel op de vergoeding van 6 miljoen frank verleend aan de Nationale Maatschappij der

Vicinaux en compensation de réductions de tarifs accordées à la demande de l'État.

* *

Il nous paraît opportun de saisir l'occasion de la discussion du budget du Ministère des Transports pour faire un tour d'horizon et examiner la situation de nos différents modes de transport.

* *

CHAPITRE PREMIER.

S. N. C. F. B.

Les rapports présentés en ces dernières années par l'honorable M. Waucquez sur le budget des Transports et les discours prononcés au Sénat soit au cours de la discussion soit à l'occasion du vote du projet de loi autorisant la Société Nationale à contracter un emprunt pour couvrir les dépenses de premier établissement ont suffisamment démontré les difficultés rencontrées par la Société Nationale des Chemins de fer Belges pour qu'il soit inutile de les analyser longuement à nouveau. Il nous a paru cependant intéressant de les résumer en quelques diagrammes afin de faire apparaître d'une façon plus vive les causes qui ont influencé défavorablement le rendement de son exploitation et de pouvoir en mesurer la profondeur.

La dépression économique que le monde a connue en ces dernières années devait nécessairement avoir pour la Société des conséquences fâcheuses aussi bien pour ses recettes du service-

Buurtspoorwegen als vergoeding voor de tariefverminderingen toegestaan op verzoek van den Staat.

* *

Het lijkt ons gepast de gelegenheid van de bespreking der Begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen te baat te nemen om een overzicht te geven en den toestand van onze verschillende vervoermiddelen te onderzoeken.

* *

EERSTE HOOFDSTUK.

N. M. B. S.

De verslagen tijdens de laatste jaren opgemaakt door den geachten heer Waucquez over de Begrooting van Verkeerswezen, en de redevoeringen in den Senaat uitgesproken tijdens de bespreking of naar aanleiding van de goedkeuring van de wetsontwerpen waarbij de Nationale Maatschappij gemachtigd werd een leening aan te gaan om haar uitgaven voor eerste inrichting te dekken, hebben voldoende bewezen welke moeilijkheden de Nationale Maatschappij heeft ondervonden, zoodat het overbodig is ze andermaal breedvoerig te onderzoeken. Het leek ons evenwel belangwekkend ze samen te vatten in enkele diagramma's ten einde op meer sprekende wijze de oorzaken te doen uitschijnen die een nadeeligen invloed hebben uitgeoefend op de rendeering van de exploitatie en ten einde er de uitgestrektheid te kunnen van meten.

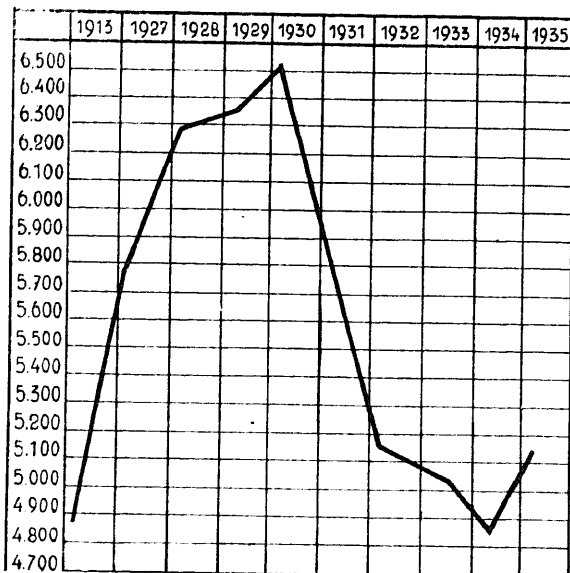
De economische crisis die de wereld in deze laatste jaren heeft gekend, moest noodzakelijk voor de Nationale Maatschappij nadeelige gevolgen hebben zoowel op gebied van de ontvang-

voyageur que pour celles du service-marchandises. Les deux diagrammes suivants nous montrent, en effet, cette chute constante. Au service-voyageur, les recettes qui avaient atteint leur maximum en 1930 à l'occasion des fêtes du Centenaire, ont diminué ensuite profondément, d'année en année, jusqu'en 1934 qui marque le fond de la dépression. En cette année le nombre de voyageur-kilomètres est tombé en dessous du niveau atteint, 21 années avant, en 1913.

sten van den reizigersdienst als voor die van den goederendienst. De twee volgende diagramma's toonen ons deze gestadige daling aan. De ontvangsten van den reizigersdienst, die hun maximum hadden bereikt in 1930 ter gelegenheid van het Eeuwfeest, zijn vervolgens van jaar tot jaar merkkelijk gedaald tot in 1934, jaar dat de diepste inzinking beteekent. Tijdens dit jaar is het aantal reiziger-kilometers gedaald onder het peil bereikt een-en-twintig jaar vroeger in 1913.

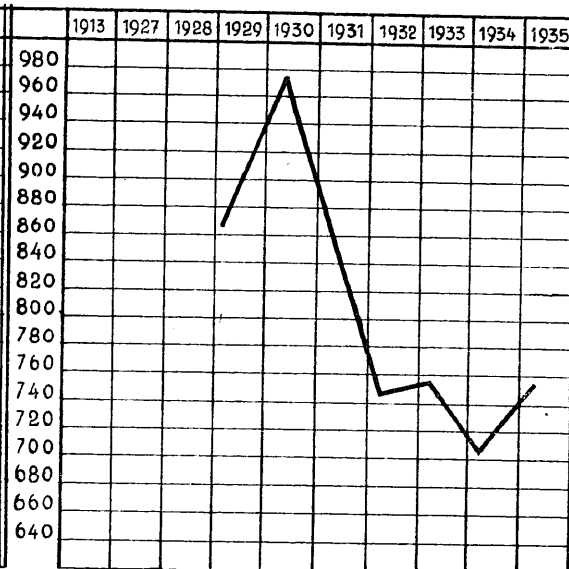
NOMBRE DE VOYAGEUR-KILOMÈTRES
(en millions)

*Aantal reiziger-kilometers
(in millioenen)*



RECETTES DU SERVICE VOYAGEURS
(en millions)

*Ontvangsten van den reizigersdienst
(in millioenen)*



La chute est encore plus profonde quand on examine la courbe des recettes du service marchandise.

Car cette fois le nombre des tonnes-kilomètre est tombé en 1934 à 53 p. c. du nombre atteint en 1929, provoquant une chute de recette de 45 p. c., ce qui se chiffre par 1.146 millions de francs.

De daling is nog gevoeliger wanneer men de kurve nagaat van de ontvangsten der goederendiensten.

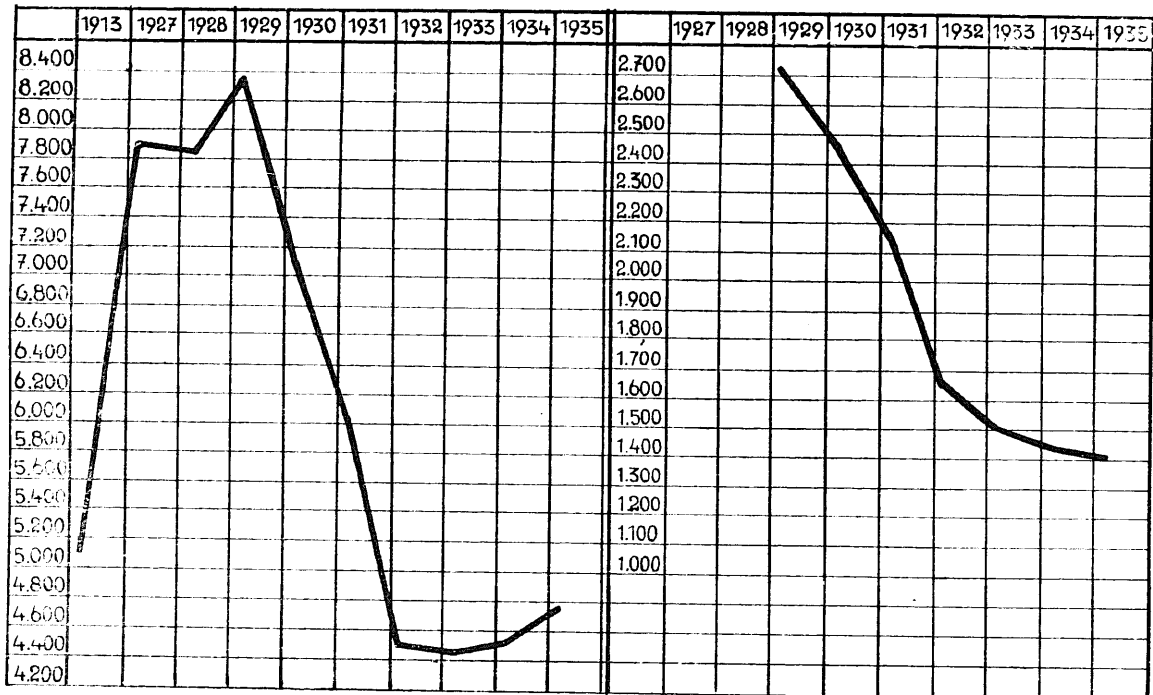
Want ditmaal is het aantal ton-kilometers in 1934 op 53 t. h. gevallen van het bereikte getal in 1929, wat een daling van ontvangsten medebrengt van 45 t. h., die op 1,146 miljoen frank komt.

NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES
(en millions)

*Aantal ton-kilometers
(in millioenen)*

RECETTES DU SERVICE MARCHANDISES
(en millions)

*Ontvangsten van den goederendienst
(in millioenen)*



La concurrence de la route a entraîné, elle aussi, une répercussion profonde sur les recettes de la Société. On le comprendra en parcourant le tableau ci-après qui démontre l'augmentation constante des véhicules automobiles en Belgique.

De mededinging van het wegvervoer heeft insgelijks een diepen weerslag gehad op de ontvangsten der Maatschappij. Men zal het begrijpen door de onderstaande tabel te overloopen die de gestadige vermeerdering aantoonst van de autowagens in België.

Nomenclature des Véhicules. — <i>Benaming der Wagens.</i>		1929	1930	1931	1932	1933	1934*
Reizigers. — Voyageurs.	Voitures de particuliers. — <i>Partikuliere wagens</i> . . .	85,042	92,119	102,237	108,435	116,052	114,143
	Automobiles de place ou de location. — <i>Plaatsen- of</i> <i>huurwagens</i>	7,127	7,184	7,612	7,435	6,997	7,024
	Autobus. — <i>Autobussen</i> . . .	410	920	1,040	1,120	1,200	1,380
	Autocars légers. — <i>Lichte</i> <i>autocars</i>	713	627	456	382	378	259
	Autocars lourds. — <i>Zware</i> <i>autocars</i>	593	917	1,071	1,278	1,525	1,426
	Motocyclettes. — <i>Motorfietsen</i>	45,814	52,856	57,532	62,032	63,990	64,821
Total. — <i>Totaal</i>		139,699	154,623	169,948	180,682	190,142	189,053
Marchandises. Goederen.	Camionnettes. — <i>Lichte</i> <i>vrachtwagens</i>	40,250	46,204	51,310	52,902	52,121	55,246
	Camions lourds. — <i>Zware</i> <i>vrachtwagens</i>	9,611	10,987	11,968	13,458	15,118	16,182
	Remorques. — <i>Sleepwagens</i> .	—	—	3,043	2,902	3,027	3,594
	Total. — <i>Totaal</i>	49,861	57,191	66,321	69,262	70,266	75,022
Totaux généraux. — <i>Algemeene totalen</i> . . .		189,560	211,814	236,269	249,944	260,408	264,075
		=====	=====	=====	=====	=====	=====

(*) Les statistiques de 1935 ne sont pas encore publiées. — *De statistieken voor 1935 werden nog niet gepubliceerd.*

Ces chiffres sont éloquentes. Des moyens de transport pour voyageurs et pour marchandises, en si large progression, enlèvent évidemment à la Société Nationale des Chemins de fer Belges une partie notable de sa clientèle voyageurs et marchandises et précisément celle qui est la plus intéressante parce qu'elle paie les tarifs les plus rémunérateurs.

Enfin, la charge des pensions grève d'une façon excessive le compte exploitation de la Société. Cette charge est en progression constante et elle augmentera pendant de nombreuses années encore.

Deze cijfers zijn welsprekend. Vervoermiddelen voor reizigers en voor goederen, die zoo grooten vooruitgang hebben verwezenlijkt, ontnemen natuurlijk aan de Nationale Maatschappij een merkelijk deel van haar clientèle reizigers en goederen, en juist het meest belangwekkend deel omdat het de meest rendeerende tarieven betaalt.

Ten slotte, drukt de last der pensioenen op buitensporige wijze op de exploitatierekening van de Maatschappij. Deze last neemt gestadig toe en zal gedurende talrijke jaren stijgen.

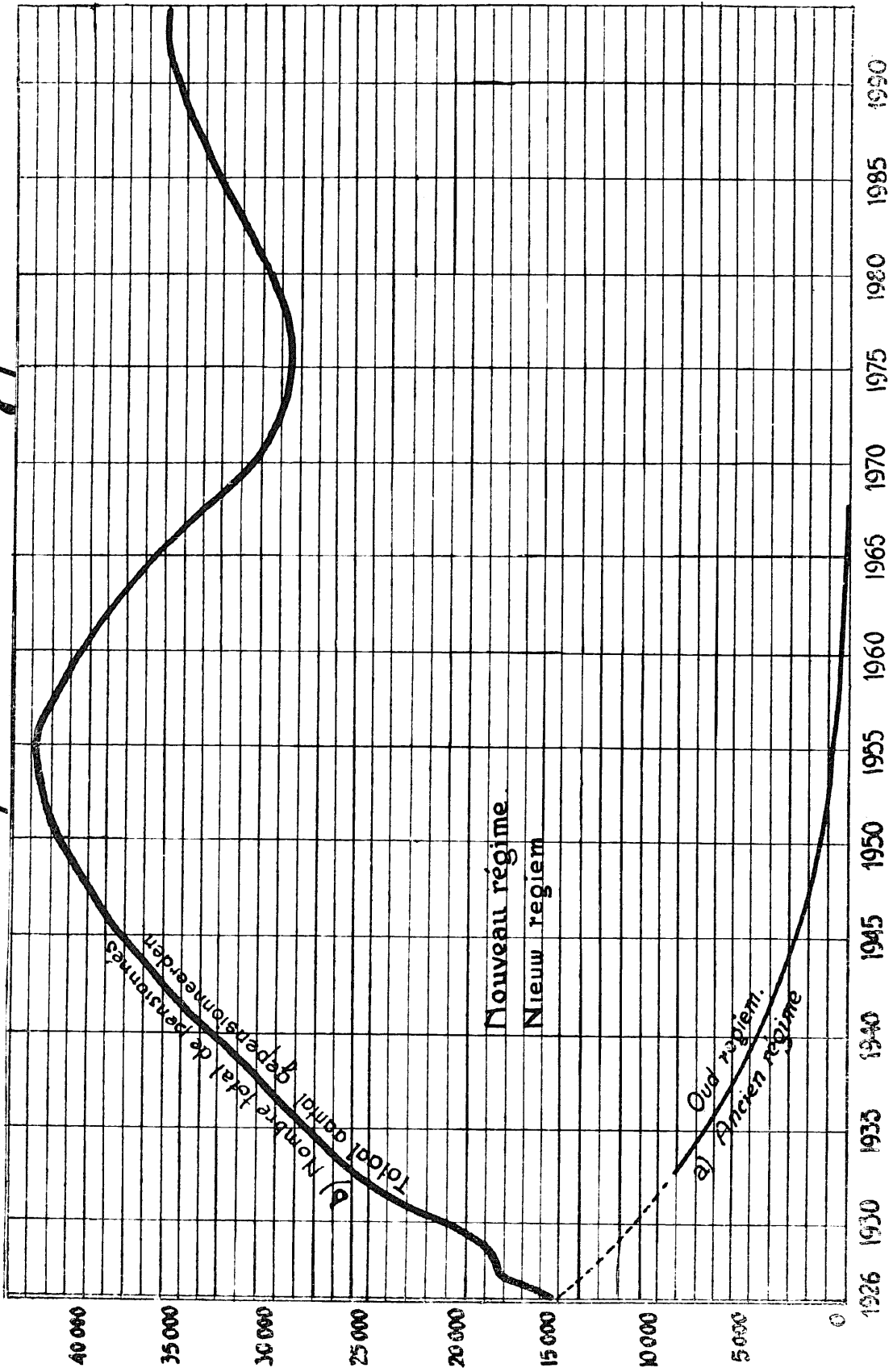
Lorsque l'État exploitait le réseau, il appliquait alors en matière de pension le système de la répartition et non pas celui de la capitalisation. *Aucune réserve n'a donc été constituée* à cette époque et, au moment où, en 1926, le railway a été affermé, on se borna à mettre toutes les pensions à charge de la Société Nationale (art. 9 des Statuts). Celle-ci supporte donc, en plus de la part correspondant aux services rendus par son propre personnel, celle des services rendus par le personnel de l'ancienne administration des Chemins de fer de l'État. C'est évidemment une situation anormale. Qui pourrait, en effet, soutenir que la Société Nationale doit supporter l'entière charge de la pension d'un agent qui a été, pendant 38 ans par exemple, au service de l'État, et deux années seulement au service de la société? Or, elle est obligée, même actuellement, de supporter l'entière charge de la pension d'un agent pensionné en 1925, soit donc un an avant la naissance de la Société. Ce système est indéfendable.

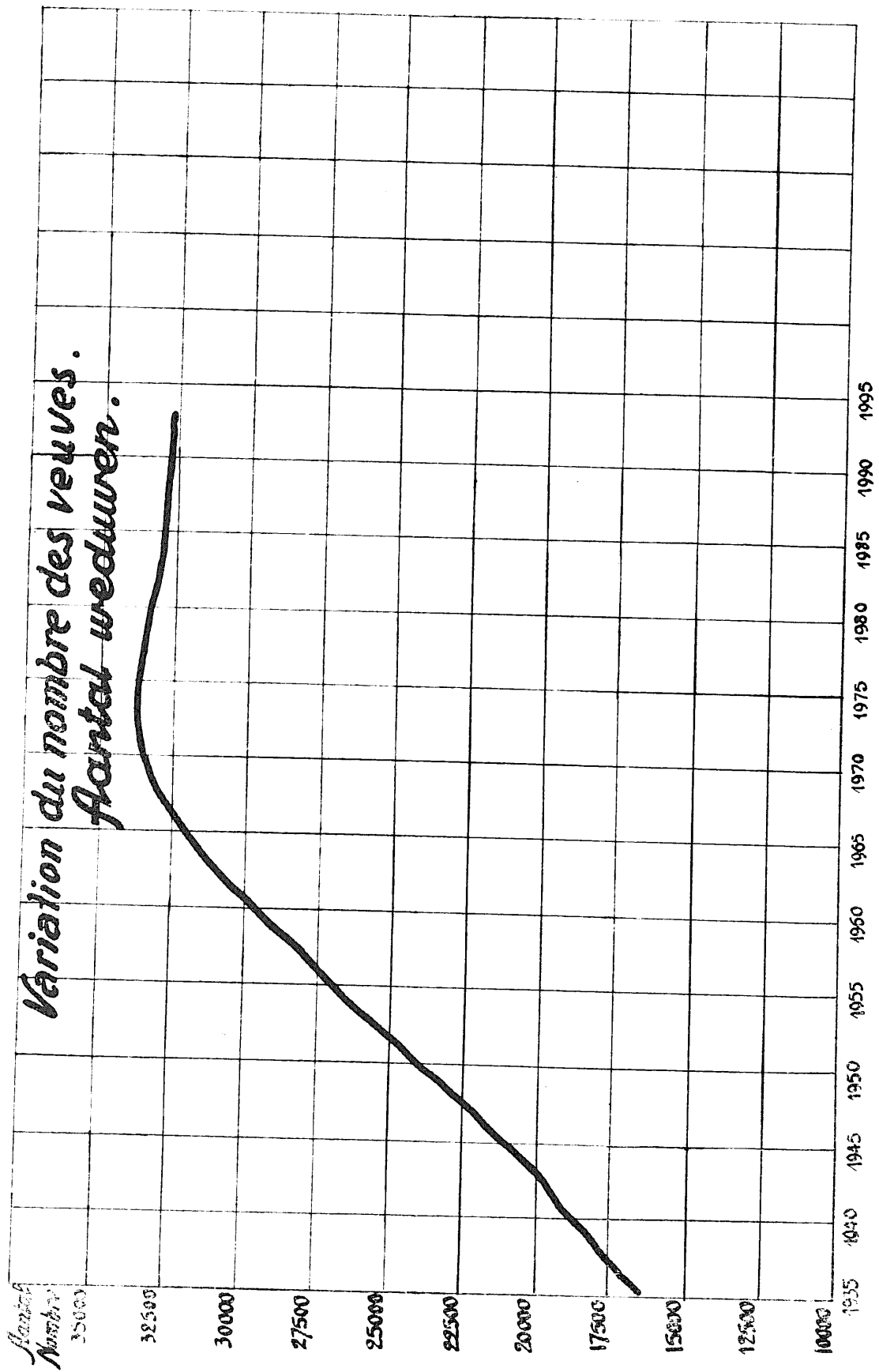
Le tableau ci-dessous nous montre combien cette charge est onéreuse pour la Société. A la fin de 1935 le nombre des agents pensionnés est de 28,529, soit 36 p. c. du nombre des agents en service. Si, à ce nombre, on ajoute les 16,484 pensions de veuves et les 421 pensions d'orphelins, pour lesquelles un fonds avait été constitué par l'État et cédé à la Société Nationale, (mais un fonds totalement insuffisant pour supporter les charges auxquelles il devrait faire face, l'on constate que le nombre total des pensionnés est passé de 44,189 à la fin de 1934 à 45,434 au 31 décembre 1935. Et d'année en année ce total augmentera pour atteindre son maximum vers 1955.

Toen de Staat het net exploiteerde, paste hij op gebied van pensioenen, het stelsel van den omslag en niet dit van de kapitalisatie toe. Er werd dus te dien tijde *geenerlei reserve aangelegd* en toen in 1926 de spoorwegen werden verpacht, beperkte men zich er toe al de pensioenen ten laste van de Nationale Maatschappij te leggen (art. 9 van de statuten). De Maatschappij moet dus buiten het deel dat overeenstemt met de diensten bewezen door haar eigen personeel, het deel dragen van de diensten bewezen door het personeel van het vroeger Bestuur der Staatsspoorwegen. Dit is stellig een abnormale toestand. Wie zou immers kunnen beweren dat de Nationale Maatschappij den volledige last moet dragen van het pensioen van een bediende die bij voorbeeld gedurende acht-en-dertig jaar in dienst van den Staat is geweest en slechts gedurende twee jaar in dienst van de Maatschappij? Welnu, de Maatschappij is zelfs thans verplicht den volledige last te dragen van het pensioen van een bediende die in 1935 op pensioen werd gesteld, zegge dus een jaar vóór het tot stand komen van de Maatschappij! Dit stelsel is onverdedigbaar.

Onderstaande tabel toont ons aan hoe zeer deze last bezwarend is voor de Maatschappij. Einde 1935 bedraagt het aantal op pensioen gestelde bedienden 28,529, zegge 36 t. h. van het aantal bedienden in dienst. Wanneer men bij dit getal de 16,484 weduwenpensioenen en de 421 weezenpensioenen voegt, voor dewelke er door den Staat een fonds werd opgericht dat werd afgestaan aan de Nationale Maatschappij, doch dat beslist ontoereikend is om de lasten te dekken aan dewelke dit fonds het hoofd moest bieden, dan stelt men vast dat het totaal der oppensioengestelden is gestegen van 44,189 op het einde van 1934 tot 45,434 op 31 December 1935. En dit totaal zal van jaar tot jaar stijgen om zijn maximum te bereiken rond 1955.

Variation du nombre de pensionnés · Antal gepensionneerden





Comment s'étonner dès lors que les résultats financiers de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, en ces dernières années, aient déjoué les espoirs que ceux des premières années avaient fait naître.

Voici ce qu'ont été pour les dix premières années de vie de la Société ces résultats :

Hoe kan men er zich derhalve over verwonderen dat de financieele uitslagen van de Nationale Maatschappij in deze laatste jaren de hoop hebben teleurgesteld die de uitslagen van de eerste jaren hadden doen ontstaan?

Ziehier welke deze uitslagen zijn geweest voor de eerste tien jaren van het bestaan 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. <i>Dividend der gewone aandelen, Staat, Jaarlijksche uitslag.</i>	Dividende des actions privilégiées. <i>Dividend der preferentiaandelen.</i>		Fonds de réserve Soldes cumulés <i>Reservefonds Gecumuleerde saldo's.</i>	Fonds de renouvellement <i>Hernieuwingsfonds.</i>			Profits et pertes. Résultat de l'exercice. <i>Winsten en Verliezen. Uitslag van het dienstjaar.</i>
		Etat. Staat.	Porteurs. Houders.		Recettes. Ontvangsten.	Dépenses. Uitgaven.	Soldes cumulés. Gecumuleerde saldo's.	
1926-1927 (16 mois. 16 maand)	270	135 - 2.7 %	135	95.2	380.4	153.9	226.5	+ 593.6
1928	200	100 - 2 %	100	176.3	454.5	202.6	478.4	+ 461.6
1929	200	100 - 2 %	100	276.5	456.9	259.7	675.6	+ 445.6
1930	100	50 - 1 %	50	382.3	472.2	375.4	772.4	+ 226.9
1931	0	0	0	404.5	475.8	395.6	852.6	+ 2.6
1932	0	0	0	141.4	476.9	310.9	1,018.7	— 287.1
1933	0	0	0	28.1	547.6	489.3	1,077.1	— 115.8
1934	0	0	0	0	583.4	544.2	1,116.2	— 155.2
1935	0	0	0	0	529.4	357.5	1,288.1	— 92.4
1936	0	0	0	0				— 162 (chiffre provisoire. — <i>Voorloopig cijfer.</i>)
1937								— 237 (déficit présumé. — <i>Vermoeudelijk deficiet.</i>)

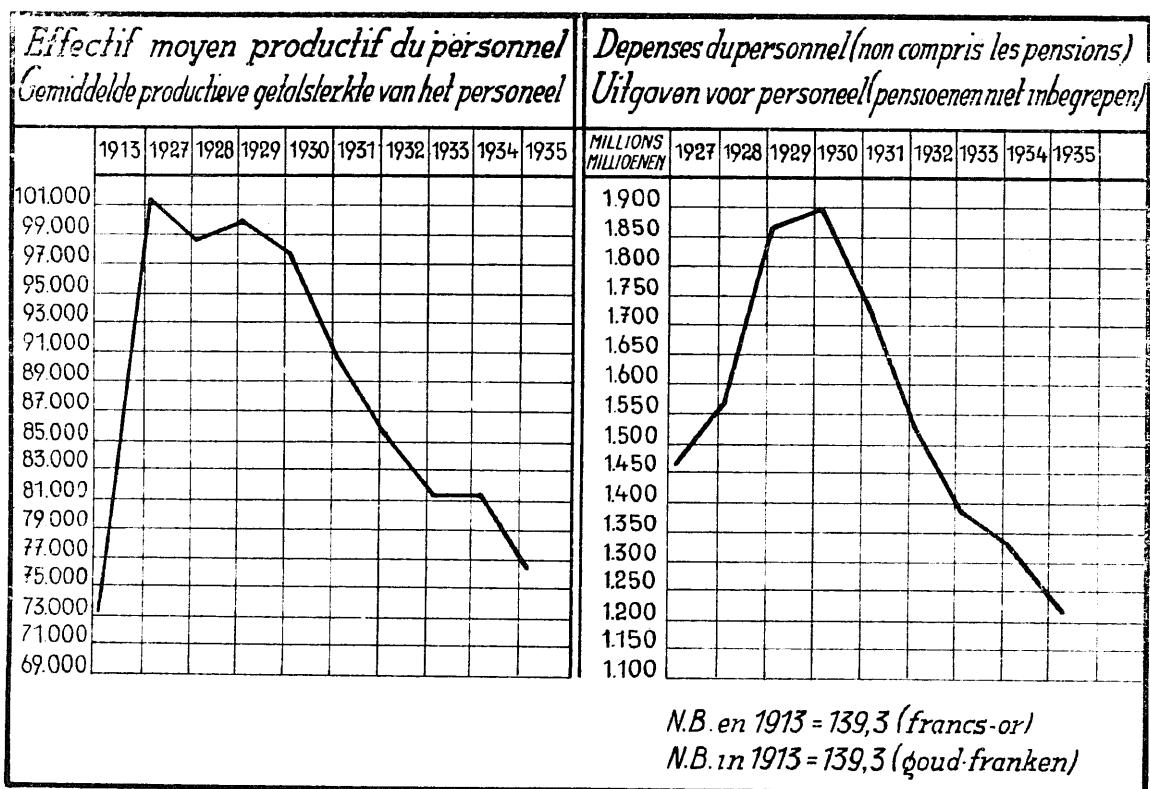
Afin de rechercher l'équilibre budgétaire compromis par les diverses causes que nous venons de signaler, la Société Nationale a dû en ces dernières années pratiquer des efforts persistants et efficaces *pour réduire les dépenses d'exploitation* non absolument indispensables.

Pour ramener son personnel aux effectifs strictement nécessaires à une organisation rationnelle et économique, un effort considérable a été accompli.

Le tableau ci-dessous nous montre en effet que depuis 1929 la réduction des effectifs est ininterrompue. Il semble cependant qu'en cette matière le maximum de l'effort ait été réalisé et il paraît vraisemblable que la continuation de la reprise économique qui a entraîné déjà un relèvement du trafic voyageurs et marchandises nécessitera un certain réembauchage de personnel.

Om te streven naar het begrootings-evenwicht, in gevaar gebracht door de verschillende oorzaken die wij hebben aangehaald, heeft de Nationale Maatschappij in deze laatste jaren aanhoudende en doeltreffende pogingen moeten aanwenden, om de niet volstrekt onontbeerlijke *exploitatie-uitgaven* in te krimpen.

Ten einde het personeel tot de volstrekt onontbeerlijke getalsterkte voor een rationeele en economische inrichting terug te brengen, werd er een krachtige inspanning gedaan. Onderstaande tabel toont ons immers aan dat sedert 1929 de vermindering van de getalsterkte ononderbroken werd doorgevoerd. Het schijnt nochtans dat op dit gebied het maximum van de inspanning werd verwezenlijkt en het lijkt waarschijnlijk dat de verdere economische heropleving die reeds aanleiding gaf tot een toename van het verkeer van reizigers en goederen, zal moeten leiden tot het verder indienstnemen van personeel.



Il serait injuste de méconnaître les efforts déployés par les dirigeants du railway dans le but d'améliorer l'exploitation au point de vue technique et de réaliser des économies substantielles.

Ces efforts ont déjà produit des résultats remarquables et se poursuivent sans répit dans des domaines tels que la rationalisation des ateliers, l'augmentation du rendement du matériel, l'économie de combustible et cela sous le contrôle d'un service de comptabilité et de statistique très perfectionné. M. Georges de Leener, professeur à l'Université de Bruxelles l'a montré clairement dans une étude intitulée : « Les méthodes d'économie en matière d'exploitation des chemins de fer » et publiée dans le *Bulletin de la Chambre de Commerce d'Anvers*, numéro d'octobre 1936.

La Société est-elle arrivée à la limite des compressions des charges?

Il semble que non. Il est d'ailleurs manifestement dans les intentions de la Société de continuer à réaliser toutes les nouvelles économies possibles.

Mais il ne faut pas perdre de vue cependant que les exigences du public en matière de progrès entraînent fatalement de nouvelles dépenses. Le public exige des trains plus confortables, de plus en plus rapides et fréquents. Satisfaction doit lui être donnée sous peine de voir la clientèle se détourner immédiatement vers d'autres modes de transport. Or, la grande vitesse nécessite des tracteurs de plus en plus lourds et puissants dont la consommation de combustible est élevée. D'autre part, le poids des véhicules, la vitesse des trains et leur fréquence provoquent des revisions continuelles des voies et des travaux fréquents et coûteux afin de maintenir les lignes dans un état de sécurité parfaite. L'élément sécurité prime nécessairement toutes les considérations de dépenses.

Het ware onrechtvaardig de inspanningen te miskennen die de leiders van de spoorwegen hebben gedaan om de exploitatie in technisch opzicht te verbeteren en ruime bezuinigingen te verwezenlijken. Deze inspanningen hebben reeds merkwaardige uitslagen te weeg gebracht en worden onverpoosd voortgezet op gebieden zooals de rationalisatie van de werkplaatsen, de verhooging der rendeeing van het materieel, de bezuiniging van brandstoffen en dit alles onder de controle van een dienst voor boekhouding en statistiek die zeer geperfectionneerd is. De heer Georges de Leener, professor aan de Universiteit te Brussel, heeft dit duidelijk aangetoond in een studie getiteld *Les méthodes d'économie en matière d'exploitation des chemins de fer*, verschenen in het bulletin van de Kamer van Koophandel van Antwerpen, nummer van October 1936.

Is de Maatschappij gekomen aan de grens van de inkrimping der lasten ?

Het schijnt van niet. Het ligt trouwens klaarblijkend in de bedoelingen van de Maatschappij verder alle mogelijke bezuinigingen te verwezenlijken. Er mag echter niet uit het oog worden verloren dat de eischen van het publiek op gebied van vooruitgang onvermijdelijk aanleiding geven tot nieuwe uitgaven. Het publiek eischt treinen die meer comfort bieden, die steeds sneller en sneller rijden en veelvuldiger zijn. Er moet aan het publiek voldoening worden gegeven op gevaar af de cliënteel zich onmiddellijk te zien wenden naar andere vervoermiddelen. Welnu, de groote snelheid eischt steeds zwaardere en machtiger tractors waarvan het verbruik van brandstof zeer groot is. Aan den anderen kant, geven het gewicht van de rijtuigen, de snelheid van de treinen en hun veelvuldigheid aanleiding tot het gestadige nazien van de wegen en tot veelvuldige en kostelijke werken ten einde de lijnen in een

Certaines personnes estiment que les charges incombant au compte d'exploitation de la Société pourraient être diminuées par la *réduction de la dotation annuelle* destinée à faire face aux dépenses courantes de *renouvellement*. Elles basent leur opinion sur le fait que l'index des prix de gros qui atteignait 867 en juin 1929 n'est plus en septembre 1936 qu'à 594, soit à un niveau inférieur de 30 p. c. au maximum atteint et elles en concluent que la dotation pour le fonds de renouvellement portée à 210 millions en 1929 ne peut être de la même importance en 1936, car elle dépasserait les besoins prévus.

Votre rapporteur ne partage pas cette opinion.

La dotation annuelle qui devait faire face aux dépenses courantes fut, en 1927 et 1928, fixée par estimation à 160 millions, puis portée à 210 millions en 1929 et enfin à 220 millions en 1930 et les années suivantes afin de tenir compte de la hausse des prix et afin de majorer de 10 millions la quote-part destinée aux ouvrages d'art et aux bâtiments.

D'autre part, il a été décidé de constituer, en outre, une réserve permettant de faire face aux renouvellements importants de matériel qui s'imposeraient à partir de 1938. A la constitution de cette réserve une dotation annuelle de 142 millions fut affectée.

A ces sommes venaient chaque année s'ajouter les intérêts de la réserve accumulée et le produit de quelques autres recettes spéciales. De cette façon, la Société devait pouvoir disposer en 1938 d'un fonds massif de renou-

staat van volledige veiligheid te houden. Het element veiligheid beheerscht noodzakelijk al de beschouwingen van uitgaven.

Sommige personen oordeelen dat de lasten die wegen op de rekening der exploitatie van de maatschappij, zouden kunnen verlaagd worden door de *vermindering der jaarlijksche dotatie* bestemd om te voorzien in de loopende uitgaven voor *vernieuwing*. Zij steunen daarvoor op het feit dat het indexcijfer der groothandelsprijzen dat in Juni 1929 867 bereikte, in September 1936 nog slechts 594 bedraagt, zegge een peil dat 30 t. h. lager is dan het maximum dat werd bereikt. Daaruit besluiten zij dat de dotatie voor het vernieuwingsfonds, opgevoerd tot 210 miljoen in 1929, niet zoo aanzienlijk mag zijn in 1936 omdat zij aldus zou hooger zijn dan de voorziene behoeften.

Uw verslaggever deelt deze meening niet.

De jaarlijksche dotatie die moest voorzien in de loopende uitgaven werd in 1927 en 1928 geraamd op 160 miljoen, vervolgens opgevoerd tot 210 miljoen in 1929 en ten slotte tot 220 miljoen in 1930 en de volgende jaren, ten einde rekening te houden met de stijging van de prijzen en het aandeel bestemd voor de kunstwerken en voor de gebouwen te verhoogen met 10 miljoen.

Aan den anderen kant, werd er beslist bovendien een reserve aan te leggen die zou toelaten te voorzien in de belangrijke vernieuwingen van materieel die zouden geboden zijn vanaf 1938. Aan de oprichting van deze reserve werd een jaarlijksche dotatie van 142 miljoen besteed.

Bij deze sommen werden ieder jaar nog gevoegd de interesten van de samengebrachte reserve en de opbrengst van enkele andere bijzondere ontvangsten. Aldus moest de maatschappij in 1938 kunnen beschikken

vement de 2,400 millions estimé alors nécessaire.

Cependant après une nouvelle étude sérieuse de la question faite en 1936, la direction de la Société estima qu'il n'était plus nécessaire d'aller aussi loin et qu'il était possible de réduire le fonds de renouvellement. Cela pour plusieurs raisons : grâce à l'intervention pécuniaire de l'État dans la construction des voitures métalliques, un remplacement de voitures assez important a déjà été effectué. Ensuite une meilleure organisation du réseau permet de ne prévoir le remplacement que de 3,000 locomotives au lieu de 3,750 prévues et de 425,000 places offertes au lieu des 500,000 antérieurement prévues pour les voitures.

Enfin, un meilleur entretien des wagons permet de prolonger leur existence. C'est dans ces conditions qu'il fut décidé de réduire légèrement à partir de 1937 le versement en faveur du fonds de renouvellement.

Mais, depuis lors, la hausse des prix s'est accentuée et l'on peut déjà se demander si la réduction décidée ne va pas trop loin. Car pour le renouvellement des locomotives le calcul avait été établi sur la base de 11 francs le kg; or aujourd'hui les constructeurs demandent fr. 15-20. Pour les voitures c'est le prix de 5,000 francs en moyenne par place qui a été prévu et pour les wagons celui de 1,200 francs par tonne. Or quel est le constructeur qui accepterait aujourd'hui de construire le wagon de 25 tonnes pour 30,000 francs?

Et à ceux qui nous objecteraient que l'index des prix de gros atteignait 867 en 1929 et qu'en septembre 1936 n'est plus qu'à 594, nous répondrions que le prix d'une locomotive en 1936 est nettement supérieur à celui de 1929.

over een massaal vernieuwingsfonds van 2,400 millioen dat alsdan noodig wordt geoordeeld.

Nochtans, na een nieuwe ernstige studie van het vraagstuk in 1936, oordeelde het Bestuur van de Maatschappij dat het niet meer noodig was zoover te gaan en dat het mogelijk was het vernieuwingsfonds te verminderen. Dit wegens verschillende redenen : dank zij de geldelijke tussenkomst van den Staat in het bouwen van metalen rijtuigen is er reeds een vrij aanzienlijke vervanging van rijtuigen geschied. Vervolgens laat een betere inrichting van het net toe slechts de vervanging van 3,000 locomotieven in stede van de 3,750 voorziene in rekening te brengen alsmede de vervanging van 425,000 plaatsen in stede van de 500,000 die vroeger voor de rijtuigen werden voorzien.

Ten slotte, laat een beter onderhoud van de wagens toe hun bestaan te verlengen. In deze voorwaarden, werd er besloten vanaf 1937 de storting ten bate van het vernieuwingsfonds lichtelijk te verminderen.

Maar sedertdien is de stijging van de prijzen toegenomen en men mag zich reeds afvragen of de besloten vermindering niet al te ver gaat. Immers voor de vernieuwing van de locomotieven, werd de berekening opgemaakt op de basis van 11 frank per kilogram; welnu, thans vragen de bouwers 15-20 fr. Voor de rijtuigen werd de prijs van gemiddeld 5,000 fr. per plaats voorzien, en voor de wagens 1,200 frank per ton. Welnu, welke bouwer zou thans aanvaarden een wagen van 25 ton te bouwen voor 30,000 frank?

Aan diegenen die ons zouden opwerpen dat het indexcijfer der groothandelsprijzen, 867 bereikte in Juni 1929, en dat het in September 1936 nog slechts 594 bedraagt, zouden wij antwoorden dat de prijs van een locomotief in 1936 beslist hooger is dan in 1929.

Dans ces conditions, il apparaît clairement que vouloir obliger la Société Nationale à réduire d'avantage les prélèvements opérés pour le fonds de renouvellement serait l'obliger à poser un acte de mauvaise administration dont on payerait les conséquences dans l'avenir.

On reconnaît que la gestion financière de la Société est de tout premier ordre. Il est logique alors de lui faire confiance et de ne pas lui demander de modifier son plan de renouvellement lorsqu'il est le fruit d'une expérience de 10 années et d'une étude approfondie basée sur le prix et la durée de son matériel. C'est elle d'ailleurs qui porte la responsabilité de la bonne gestion de la société, cette responsabilité doit rester entière. Elle ne le sera plus le jour où l'on voudrait substituer d'autres décisions à celles qu'elle a cru devoir prendre pour le bien des intérêts qui lui sont confiés.

Enfin l'article 38 des statuts de la Société porte que « des prélèvements destinés à alimenter le fonds de renouvellement des installations et du matériel et la réserve d'amortissement seront portés chaque année au compte de l'exploitation ». Et il précise que « ces prélèvements seront calculés de façon à représenter *l'amortissement industriel normal* des voies, du matériel, de l'outillage, des bâtiments et ouvrages d'art, suivant des formules arrêtées de commun accord entre le Ministre et le Conseil d'Administration. »

La Société prouve par les résultats d'études basées sur le prix du *matériel* et sa *durée* que l'amortissement industriel normal des voies, du matériel, de l'outillage, des bâtiments et ouvrages d'art l'oblige à doter son fonds

Derhalve blijkt het duidelijk dat wanneer men de Nationale Maatschappij wil verplichten de afhoudingen voor het vernieuwingsfonds nog meer in te krimpen, men ze zou verplichten een daad van slecht beheer te stellen waarvan men de gevolgen in de toekomst zou betalen.

Men geeft toe dat het financieel beheer van de Maatschappij uitstekend is. Alsdan is het logisch haar vertrouwen te schenken en niet te vragen dat haar vernieuwingsplan zou worden gewijzigd, wanneer dit de vrucht is van een ervaring van 10 jaren en van een grondige studie gesteund op den prijs en den duur van haar materieel. Het is trouwens zij die de verantwoordelijkheid van het degelijk beheer van de maatschappij draagt; deze verantwoordelijkheid moet onaangetast blijven. En dit zal niet meer het geval zijn wanneer men andere beslissingen zou in de plaats stellen van die welke zij heeft geoordeeld te moeten nemen voor het welzijn van de haar toevertrouwde belangen.

Ten slotte bepaalt artikel 38 van de statuten der maatschappij « dat afhoudingen bestemd tot stijving van het fonds voor vernieuwing van de installaties en van het materieel en de aflossingsreserve ieder jaar op de rekening van de exploitatie zullen gebracht worden ». En bedoeld artikel « bepaalt nog nader dat deze afhoudingen zullen berekend worden derwijze dat zij de *normale industrieele aflossing* vertegenwoordigen van de lijnen, van het materieel, van de uitrusting, van de gebouwen en kunstwerken volgens formules in gemeen overleg tusschen den Minister en den Beheerraad vast te stellen. »

Door de uitslagen van studies gesteund op den prijs van het materieel en op zijn duur, bewijst de maatschappij dat de normale industrieele afschrijving van de lijnen, van het materieel, van de uitrusting, van de

de renouvellement des sommes qu'elle lui verse chaque année. Il incombe dès lors à ceux qui prétendent que cette dotation est exagérée de fournir la preuve que les bases en sont mauvaises et ne représentent pas l'amortissement normal. Jusqu'à ce jour cette preuve n'a pas été apportée.

* * *

Il y a des optimistes qui espèrent — la compression des dépenses d'exploitation ayant été réalisée, — une amélioration de la situation de la Société Nationale des Chemins de fer Belges du fait de l'amélioration de la conjoncture, et ils font état du relèvement de la courbe du trafic des voyageurs et des marchandises pour affirmer que déjà la situation s'améliore.

Ce relèvement du trafic est un fait et nous sommes heureux de le constater car il est l'indice certain de l'amélioration notable de la situation économique du pays. Mais, si le diagramme présenté plus haut nous montre pour 1935 une progression dans les recettes du service-voyageurs, — et cette progression s'est accentuée au cours de l'année 1936 — un autre diagramme nous montre qu'en 1935, malgré un relèvement du nombre des tonnes-kilomètre, les recettes du service-marchandises sont en décroissance sur 1934. Ce fait provient de la diminution des tarifs imposée à la Société par le Gouvernement en janvier 1935 lorsque l'index était à 642.

Or, par suite du relèvement des salaires et des pensions, commandé par le taux de l'index, en raison de la charge toujours croissante des pensions et de la nécessité de suivre une allure de réparations des locomotives parallèle à l'augmentation du trafic,

gebouwen en van de kunstwerken haar verplicht haar vernieuwingsfonds te stijven met de sommen die zij ieder jaar in dit fonds stort. Derhalve behoort het aan diegenen die beweren dat deze dotatie overdreven is, het bewijs te leveren dat de grondslagen daarvan slecht zijn en niet de normale aflossing vertegenwoordigen. Tot nogtoe werd dit bewijs niet geleverd.

* * *

Er zijn optimisten die vermits de inkrimping der exploitatieuitgaven werd verwezenlijkt, een verbetering in den toestand van de Nationale Maatschappij verhoppen door het feit van de verbetering van de conjunctuur, en zij steunen op de verhooging van de curve van het reizigersverkeer en van het goederenverkeer, om te bevestigen dat de toestand reeds verbeterd.

Deze toeneming van het verkeer is een feit en wij stellen het met genoeg vast, omdat het een zeker voorteken is van de merkelijke verbetering van den economischen toestand van het land. Maar zoo het hooger aangehaald diagramma ons voor 1935 een stijging aantoonde in de ontvangsten van den reizigersdienst, — en deze stijging is nog toegenomen in den loop van 1936, — dan bewijst ons een ander diagramma dat, in 1935, ondanks een toeneming van het aantal ton-kilometer, de ontvangsten van den goederendienst gedaald zijn tegenover 1934. Dit feit spruit voort uit de vermindering der tarieven in 1935 door de Regeering aan de maatschappij opgelegd toen het indexcijfer 642 bedroeg.

Welnu, ten gevolge van de verhooging van de loonen en van de pensioenen, ten gevolge van de stijging van het indexcijfer, ten aanzien van den steeds stijgenden last van de pensioenen en van de noodzakelijkheid, het herstel van de locomotieven gelijken

et, enfin, à cause de la hausse des matières premières, les dépenses d'exploitation croissent dans une proportion plus forte que les recettes d'exploitation. C'est ce qui fait prévoir qu'en 1937 le déficit sera non plus de 162 millions, prévu pour 1936, mais de 237 millions.

Les espoirs des optimistes ne se réaliseront donc pas. Une seule chose pourrait influencer favorablement les recettes de la Société : c'est l'augmentation sérieuse du trafic marchandises. Or cette augmentation est fortement freinée par la concurrence de la route. C'est pourquoi ce problème mérite d'être examiné avec attention.

* * *

Coordination rail-route. — Il ne nous est pas possible, au cours de ce rapport déjà trop long, de nous livrer à une étude approfondie de cette question.

Disons seulement que la question des transports publics de personnes a été réglée par la loi du 21 mars 1932 et que cette loi donne satisfaction.

La réglementation des transports publics de marchandises est une question plus épineuse. Car s'il y a lieu de tenir compte de progrès techniques et pratiques réalisés dans la traction automobile et dont on ne peut priver notre économie nationale, il n'est pas possible cependant d'oublier que l'Etat a investi des capitaux importants dans les réseaux ferrés et que ceux-ci, pour pouvoir permettre les bas tarifs, indispensables à l'économie de notre pays, doivent nécessairement pouvoir disposer de transports de marchandises en quantité suffisamment élevée.

Un arrêté-loi de mars 1936, complété par un arrêté royal de mai 1936, a réglementé les transports de marchandises par véhicules automobiles.

Les caractéristiques essentielles de cette réglementation sont :

tred te doen houden met de toeneming van het verkeer, en ten slotte wegens de stijging van de grondstoffen, nemen de exploitatieuitgaven toe in een sterkere verhouding dan de exploitatie-ontvangsten. Dit laat voorzien dat, in 1937, het tekort niet meer 162 miljoen, zooals in 1936 werd voorzien, maar 237 miljoen zal bedragen.

De hoop van de optimisten zal dus niet in vervulling gaan. Een zaak alleen zal een gunstigen invloed kunnen hebben op de ontvangsten van de Maatschappij, namelijk de ernstige stijging van het goederenverkeer.

Welnu, deze stijging wordt fel belemmerd door de mededinging van den weg. Derhalve verdient het vraagstuk aandachtig te worden onderzocht.

* * *

Samenschakeling spoor-baan. — In dit reeds al te lang verslag is het ons niet mogelijk dit vraagstuk grondig te bestudeeren. Het moge volstaan te zeggen dat het vraagstuk van het openbaar personenvervoer geregeld werd bij de wet van 21 Maart 1932 die voldoening schenkt.

De regeling van het openbaar goederenvervoer is van meer neteligen aard. Want zoo men rekening moet houden met de technische en praktische vorderingen op het gebied van het autoverkeer, en waarvan onze nationale economie niet mag verstoken blijven, mag men toch niet vergeten dat de Staat aanzienlijke kapitalen in het spoorwegnet belegt en dat dit laatste, om de voor de economie van ons land onmisbare lage tarieven mogelijk te maken, noodzakelijk moet kunnen beschikken over een tamelijk uitgebreid goederenvervoer.

Een wetbesluit van Maart 1936, aangevuld bij een koninklijk besluit van Mei 1936, heeft het goederenverkeer met autorijtuigen geregeld.

De voornaamste kenmerken van deze regeling zijn :

a) nul ne peut effectuer des transports publics de marchandises *pour compte d'autrui*, sans autorisation délivrée par l'Office des Transports par Route, relevant du Ministère des Transports;

b) les besoins du trafic sont pris en considération pour la délivrance des autorisations;

c) les autorisations sont délivrées pour cinq ans au maximum. Elles peuvent être révoquées en cas d'infraction aux dispositions de l'arrêté ou du Règlement général pris en exécution de celui-ci;

d) quiconque se jugerait lésé par une décision de l'Office des Transports peut exercer un recours auprès du Ministre des Transports;

e) le recours sera examiné par une commission d'appel, composée d'un président et de quatre membres, dont deux choisis parmi les usagers, le troisième parmi les transporteurs par route et le quatrième parmi les exploitants des chemins de fer.

En cas de désaccord, entre l'Office et la Commission d'Appel, le Ministre jugera;

f) le Règlement général faisant l'objet de l'arrêté royal du 9 mai fixe les obligations imposées aux détenteurs d'autorisations, dans l'intérêt des usagers, de la sécurité des transports routiers, et d'une bonne coordination des transports publics des marchandises.

Cette réglementation constitue certainement un pas dans la voie d'une coordination des transports publics des marchandises.

Mais elle ne pourra pas apporter à la Société Nationale une amélioration sensible immédiate, car il a été entendu que les situations acquises seraient respectées et qu'en conséquence l'autorisation ne serait pas refusée à ceux qui au moment de la mise en vigueur de la réglementation, effectuaient déjà les

a) Niemand mag openbaar vervoer van goederen *voor andermans rekening* verrichten zonder toelating van den Dienst voor Wegvervoer, afhangende van het Ministerie van Verkeerswezen;

b) voor de aflevering van deze toelating wordt rekening gehouden met de behoeften van het verkeer;

c) de toelatingen worden voor ten hoogste vijf jaar afgeleverd. Zij kunnen worden ingetrokken in geval van overtreding van de bepalingen van het besluit of van het algemeen reglement ter uitvoering daarvan genomen;

d) alwie zich benadeeld mocht achten door een beslissing van den Dienst voor Vervoer kan in beroep komen bij den Minister van Verkeerswezen;

e) het beroep wordt onderzocht door een commissie voor hooger beroep, samengesteld uit een voorzitter en vier leden waarvan twee gekozen onder de weggebruikers, de derde onder de vervoerders per baan en de vierde onder de spoorwegexploitanten.

Bij gemis van overeenstemming tussen den Dienst en de Commissiën in hooger beroep, doet de Minister uitspraak;

f) het algemeen reglement, voorzien bij het koninklijk besluit van 9 Mei bepaalt de verplichtingen opgelegd aan de houders van toelatingen, in het belang van de weggebruikers, van de veiligheid van het vervoer per baan en van een goede samenschakeling van het openbaar goederenvervoer.

Deze regeling is beslist een stap vooruit op den weg van de samenschakeling van het openbaar goederenvervoer.

Doch zij kan aan de Nationale Maatschappij geen onmiddellijke en merkbare verbetering bezorgen, want het werd verstaan dat met de verworven toestanden rekening zou worden gehouden en dat bijgevolg, de toelating niet zou worden geweigerd aan hen die, bij het van kracht worden

transports pour lesquels l'autorisation est demandée, à condition que les transporteurs en cause observent les dispositions relatives à la sécurité des transports.

Le Département des Transports a été sage de procéder prudemment par étape; sa réglementation et son contrôle doivent graduellement assurer plus de sécurité aux transports routiers, apporter plus d'équité dans la concurrence entre les transporteurs, réaliser une certaine épuration de l'industrie des transports et aboutir à une saine organisation des transports et de la profession de transporteur. Il n'est aujourd'hui qu'au début de sa mission. Il lui appartiendra, après une première période de réglementation et de documentation, de développer son œuvre, dans la suite, et de rechercher s'il ne convient pas de rendre au chemin de fer une plus grande liberté d'action en lui accordant la faculté de conclure avec ses clients fidèles et sous certaines garanties de nature à prévenir tout abus, des contrats particuliers, comme le font les transporteurs par route ou par bateau.

* * *

En exposant plus haut les causes qui avaient agi défavorablement sur les résultats financiers de la Société Nationale des Chemins de fer Belges nous avons cité *la charge excessive des pensions*.

En 1903, la charge des pensions représentait 3.7 p. c. des traitements et salaires.

En 1925, la charge des pensions représentait 9.2 p. c. des traitements et salaires.

De 1931 à 1935 la charge des pensions représentait 23.15 p. c. des traitements et salaires.

Actuellement la charge des pensions représente 27 p. c. des traitements et salaires.

van de regeling, reeds vervoer verrichtten waarvoor toelating werd gevraagd, mits betrokken vervoerders de bepalingen in verband met de veiligheid van het vervoer zouden naleven.

Het Departement van Verkeerswezen heeft verstandig gehandeld met geleidelijk en voorzichtig te werk te gaan; zijn reglement en zijn controle moeten gaandeweg meer veiligheid aan het wegverkeer verzekeren, meer rechtvaardigheid doen heerschen bij de mededinging onder vervoerders, de transportindustrie van ongewenste elementen ontdoen en komen tot een gezonde organisatie van het vervoer en van het vervoerdersbedrijf. Thans staat het bij den aanvang zijner taak. Na een eerste tijdperk van regeling en documentatie, moet het zijn werk uitbreiden en later nagaan of het niet past aan den spoorweg meer vrijheid te laten voor het afsluiten, met zijn trouwe klanten en onder zekere waarborgen tot voorkoming van misbruiken, van particuliere contracten zooals de vervoerders per baan en per schip reeds doen.

* * *

Waar wij hooger de oorzaken aanwezen die op de financieele uitslagen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen een ongunstigen invloed hadden, hebben wij gesproken van den *overdreven last der pensioenen*.

In 1903 vertegenwoordigde de last der pensioenen 3.7 t. h. van wedden en loonen.

In 1925 vertegenwoordigde de last der pensioenen 9.2 t. h. van wedden en loonen.

Van 1931 tot 1935 vertegenwoordigde de last der pensioenen 23.15 t. h. van wedden en loonen.

Thans vertegenwoordigt de last der pensioenen 27 t. h. van wedden en loonen.

On peut prévoir qu'à l'avenir elle atteindra 36 p. c. des traitements et salaires.

La charge que la Société supporte est trop forte parce que celle des exercices antérieurs à 1935 était insuffisante. Si elle n'avait pas eu à supporter les conséquences du passé, la Société aurait pu assurer son service des pensions avec un subside représentant environ 12.5 p. c. des dépenses du personnel.

Mais cette situation n'existerait pas si l'Etat avait constitué des réserves mathématiques et si ces réserves avaient été remises à la Société lors de sa création.

Quelle devrait être, au point de vue de l'équité, la part de la Société et celle de l'Etat dans la charge des pensions?

La part de la Société devrait être celle du montant de la pension des agents en rapport aux seules années où ceux-ci ont été à son service, c'est-à-dire depuis la création de la Société.

Celle de l'Etat devrait être : 1° le montant total des pensions des agents qui étaient déjà pensionnés au moment de la création de la Société Nationale et qui n'y ont donc jamais travaillé; 2° celle qui correspond à la pension des agents pensionnés après la création de la Société dans la mesure des services qui lui ont été rendus.

Au point de vue juridique cette question se présente ainsi : l'alinéa 2 de l'article 4 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société stipule ce qui suit : « L'Etat conservera les profits et les charges de la situation active et passive résultant de la propriété et de l'exploitation de ce réseau, jusqu'à la constitution de la Société. »

Men kan voorzien dat hij zal stijgen tot 36 t. h. van wedden en loonen.

De last die de Maatschappij draagt is te zwaar omdat die van de dienstjaren vóór 1936 ontoereikend was Zoo zij de gevolgen van het verleden niet te dragen had, zou de Maatschappij den dienst der pensioenen hebben kunnen verzekeren met een toelage die ongeveer 12 1/2 t. h. van de uitgaven voor personeel vertegenwoordigt.

Doch deze toestand zou niet bestaan zoo de Staat wiskundige reserves had aangelegd en zoo deze reserves aan de maatschappij bij haar oprichting waren overgemaakt geworden.

Welk zou, naar billijkheid, het aandeel van de Maatschappij en van den Staat in den last der pensioenen moeten zijn ?

Het aandeel van de Maatschappij zou dit moeten zijn van het bedrag van het pensioen der bedienden in verband met de jaren dat dezen in haar dienst waren, d. w. z. vanaf de oprichting der Maatschappij.

Het aandeel van den Staat zou moeten zijn : 1° het totaal bedrag van de pensioenen der bedienden die reeds gepensioneerd waren op het oogenblik van de oprichting der Nationale Maatschappij en die dus nooit bij deze hebben gewerkt; 2° het bedrag dat overeenstemt met het pensioen der na de oprichting van de Maatschappij gepensioneerde bedienden in de mate van de diensten die zij aan den Staat hebben bewezen.

In juridisch opzicht doet het vraagstuk zich als volgt voor : lid 2 van artikel 4 der wet van 23 Juli 1926 tot oprichting van de Maatschappij bepaalt wat volgt : « Tot de oprichting van de Maatschappij blijft de Staat in het bezit van de winsten en de lasten van den actieven en passieven toestand voortspuitende uit den eigendom en de exploitatie van dit net. »

Parmi ces charges se trouve bien, nous semble-t-il, celle de la pension de ses agents.

L'article premier de la même loi précisait que les statuts de la Société ne seront établis et ne pourront être modifiés par le Gouvernement qu'en conformité des dispositions de la présente loi qui sont essentielles ».

Néanmoins, l'arrêté royal arrêtant les statuts de la Société Nationale des Chemins de fer Belges porte à l'alinéa 2 de l'article 9 qu' « Elle (la Société) ne sera tenue à aucune des obligations incombant à l'État belge quant au passé, relativement à l'apport ci-dessus décrit, sauf *pour les contrats en cours et les pensions* dont elle supportera la charge à partir de la date fixée à l'alinéa 1^{er} de l'article 7. »

Cet article des statuts nous paraît en opposition avec le texte de la loi et comme la loi prime les statuts, sa légalité peut être contestée à juste titre.

Le tableau ci-dessous indique clairement la charge qui devrait revenir à chacun. La courbe *c* indiquant la part de la Société tient compte des années pendant lesquelles les agents ont été à son service. La courbe *a* indique la dépense totale des pensions. La différence entre les sommes indiquées par la courbe *c* et la courbe *a* représente la part qui devrait incomber à l'État. Il y a lieu d'y ajouter encore les sommes représentées par la courbe *b* qui représente les pensions de l'ancien régime.

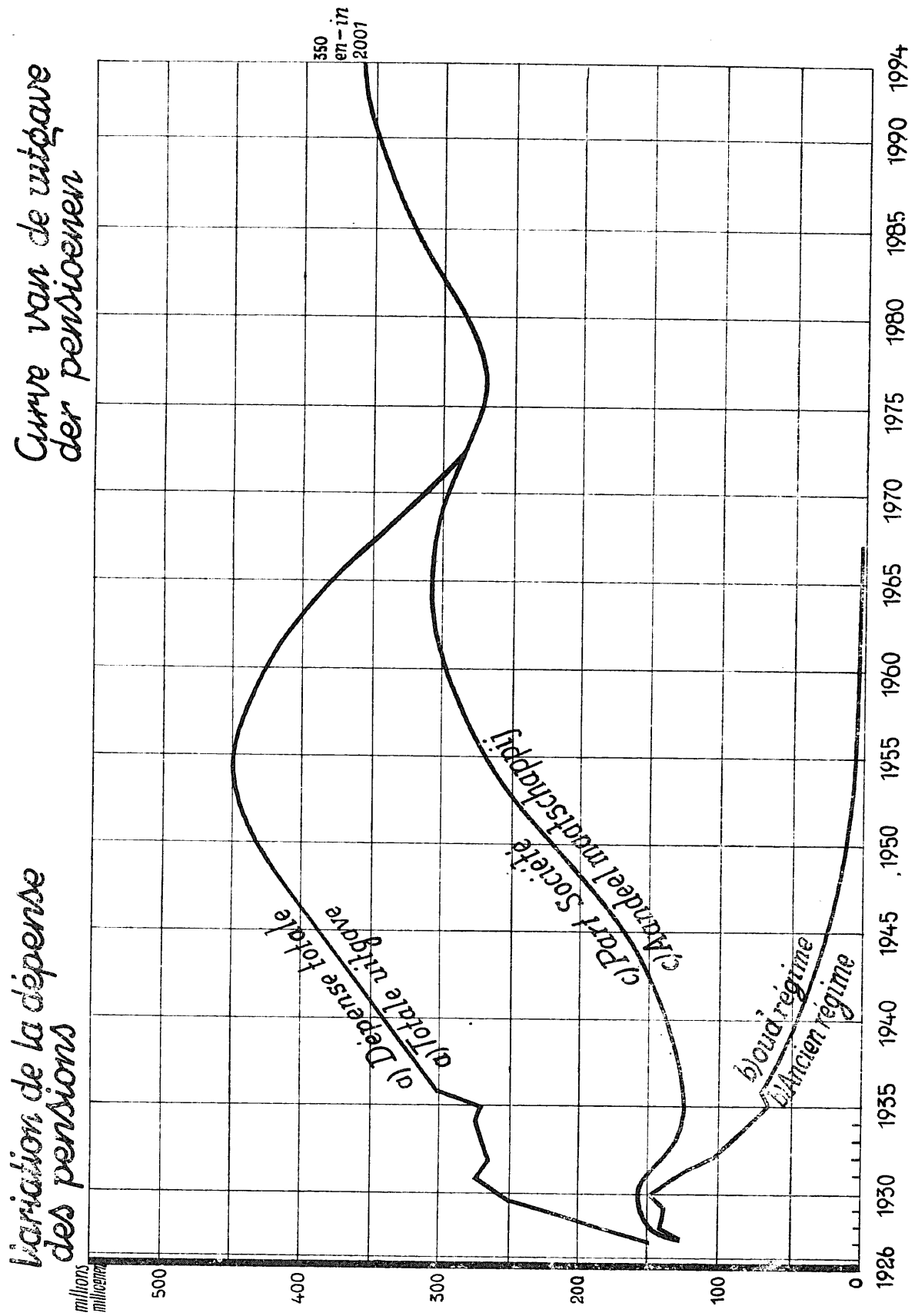
Onder deze lasten komt wel, lijkt ons, deze voor van het pensioen harer beampten.

Artikel 1 der zelfde wet duidde nader aan dat « de statuten van die Maatschappij door de Regeering worden opgemaakt en door haar slechts gewijzigd kunnen worden in overeenstemming met de bepalingen van deze wet, die essentieel zijn. »

Evenwel zegt alinea 2 van artikel 9 van het koninklijk besluit tot vaststelling der statuten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen : « Zij (de Maatschappij) is door geen enkele der verplichtingen gebonden die op den Belgischen Staat rusten wat het verleden betreft, aangaande den hierboven beschreven inbreng, behalve *voor de loopende contracten en de pensioenen* waarvan zij den last zal dragen te rekenen van den in alinea 1 van artikel 7 vastgestelden datum. »

Dit artikel der statuten lijkt ons tegenstrijdig met den wetstekst en, aangezien de wet boven de statuten gaat, kan de wettelijkheid terecht betwist worden.

Onderstaande tabel geeft duidelijk den last aan die aan elk zou moeten toekomen. De kromme *c* duidt het deel aan der Maatschappij en houdt rekening met de jaren waarin de beampten in haar dienst waren. Kromme *a* geeft de totale uitgave voor pensioenen. Het verschil tusschen de sommen aangeduid door de curven *c* en *a* vertegenwoordigt het deel dat ten laste van den Staat zou moeten komen. Daarbij moeten nog gevoegd de sommen weergegeven door de curve *b*, die de pensioenen van het oud regime vertegenwoordigt.



A plusieurs reprises déjà, la Société a fait des démarches auprès du Gouvernement en vue d'amener son intervention dans les dépenses de pensions, pour une part correspondant aux services rendus par le personnel à l'ancienne administration des chemins de fer de l'État. Les démarches n'ont pas abouti jusqu'à présent.

Nous souhaitons cependant voir l'État reprendre cette lourde charge, parce que nous estimons que le texte de la loi aussi bien que l'équité commandent qu'il en soit ainsi.

Et puis, il saute aux yeux que la Société ne peut pas continuer à clôturer chaque exercice par des pertes de 100, 150, 200 ou 250 millions de francs. Tôt ou tard, l'État devra intervenir car, sinon, la Société sera acculée à une situation intenable. Sur quelle base se fera cette intervention? Nous préférons voir l'État prendre à sa charge une dette qui est la sienne que de lui voir octroyer des subsides déguisés à l'occasion de travaux d'électrification, de réfection de voies, de restauration de voitures métalliques ou à titre d'indemnité pour perte de recettes à l'occasion de réduction de tarifs.

Il ne faut pas de déplacement de responsabilités. Que l'État cesse d'endorser à autrui ses dettes, et que la Société, dont l'autonomie a été voulue, ne compte que sur elle pour assurer l'équilibre de sa situation financière. C'est ce que l'intérêt général exige. Un régime de subsides détruirait dans la Société tout esprit d'initiative et d'émulation et tendrait à substituer un régime de vie facile à celui qui est basé sur le sens des responsabilités.

* * *

Tarifs. — Nous avons indiqué plus haut qu'en janvier 1935 le gouvernement, dans un but de soutien de sa

Herhaaldelijk reeds heeft de Maatschappij stappen aangewend bij de Regeering om haar tusschenkomst te bekomen in de uitgaven voor pensioenen, voor een deel overeenkomend met de door het personeel bewezen diensten aan het vroeger Bestuur der Staatsspoorwegen. Deze stappen hadden tot hertoe nog geen uitslag.

Wij zouden nochtans wenschen dat de Staat dezen zwaren last overnam, omdat wij oordeelen dat de wetstekst dit even goed als de billijkheid eischt. Daarbij springt het in het oog dat de Maatschappij niet kan voortgaan met elk dienstjaar te sluiten met verliezen van 100, 150, 200 of 250 miljoen frank. Vroeg of laat zal de Staat moeten tusschenkomen, zooniet wordt de Maatschappij in een onhoudbaren toestand gebracht. Op welken grondslag, deze tusschenkomst? Wij verkiezen den Staat een schuld die de zijne is te zijnen laste te zien nemen, liever dan hem vermomde subsidies te zien toekennen bij werken voor electrificatie, wegenherstelling, bouw van metalen spoorwagens of ten titel van vergoeding wegens verlies van inkomsten door tariefvermindering.

De verantwoordelijkheid moet niet verplaatst worden. Dat de Staat op houde zijn schulden op anderen te schuiven en dat de Maatschappij, waarvan de zelfstandigheid gewild werd, slechts op haar eigen steune om haar financieel evenwicht te verzekeren. Dit eischt het algemeen belang. Een regime van toelagen zou bij de Maatschappij allen geest van initiatief en wedijver smoren en zou er toe strekken een regime van gemakkelijk leven in de plaats te stellen van het regime, gevestigd op verantwoordelijkheidszin.

* * *

Tarieven. — Wij hebben hierboven aangeduid dat in Januari 1935 de Regeering, ten einde haar deflatie-

politique de déflation, avait exigé un abaissement de 10 p. c. des tarifs-marchandises. A cette époque, l'index-number était à 642, et il apparaissait logique, puisque les prix de gros et de détail avaient considérablement diminués, de tenir compte dans les tarifs de transport par rail de la baisse générale. Le Gouvernement s'était d'ailleurs engagé à indemniser la Société de la perte de recette qui en résulterait. L'indemnité due, de ce chef, à la Société s'élève pour 1935 à 44,700,000 francs. Elle a été portée en recettes d'exploitation et figure dans le bilan de l'exercice 1935 sous le poste « débiteurs divers ». Cependant, le Gouvernement actuel a soulevé des objections au paiement de cette indemnité.

La presse nous a appris, il y a quelques jours, que la Société faisant état de son déficit d'exploitation de 1936 et de la prévision de déficit de 235 millions en 1937, et, se basant sur le relèvement considérable des prix de gros et de détail, avait sollicité du Gouvernement l'autorisation d'annuler la baisse de 10 p. c. appliquée à partir du 20 janvier 1935 aux barèmes de marchandise et de relever ensuite de 10 p. c. l'ensemble des tarifs de marchandises et de voyageurs (en ce qui concerne ces derniers, la hausse ne devait être que de 5 p. c. pour les transports en 2^{me} classe).

Le Gouvernement s'est opposé à tout relèvement. Il a évidemment estimé que, malgré le redressement général de la situation économique, l'industrie continue à être en butte à de sérieuses difficultés et ne serait pas en mesure de supporter une majoration de l'ampleur envisagée. Il faut éviter, en effet, que la reprise économique ne soit sérieusement entravée. La production nationale risquerait de perdre, en dépit d'efforts acharnés, de nombreux débouchés que lui dispute, tant en Belgique que sur les marchés exté-

politiek te steunen, een verlaging geëischt had van 10 t. h. op de goedertariefen. Toen stond het index-number aan 642 en scheen het logisch vermits de prijzen in 't groot en in 't klein aanzienlijk gedaald waren, rekening te houden met de algemeene daling in de tariefen van spoorvervoer. De Regeering had zich trouwens verbonden de Maatschappij te vergoeden voor het daaruit voortspruitende inkomstenverlies. De uit dien hoofde verschuldigde vergoeding bedraagt voor 1935 44,7 millioen frank. Zij werd in exploitatie-inkomsten ingeschreven en staat in de balans van het dienstjaar 1935 onder den post « verschillende schuldenaars ». Nochtans heeft de huidige Regeering bezwaren opgeworpen tegen de betaling dezer vergoedingen.

Door de pers hebben wij voor enkele dagen vernomen dat de Maatschappij, steunende op haar exploitatietekort van 1936, op het geraamd tekort van 235 millioen in 1937, en bovendien op de aanzienlijke stijging der groot- en kleinhandelsprijzen, aan de Regeering toelating had gevraagd de verlaging van 10 t. h. in te trekken, die vanaf 20 Januari 1935 voor de tariefen der goederen was toegepast, en naderhand alle tariefen voor goederen en voor reizigers met 10 t. h. te verhoogen. (Voor deze laatsten zou de verhooging slechts 5 t. h. bedragen voor het vervoer in tweede klasse).

De Regeering heeft zich tegen die verhooging verzet. Zij heeft klaarblijkelijk geoordeeld dat, ondanks de algemeene heropleving van den economischen toestand, de nijverheid voort te strijden heeft met ernstige moeilijkheden en niet bij machte zou zijn een verhooging van den overwogen omvang te dragen. Men moet inderdaad vermijden dat de economische hervatting ernstig gehinderd worde. De nationale voortbrengst zou ondanks krachtadige inspanningen gevaar lopen talrijke afzetgebieden

rieurs, une concurrence étrangère solidement épaulée par des mesures de protection de toute espèce.

Nous regrettons, cependant, que le Gouvernement se soit opposé à l'annulation de la baisse de 10 p. c. appliquée à partir du 20 janvier 1935 au barème de marchandise. Il nous paraît, en effet, que depuis cette date la hausse des prix de détail et tout particulièrement celle des prix de gros justifiaient un retour aux barèmes en cours de 1930 à 1934.

Il y a un danger évident de laisser s'accumuler des déficits d'exploitation auxquels s'ajoute la perte reportée des exercices antérieurs. A ce régime, la Société finira par se trouver dans une situation intenable qui compromettra sa politique d'amélioration et qui pourrait rendre nécessaires un jour de lourds sacrifices. Car le dilemme se pose : ou la Société jouira des recettes suffisantes et alors elle continuera sa politique d'amélioration, ou ces recettes lui seront refusées et alors il lui sera impossible de continuer à améliorer son réseau. Après les efforts méritoires accomplis depuis dix années, on ne peut envisager une politique qui aboutirait à la chute du réseau. Une aussi mauvaise politique ne serait d'ailleurs pas sans conséquence pour nos industries, puisque à une diminution notable des recettes doit fatalement correspondre une diminution notable des commandes de locomotives, wagons, rails, traverses, etc.

D'autre part, nous ne comprenons pas qu'on refuse d'employer en faveur de la Société Nationale des Chemins de fer Belges une méthode qui fut utilisée

te verliezen waarvoor zij, zoowel in België als op de vreemde markten, buitenlandsche mededinging ondergaat die sterk gesteund wordt door beschermingsmaatregelen van allerlei aard.

Wij betreuren evenwel dat de Regeering zich verzet heeft tegen de intrekking der verlaging van 10 t. h. toegepast vanaf 20 Januari 1935 op de tarieven der goederen. Het komt ons inderdaad voor dat sedert dien datum de daling der kleinhandelsprijzen en vooral deze der groothandelsprijzen, een terugkeer billijkte naar de tarieven gangbaar van 1930 tot 1934.

Er ligt een klaarblijkelijk gevaar in de ophooping van exploitatietekort, waaraan het overgedragen verlies der vorige dienstjaren bijkomt. Met dat stelsel zal de Maatschappij zich ten slotte in een onhoudbaren toestand bevinden, welke haar politiek van verbetering in gevaar zal brengen en op een bepaalden dag zware opofferingen zou kunnen vergen. Want men staat voor de keuze : ofwel zal de Maatschappij toereikende ontvangsten boeken, en dan zal zij haar politiek van verbetering voortzetten, ofwel zullen deze ontvangsten haar geweigerd worden en dan zal het haar onmogelijk zijn het net voort te verbeteren. Na de verdienstelijke pogingen, sedert tien jaar in het werk gesteld, kan men een politiek welke zou uitloopen op de inzinking van het net niet overwegen. Een dusdanige verkeerde politiek ware trouwens niet zonder gevolgen voor onze nijverheidsbedrijven, vermits een aanzienlijke vermindering van ontvangsten fataal zou gepaard gaan met een merkelijke vermindering van bestellingen van locomotieven, waggons, sporen, dwarsliggers, enz.

Anderdeels zouden wij niet begrijpen dat men zou weigeren ten bate van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen eem ethoden

par l'honorable M. Van Zeeland pour restaurer l'économie nationale. Afin de rendre à notre industrie une marge bénéficiaire, indispensable à sa vie, le Premier Ministre s'appliqua à faire hausser les prix de vente sans augmenter le prix de revient. Cette politique a été couronnée d'un succès incontestable. La méthode n'est-elle plus bonne lorsqu'il s'agit de notre railway et celui-ci sera-t-il le seul auquel on interdira le remède qui a été salutaire à toute l'industrie?

La dévaluation, dans ce cas, lui aura été particulièrement défavorable puisque à cause d'elle ses prix de revient auront été augmentés alors que ses prix de vente ne peuvent subir aucune hausse.

Une chose d'ailleurs nous a particulièrement frappé. Le jour où la presse faisait connaître la décision du Gouvernement de s'opposer à tout relèvement des tarifs, elle annonçait également une hausse des prix du charbon. On ne peut nier que la hausse du prix du charbon ait une répercussion défavorable sur l'industrie; elle affecte particulièrement l'exploitation du railway, grand consommateur de combustible. Et alors, nous estimons qu'il n'est pas logique de refuser au railway l'augmentation raisonnable de ses prix de vente alors qu'il perd de l'argent, tandis qu'on autorise cette augmentation en faveur des charbonnages qui en gagnent.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous croyons que le Gouvernement devrait examiner à nouveau cette question de relèvement des tarifs.

D. — AMÉLIORATION DES CONDITIONS D'EXPLOITATION.

En ces dernières années, à l'occasion de la discussion des budgets du Ministère des Transports, notre honorable ancien collègue M. Waucquez, avait, dans des rapports, soigneusement étu-

aan te wenden die gebruikt werd door den geachten heer Van Zeeland om 's lands economie te herstellen. Ten einde onze nijverheid een winstmarge te bezorgen die onontbeerlijk is voor haar bestaan, beijverde de Eerste-Minister zich de verkoopprijzen te doen stijgen zonder den kostprijs te verhoogen. Deze politiek werd bekroond met een onbetwistbaren bijval. Is de politiek niet meer goed wanneer het onze spoorwegen betreft, en zullen deze de eenige zijn aan wie men het redmiddel zal verbieden dat heilzaam was voor gansch de nijverheid? De devaluatie zal haar in dat geval uiterst ongunstig geweest zijn, vermits dienvolgens hun kostprijzen stegen terwijl hun verkoopprijzen geen enkele verhooging mogen ondergaan.

Een zaak heeft ons trouwens bijzonder getroffen. Den dag dat de pers het besluit bekend maakte van de Regeering zich tegen alle tariefverhoging te verzetten, kondigde zij insgelijks een verhoging der steenkoolprijzen aan. Men kan niet betwisten dat de verhoging van de steenkoolprijzen een ongunstigen weerslag op de nijverheid heeft; zij treft voornamelijk de exploitatie van de spoorwegen, groote verbruikers van brandstof. En derhalve meenen wij dat het niet logisch is aan het spoor de redelijke verhoging van zijn verkoopprijzen te weigeren, terwijl het geld verliest en terwijl deze verhoging toegelaten wordt ten bate van de koolmijnen die er winnen.

Om deze redenen meenen wij dat de Regeering het vraagstuk der verhoging van de tarieven opnieuw zou moeten onderzoeken.

D. — VERBETERING VAN DE EXPLOITATIEVOORWAARDEN.

In den loop der laatste jaren, en bij gelegenheid van de bespreking der begrootingen van Vervoerwezen, had onze geachte oud-collega, de heer Waucquez, in zorgvuldig bestudeerde

diés et présentant un très vif intérêt, préconisé comme moyen de rénovation de notre railway deux solutions : celle de la Jonction et celle du Métropolitain électrique de Belgique.

Le sujet ayant été alors traité d'une façon très complète, il ne nous paraît pas opportun de nous étendre à nouveau sur ces questions. Mais afin de renseigner le Sénat sur l'état de la question, il nous a paru utile de demander au distingué président de l'Office National de la Jonction de nous fournir les renseignements sur l'activité de cet organisme. C'est à son obligeance que nous devons l'intéressante communication qui suit. Nous l'en remercions très vivement.

I. *Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi (O.N.J.)*

L'O.N.J. fut créé par la loi du 11 juillet 1935. Ses statuts firent l'objet de l'arrêté royal du 20 août 1935. Le conseil d'administration, réuni pour la première fois le 20 septembre suivant, se mit immédiatement à l'œuvre.

Au point de vue ferroviaire les travaux débutent par la mise en adjudication des trois ponts, situés sur le viaduc du Midi au-dessus des rues de la Fontaine, Sallaert et Basse.

Adjugée pour 980,187 francs, cette entreprise est terminée; elle contribue à la remise en ordre du quartier et permettra de remblayer le viaduc au moyen des déblais à provenir du tunnel.

L'O.N.J. porta toutefois une attention particulière à l'étude du tunnel.

En vue d'entamer l'ouvrage le plus tôt possible, le Conseil jugea expédient de diviser le chantier en trois secteurs. Le premier : entre les rues des Brigittines et de l'Hôpital; le deuxième entre les rues de l'Hôpital et de Loxum; le troisième entre la rue de Loxum et la rue Linné.

verslagen die zeer belangwekkend waren, voor de heropleving van ons spoornet twee oplossingen aangeraden: deze van de verbinding en die van den electrischen metropolitain van België.

Daar het onderwerp destijds zeer volledig werd behandeld, blijkt het ons niet gelegen opnieuw over deze vraagstukken uit te wijden. Doch om den Senaat in te lichten over den stand van het vraagstuk, kwam het ons nuttig voor den geachten voorzitter van den Nationalen Dienst der Verbinding om inlichtingen te verzoeken over de werking van dit organisme. Het is aan zijn welwillendheid dat wij de volgende belangwekkende mededeeling danken. Wij zijn er hem zeer erkentelijk voor.

I. *Nationale Dienst voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding. (N.D.V.)*

De N.D.V. werd in 't leven geroepen door de wet van 11 Juli 1935. Zijn statuten waren het voorwerp van het koninklijk besluit van 20 Augustus 1935. De Beheerraad, die de eerste maal bijeenkwam op 20 September daarop, zette zich dadelijk aan het werk.

Op spoorweggebied beginnen de werken met de aanbesteding van de drie bruggen, op het viaduct van het Zuidstation boven de Fontein-, Sallaert- en Diepestraten.

Toegewezen voor 980,187 frank, is deze onderneming klaar; aldus, komt er weer orde in de wijk en kan het viaduct worden opgehoogd met den graafgrond van de tunnel.

De N.D.V. zal de tunnel grondig bestudeeren.

Om het werk zoo spoedig mogelijk aan te vatten, oordeelde de Raad gepast de werf in drie sectoren te verdeelen. De eerste tusschen de Brigittinen- en Gasthuisstraat, de tweede tusschen de Gasthuis- en Loxumstraat; de derde tusschen de Loxum- en Linnaeusstraat.

Afin de fournir aux soumissionnaires du premier secteur des indications plus précises que les sondages de reconnaissances de 1909 et de 1930, de prévoir toutes mesures de conservation pour l'Eglise de la Chapelle, problème plus délicat que celui de l'Eglise de Ste-Gudule et d'éviter surtout les augmentations de prix qui proviennent des incertitudes sur les risques d'une entreprise, l'Office fit exécuter une quarantaine de sondages nouveaux.

Les plans définitifs prévoient un point d'arrêt à la place de la Chapelle ainsi que des dispositions techniques propres à réaliser l'insonorité et l'aération du tunnel.

Le premier résultat sera obtenu, à concurrence de 90 p. c. par le captage du bruit à l'origine et le surplus par des dispositions subsidiaires.

Quant à l'aération, l'air du tunnel sera soumis à un renouvellement constant, ce qui permettra l'emploi, sans aucun inconvénient, de tous les modes de traction : électrique, à essence et à vapeur.

La démolition des immeubles compris dans ce parcours a permis de constater que tous étaient vétustes et délabrés, nombreux même étaient les taudis, dont la disparition s'imposait pour l'hygiène publique.

En séance du 20 octobre 1936, le Conseil d'Administration a approuvé pour le prix de 33,224,583 francs l'adjudication des travaux du premier secteur comportant 368 mètres de tunnel et 135 mètres de parcours à ciel ouvert, soit en tout 503 mètres.

Conséquence heureuse du soin avec lequel le cahier des charges et les plans avaient été dressés, le prix de l'adjudication est particulièrement modéré. Il ne dépasse pas d'ailleurs, ramené aux mêmes données, les évaluations fournies en mars 1935 à l'appui de la proposition de loi créant l'Office National de la Jonction.

Om aan de inschrijvers voor den eersten sector nauwkeuriger gegevens te verstrekken dan de peilingen in 1909 en 1930, alle maatregelen van behoud te voorzien voor de Kappelkerk, kiescher vraagstuk dan dit van Sint-Goedele, en vooral om prijsverhoogingen te voorkomen wegens de ongekende risico's van de onderneming, deed de Dienst tot een veertigtal nieuwe peilingen overgaan.

De definitieve plans voorzien een stopplaats op de Kapelleplaats, alsook technische inrichtingen voor geluidloosheid en verluchting van de tunnel.

De eerste uitslag zal, ten beloope van 90 t. h., worden bekomen door het opvangen van het geluid aan den oorsprong en het overige door bijkomende installaties.

Inzake verluchting zal de lucht van de tunnel bestendig worden vernieuwd zoodat men zonder bezwaar zal kunnen rijden met electriciteit, benzine en stoom.

Uit de slooping van de gebouwen op dit vak is gebleken dat zij allen oud en vervallen waren, velen zelfs waren krotten waarvan de verdwijning in het belang van de volksgezondheid was geboden.

Ter vergadering van 20 October 1936 heeft de Raad van Beheer, voor den prijs van 33,224,583 frank, de aanbesteding toegewezen van de werken van den eersten sector die 368 meter tunnel bedragen en 135 meter in open lucht, zegge samen 503 meter.

Als gelukkig gevolg van de zorg waarmede lastenkohier en plans waren opgemaakt, is de prijs van de aanbesteding ongemeen laag. Hij is trouwens niet hooger, herleid tot dezelfde gegevens, dan de ramingen in Maart 1935 verstrekt tot staving van het wetsvoorstel houdende oprichting van den Nationalen Dienst van de Verbinding.

Deux faits considérables se sont, en effet, produits depuis cette date : la dévalorisation du franc et les mesures d'ordre social décrétées en 1936. Mais il y a plus : la nouvelle entreprise comporte des suppléments d'ordre constructif, urbanistique et de protection de la population dont la non exécution simultanée eût constitué — du point de vue de l'intérêt général — une omission regrettable, à savoir :

1^o un collecteur adossé à la paroi-Est du tunnel et demandé par la Ville de Bruxelles pour recueillir toutes les eaux usées de la partie haute de la Ville et libérer ainsi les pertuis de la Senne dans leur passage à travers les boulevards du centre.

2^o entre la rue de l'Hôpital et la rue des Alexiens, un garage d'un demi-hectare, compris entre le plafond du tunnel et les caves des immeubles à reconstruire, aménagé suivant les prescriptions de l'autorité militaire pour servir d'abri contre les attaques aériennes ;

3^o des points d'appui pour les constructions à ériger au-dessus du tunnel en supprimant tous les déblais ultérieurs ;

4^o l'établissement complet de la voirie nouvelle avec égouts et gâines destinées au service des régies en vue de permettre la reconstruction immédiate, dès l'achèvement de l'ouvrage.

Les travaux dans le premier secteur étant déjà entamés, les déblais exécutés entre la rue des Brigittines et la rue des Alexiens, ne laissent apparaître rien d'anormal et l'entrepreneur entrevoit l'achèvement de son entreprise pour fin décembre 1937.

L'Office, de son côté, mettra le second secteur en adjudication dans le courant du premier semestre de 1937, ce qui en permettra l'achèvement pour fin 1938.

Poursuivis dans les mêmes conditions, les travaux du troisième et der-

Twee belangrijke gebeurtenissen deden zich sedertdien voor : de devaluatie van den frank en de sociale maatregelen in 1936 uitgevaardigd. Doch er is meer : de nieuwe onderneming bedraagt aanzienlijke bijwerken op het stuk van gebouwen, urbanisme en bescherming van de bevolking, waarvan de niet gelijktijdige uitvoering — ten aanzien van het algemeen belang, — een betreurenswaardig verzuim ware geweest, te weten :

1^o een moerriool tegen den oostervand van de tunnel, door de stad Brussel aangevraagd, om het afvalwater op te vangen van de bovenstad en aldus de schachten van de Zenne op haar doortocht langs de centrale lanen te ontlasten ;

2^o tusschen de Gasthuis- en de Alexianenstraat, een schuilplaats van een halve hectare, begrepen tusschen het gewelf van de tunnel en de kelders der herop te bouwen huizen en ingerecht volgens de voorschriften van de militaire overheid om te dienen bij luchtaanvallen ;

3^o steunpunten voor de gebouwen boven de tunnel met afschaffing van alle latere graafwerken ;

4^o de volledige aanleg van de nieuwe wegen met riolen en schachten voor de gemeentebedrijven om, onmiddellijk na voltooiing van het werk, tot heropbouw te kunnen overgaan.

Daar de werken in den eersten sector reeds werden begonnen, zoo bracht het graafwerk tusschen de Brigittinnen en de Alexianenstraat niets abnormaals aan het licht en de aannemer voorziet het einde van zijn onderneming tegen einde December 1937.

Van zijn kant, zal de Dienst den tweeden sector aanbesteden in den loop van het eerste halfjaar 1937, zoodat hij tegen einde 1938 klaar zal zijn.

In dezelfde voorwaarden voortgezet, zouden de werken van den derden

nier secteur seraient terminés à leur tour pour fin 1939, date intéressante en elle-même, mais qui l'est plus encore par les mesures que l'Office compte prendre pour permettre la reconstruction des immeubles, au premier et au deuxième secteur dès leur achèvement respectif.

Dans l'ordre ferroviaire toujours, l'O.N.J. a une seconde mission à remplir.

Il accorde son concours financier à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges pour le relèvement des gares du Nord et du Midi et la transformation de leurs installations. Cette intervention financière implique l'examen et l'approbation par les deux organismes de tous les travaux de gares, l'exécution elle-même devant appartenir à la Société Nationale.

Les plans, arrêtés pour le Nord, comportent sept phases et cinq pour le Midi, d'une durée totale et égale de cinq ans pour chacune des gares. Cette division a été établie par la Société Nationale en vue de maintenir le trafic normal et de causer la moindre gêne aux voyageurs.

La Société Nationale a adjugé déjà différents travaux préparatoires à Bruxelles-Midi pour un montant de l'ordre de 10 millions.

Les mesures principales sur lesquelles l'O.N.J. et la Société Nationale des Chemins de fer Belges se sont mis d'accord comportent :

1^o l'établissement de la gare du Midi à 22 voies pour l'utiliser à la fois comme gare de passage et gare de formation;

2^o l'établissement de la gare du Nord en gare de passage à 12 voies;

3^o la suppression de la gare de l'Allee-Verte et de son raccordement;

4^o En sus des passages sous voies, prévus au Midi au droit de la rue

en laaaten sector op hun beurt tegen einde 1939 klaar zijn, welke datum op zichzelf van belang is, doch die het nog veel meer is wegens de maatregelen die de Dienst voornemens is te treffen met het oog op den heropbouw van de gebouwen in den eersten en tweeden sector zoodra deze respectievelijk zullen klaar zijn.

Op spoorweggebied, heeft de N.D.V. nog een tweede taak te vervullen.

Hij verleent zijn financieele hulp aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de ophooging van de Noord- en Zuidstations en den ombouw hunner installaties. Deze financieele tusschenkomst bedraagt het onderzoek en de goedkeuring door beide organismen van al de werken aan de stations die zelf door de Nationale Maatschappij moeten worden uitgevoerd.

De voor het Noordstation vastgestelde plans bedragen zeven fazen en vijf voor het Zuidstation met een totalen en gelijken duur van vijf jaar voor elk der stations. Deze verdeling werd voorzien door de Nationale Maatschappij met het oog op de handhaving van het normaal verkeer en het grootste gemak voor de reizigers.

De Nationale Maatschappij heeft reeds verschillende voorbereidende werken voor Brussel-Zuid toegewezen voor een totaal van 10 miljoen.

De voornaamste maatregelen waarover de N.D.V. en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen het eens zijn bedragen :

1^o de inrichting van het Zuidstation met 22 sporen om tevens te dienen als doorrijstation en vormingsstation;

2^o de inrichting van het Noordstation in doorrijstation met 12 sporen.

3^o de afschaffing van het Groendreefstation en zijn aansluiting.

4^o behalve de doorgangen onder de sporen, in het Zuidstation voorzien

Théodore Verhaegen et au Nord au droit des rues Allard, Rogier et avenue de la Reine, l'établissement de deux passages supplémentaires : l'un rue des Palais et l'autre rue du Pavillon en manière telle que la muraille de Chine constituée par le chemin de fer et coupée actuellement par le seul passage supérieur de l'avenue de la Reine, sera traversée désormais sur le territoire de la commune de Schaerbeek par cinq passages inférieurs au niveau de la voirie environnante;

5° l'organisation en commun par l'O.N.J. et la Société Nationale des Chemins de fer Belges d'un concours d'architectes à double épreuve pour l'urbanisation des abords de la gare de Bruxelles-Midi et la confection des plans de la nouvelle gare. Ce concours a été clos le 1^{er} décembre et a réuni dix-sept participants. Le jury procédera incessamment à l'examen des projets.

Par suite de l'étude très poussée, qui fut faite du premier tronçon du tunnel et des corrections automatiques que son exécution même suggéra, la mission ferroviaire de l'Office retiendra moins — désormais — l'attention du Conseil d'Administration, il en ira tout autrement par contre de la *mission urbanistique*.

Dans le principe, pour les auteurs des conventions-lois de 1903 et 1904, l'exécution de la Jonction Nord-Midi n'avait pour objectif urbanistique que la disparition du quartier de la Putterie et l'élargissement de la rue de l'Empereur, face au Mont des Arts.

Aujourd'hui, les plans d'exécution et l'obligation de démolir les immeubles situés sur le parcours y adjoignent un programme beaucoup plus vaste : la création du boulevard de la Jonction, large de 22 mètres, établi dans l'axe approximatif de la jonction ferroviaire et s'étendant du Boulevard du Midi à l'entrée de la nouvelle gare du Nord.

tegenover de Theodore Verhagenstraat en in het Noordstation tegenover de Allardstraat, de Rogierstraat en de Koninginnelaan, het aanleggen van twee bijkomende doorgangen : een in de Paleizenstraat, de andere in de Paviljoenstraat, zoodat de Chineesche muur die de spoorweg thans vormt en die alleen door den overweg op de Koninginnelaan wordt onderbroken, voortaan op het grondgebied der gemeente Schaerbeek, vijf ondergrondse doorgangen zal bedragen op het peil van de bestaande straten.

5° De gemeenschappelijke inrichting door den N.D.V. van een wedstrijd voor architecten met dubbele proef voor de urbanisatie van den omtrek van het station Brussel-Zuid en het opmaken van de plans van het nieuwe station. Deze wedstrijd werd op 1 December gesloten, 17 architecten namen er aan deel. De jury zal eerlang overgaan tot het onderzoek der ontwerpen.

Ten gevolge van de ver gedreven studie van het eerste vak van den tunnel en van de automatische verbeteringen, die haar uitvoering zelf aanwees, zal de spoorwegtaak van den dienst voortaan minder de aandacht van den Beheerraad gaande maken; maar daarentegen zal het heel anders gesteld zijn met de *urbanisatie-taak*.

In beginsel had, voor de opstellers der overeenkomsten-wetten van 1903 en 1904, de uitvoering der Noord-Zuidverbinding enkel tot urbanistiek doel de verdwijning van de Putterijwijk en de verbreeding van de Keizerstraat, rechtover den Kunstberg.

Thans vergen de uitvoeringsplans en de verplichting de op den doortocht gelegen gebouwen te sloopen daaraan een veel ruimer programma toe : de aanleg van de Verbindingslaan, 22 meter breed, aangelegd in de benaderende aslijn van de spoorverbinding en gaande van de Zuidlaan tot aan den ingang van het nieuwe Noordstation.

A hauteur de la Putterie, le boulevard de la Jonction longe le Mont des Arts.

Une Commission interministérielle s'occupe en ce moment de l'organisation d'un concours international d'architecture, comportant l'aménagement définitif du site, la construction de la Bibliothèque Albertine et l'agrandissement des Musées.

En vue de permettre aux concurrents de faire toute suggestion propre à réaliser un ensemble monumental, digne des desseins du Roi Léopold II et de la mémoire du Roi Albert, l'O.N.J. s'est déclaré d'accord pour autoriser les participants à inclure dans leurs projets les abords de la Putterie et le côté occidental de la rue de l'Empereur.

La délicate mission d'urbanisme, dévolue à l'O.N.J., par le transfert à son nom de la propriété de tous les terrains expropriés en vue de leur mise en valeur, comporte deux objets distincts mais d'importance inégale.

Le premier, de réalisation plus aisée, se rapporte au tracé même du boulevard de la Jonction.

Abordant cette tâche, secteur par secteur, l'Office s'est mis définitivement d'accord avec la Ville de Bruxelles pour la partie comprise entre l'Eglise de la Chapelle et la rue de l'Hôpital et concernant notamment la rue des Ursulines et la rue d'Or.

Les expropriations faites jadis en vue du chemin de fer étant insuffisantes pour le nouveau boulevard et le collecteur accolé, l'O.N.J. a procédé à quelques expropriations de faible import dont le coût sera récupéré par la plus-value générale des excédents, mis en bordure d'une grande artère et la plus-value spéciale de nombreuses parcelles qui, situées der-

Ter hoogte van de Putterij, loopt de Verbindingslaan langsheen den Kunstberg.

Een interministerieele Commissie houdt zich thans bezig met de inrichting van een internationalen architectuurwedstrijd, loopende over den definitieven aanleg van dit stadsgedeelte, het bouwen van de Albertbibliotheek en de uitbreiding van de musea.

Ten einde aan de mededingers toe te laten alle voorstellen te doen die een monumentaal geheel kunnen tot stand brengen, de inzichten van Koning Leopold II en de nagedachtenis van Koning Albert waardig, heeft de N.D.V. zich akkoord verklaard om de deelnemers te machtigen in hun ontwerpen de omgeving van de Putterijwijk en de Westelijke zijde van de Keizerstraat te omvatten.

De kiesche taak van urbanisme, toegewezen aan den N.D.V., door het eigendom van al de onteigende gronden met het oog op hun te waarde making op zijn naam te brengen, behelst twee afzonderlijke doeleinden doch van ongelijk belang.

Het eerste, dat gemakkelijker te verwezenlijken is, heeft betrekking op het tracé zelf van de Verbindingslaan.

Deze taak sector voor sector aanvattend, heeft het Bureau zich bepaald akkoord gesteld met de stad Brussel, voor het gedeelte gelegen tusschen de Kapellekerk en de Gasthuisstraat en inzonderheid voor de Ursulinenstraat en de Goudstraat.

Daar de vroegere onteigeningen voor den spoorweg ontoereikend zijn voor de nieuwe laan en de daaraan verbonden moerriool, is de N.D.V. overgegaan tot enkele onteigeningen van gering bedrag, waarvan de kosten zullen verhaald worden door de algemeene waardevermeerdering van de overschietende gronden, gelegen langsheen een groote laan, en de bijzondere

rière d'anciennes bâtisses, n'auraient pu être réalisées qu'à vil prix.

L'étude du tracé s'étendant entre le carrefour des rues Ste-Gudule et de la Montagne et le Jardin Botanique, est activement menée. Tout permet de croire qu'un nouvel accord se produira entre la Ville et l'Office dans des conditions analogues à celles intervenues pour la rue d'Or.

A l'intersection du Boulevard de la Jonction (ancienne rue Pachéco) et du Boulevard du Jardin Botanique, le projet prévoit, grâce à la dénivellation du terrain et à une emprise dans l'Hôpital St-Jean désaffecté, la possibilité de faire le croisement des deux artères à niveau différent, le Boulevard de la Jonction passant sous le Boulevard du Jardin Botanique.

En ce qui concerne le Jardin Botanique, l'ambiance fait obstacle à la croissance des plantes; le Conseil des Ministres a donc décidé son transfert en un endroit plus propice, mais le jardin subsistera comme parc public, jardin français dans la partie supérieure, jardin anglais dans l'autre. Le tunnel passera inaperçu en sous-sol; au-dessus des trois pertuis, le boulevard de la Jonction séparant les deux jardins — français et anglais — et aboutissant 200 mètres plus loin à la nouvelle gare du Nord.

Les rues avoisinantes de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, maintenues dans un fâcheux isolement par le mur de clôture du Jardin Botanique, trouveront ainsi un large débouché vers Bruxelles et vers la gare du Nord. Les plans relatifs à cette transformation sont soumis à l'Administration communale intéressée.

Combien plus grave toutefois et plus attachant est le second aspect de la mission urbanistique de l'O.N.J. :

waardevermeerdering van talrijke perceelen die, gelegen achter oude gebouwen, slechts tegen lagen prijs konden verkocht worden.

De studie van het tracé tusschen het kruispunt van de Sinte-Goedelestraat en de Bergstraat en de Kruidtuinlaan, wordt ijverig doorgevoerd. Alles laat verhopien dat er op dit punt een nieuw akkoord zal tot stand komen tusschen de stad en het Bureau in dezelfde voorwaarden als voor de Goudstraat.

Aan het kruispunt van de Verbindingslaan (vroegere Pachécostraat) en de Kruidtuinlaan, voorziet het ontwerp door de verlaging van het terrein en een insprong op het Sint-Janshospitaal, de mogelijkheid beide lanen te doen kruisen op een verschillend peil, daar de Verbindingslaan zal doorlopen onder de Kruidtuinlaan.

Wat den Kruidtuin betreft, belemmert de omgeving den groei der planten. De Ministerraad heeft derhalve besloten den Kruidtuin over te brengen naar een meer geschikte plaats, maar de tuin zal blijven bestaan als openbaar park, Fransch hof in het hooger gedeelte en Engelsch hof in het lager gedeelte. De tunnel zal onopgemerkt doorlopen onder den grond; boven de drie openingen zal de Verbindingslaan die de twee hoven — den Franschen en den Engelschen — scheidt, 200 meter verder, uitloopen op het nieuwe Noordstation.

De aanpalende straten van Sint-Joost-ten-Noode, die jammerlijk afgescheiden liggen door den afsluitingsmuur van den Kruidtuin, zullen aldus een breede opening krijgen naar Brussel en naar het Noordstation.

De plans betreffende deze hervorming zijn aan het betrokken gemeentebestuur voorgelegd.

Heel wat ernstiger evenwel en boeiender, is het tweede uitzicht van de urbanisatietaak van den N.D.V. :

la reconstruction même des immeubles à ériger en bordure du boulevard de la Jonction ainsi qu'à la Putterie.

Des directives et de la politique que, propriétaire des terrains, l'Office adoptera à cet égard, dépend le caractère architectural et séculaire, que doit avoir la reconstruction des régions dévastées de la Capitale.

Le point culminant de l'intérêt est au quartier de la Putterie. Là doit renaître l'ancien centre d'affaires en même temps que la grande voie de communication entre ces complexes architecturaux de réputation universelle : dans la Ville Haute, la place Royale et le Parc et dans la Ville Basse : l'Hôtel de Ville et la Grand-Place.

L'harmonie qui fait le charme et le mérite de ces œuvres maîtresses — est toute entière dans l'inspiration unique de leur conception initiale. En 1775, un décret de l'Impératrice Marie-Thérèse pour la Place Royale et ses abords; en 1695 — peu après le bombardement et l'incendie du centre de la Ville, par le maréchal de Villeroy, une ordonnance du Magistrat de Bruxelles réglant les conditions de la reconstruction.

Le Conseil d'Administration et la Direction de l'O.N.J. n'ignorent, ni ne sous-estiment les pouvoirs qui leur appartiennent ni les responsabilités qui leur incombent en cette matière.

Quel parti tireront-ils des prestigieux exemples du passé qui viennent d'être rappelés? Dans quelles mesure se garderont-ils de la faiblesse de certaines conceptions contemporaines qui — dans la région bruxelloise toujours — ne dépassèrent pas le stade d'un tracé de voirie incontestablement bon, mais permirent — sur la base de lotissements géométriques — des constructions médiocres et disparates qui supprimèrent tout caractère de grandeur?

den wederopbouw zelf van de vaste goederen langsheen de Verbindingslaan tot aan de Putterij.

Van de richtlijnen en van de politiek die het Bureau, eigenaar van de gronden, in dit opzicht zal aannemen, hangt de architecturale en blijvende aard af van den wederopbouw der verwoeste westen van de hoofdstad.

De hoogste belangstelling ligt in de Putterijwijk. Daar moet het vroeger zakencentrum opnieuw verrijzen alsmede de groote verbindingsweg tusschen deze architecturale gebouwen met wereldfaam : in de bovenstad de Koninklijke Plaats en het Park en in de benedenstad, het Stadhuis en de Groote Markt.

De harmonie die de bekoring en de verdiensten van deze meesterwerken uitmaakt, ligt volledig in de eenige inspiratie van hun oorspronkelijke opvatting. In 1775, een decreet van Keizerin Maria-Theresia, voor de Koninklijke Plaats en omgeving; in 1695, na de beschieting en den brand van het centrum van de stad door Maarschalk de Villeroy, een ordonnantie van den magistraat van Brussel waarbij de voorwaarden van den wederopbouw worden geregeld.

De Beheerraad en het Bestuur van den N.D.V. geven zich rekenschap van de hun toegekende rechten alsmede van de verantwoordelijkheid die te dezer zake op hen rust, en zij onderschatten zulks niet.

Welk voordeel zullen zij halen uit voorbeelden uit het verleden die alle aanzien verdienen en zooeven in herinnering werden gebracht?

In welke maat zullen zij zich hoeden voor de zwakheid van sommige hedendaagsche opvattingen die — steeds in de streek van Brussel — niet het stadium te buiten gingen van een wegentracé dat stellig goed is; maar die op de basis van de meetkundige verkavelingen toelieten minderwaardige en uiteenlopende gebouwen op

Comment concilieront-ils la revente avec les obligations imposées à la reconstruction? Prendront-ils — peut-être — dans celle-ci une part directe? Que laissent à leur disposition comme moyens financiers la dotation de 400 millions ainsi que le patrimoine des biens transférés à l'Office?

Toutes questions qui réclament d'indispensables réponses, prématurées pourtant et au sujet desquelles les dirigeants de l'O.N.J. auraient quelque peine à fournir des précisions dès aujourd'hui.

L'essentiel toutefois est acquis. Le Conseil d'Administration et la Direction de l'O.N.J. sont au fait de leur mission en matière urbanistique, mettant en œuvre les possibilités d'action prévues par la loi et les statuts, puisant à toutes les sources d'information et s'entourant de tous les concours requis, ils sont résolus à proposer les solutions adéquates dans le délai que réclame une entreprise de pareille envergure.

Embrassant dans un coup d'œil d'ensemble la tâche réalisée et envisagée par l'Office de la Jonction Nord-Midi pendant les quinze premiers mois de son existence, il me paraît possible de conclure que la formule juridique proposée au Parlement fut heureuse et qu'à l'exemple de la Société Intercommunale pour les Tunnels sous l'Escaut, l'O.N.J. s'acquittera avec satisfaction et célérité de la mission qui lui a été confiée.

II. *Electrification des Chemins de fer belges.*

Cette année n'a amené aucune décision d'exécution, même partielle, ni

te richten die alle krakter van grootheid deden verdwijnen?

Hoe zullen zij den wederverkoop van de gronden overeenbrengen met de verplichtingen opgelegd voor den heropbouw? Zullen zij misschien in dezen heropbouw een rechtstreeksch aandeel nemen? Wat laat de dotatie van 400 miljoen alsmede het bezit van de op het bureau overgedragen goederen te hunner beschikking als financieele middelen?

Al deze vragen eischen een onontbeerlijk antwoord, dat nochtans voorbarig is en waarover de leiders van den N.D.V. eenige moeitezen ouden hebben om nu reeds inlichtingen te verstrekken.

De hoofdzaak nochtans is verkregen. De Beheerraad en het Bestuur van den N.D.V. zijn op de hoogte van hun taak op urbanistiek gebied. Zij zijn vast besloten binnen den termijn gevergd door een onderneming van dergelijken omvang de gepaste oplossing voor te stellen, door het in werking stellen van al de actiemiddelen voorzien door de wet en de statuten en door te putten aan al de bronnen van inlichting en zich te omgeven van al de vereischte medewerking.

In een algemeen overzicht omvattend de taak verwezenlijkt en beoogd door het Nationaal Bureau van de Noord-Zuidverbinding gedurende de eerste vijftien maanden van zijn bestaan, lijkt het mij mogelijk te besluiten dat de juridische formule voorgesteld aan het parlement gelukkig is geweest en dat den N.D.V. naar het voorbeeld van de intercommunale Maatschappij voor de tunnels onder de Schelde, zich met voldoening en spoed zal kwijten van de hem toevertrouwde taak.

II. — *Electrificceering der Belgische Spoorwegen.*

Dit jaar bracht geen enkele beslissing van uitvoering, zelfs gedeeltelijke,

pour le M. E. B., ni pour l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe. Elle fournit néanmoins des renseignements importants sur le problème de l'électrification.

L'expérience de la ligne de Bruxelles-Anvers comptant une année de plus, les résultats ne sont plus influencés comme ceux de l'année dernière par l'Exposition de Bruxelles.

Une statistique très récente, arrêtée en fin novembre et portant sur les six derniers mois de cette année comparés aux mois correspondants de 1934 donne les chiffres suivant :

Juin à novembre 1936.

Trajet Bruxelles-Malines : augmentation 22.3 p. c.;

Trajet Malines-Anvers : Augmentation 10 p. c.;

Trajet Anvers-Malines : augmentation 13.7 p. c.;

Trajet Malines-Bruxelles : augmentation 19.7 p. c.

Ce résultat est évidemment influencé par une certaine augmentation des parcours d'abonnés; il ne traduit pas la recette réelle opérée. Mais il n'empêche que, sans solliciter les chiffres, il est permis de conclure à une augmentation de recettes effectives d'au moins 10 p. c., pourcentage couvrant l'intérêt et l'amortissement du capital investi. D'autre part, il est acquis que les dépenses d'exploitation sous le régime-électricité sont nettement inférieures à celles du régime vapeur.

Cette expérience de la ligne Bruxelles-Anvers, déjà concluante dès à présent, est susceptible de s'améliorer encore, par le remplacement des trains de banlieue maintenus à la vapeur par des trains électriques légers et surtout par l'achèvement de la Jonction Nord-Midi qui permettra la correspondance sur place avec toutes les principales lignes du pays.

noch voor de E.M.B., noch voor de electrificatie der Luxemburgsche en Ourthelijnen. Het bezorgt evenwel belangrijke inlichtingen nopens het vraagstuk der electrificeering.

Daar de proefneming der lijn Brussel-Antwerpen een jaar te meer telt, worden de uitslagen niet meer zooals deze van vorig jaar beïnvloed door de Brusselsche Tentoonstelling.

Een zeer recente statistiek, afgesloten einde November en slaande op de laatste zes maanden van dit jaar, vergeleken met de overeenstemmende cijfers van 1934, geeft de volgende cijfers :

Juni tot November 1936.

Afstand Brussel-Mechelen : vermeerdering 22.3 t. h.;

Afstand Mechelen-Antwerpen : vermeerdering 10 t. h.;

Afstand Antwerpen-Mechelen : vermeerdering 13.7 t. h.;

Afstand Mechelen-Brussel : vermeerdering 19.7 t. h.

Deze uitslag wordt natuurlijk beïnvloed door een zekere vermeerdering der abonnementskaarten; hij vertolkt niet de werkelijke inkomsten. Maar desondanks is het toegelaten, zonder de cijfers aan te houden, tot een vermeerdering van werkelijke inkomsten te besluiten van minstens 10 t. h., percentage dat den interest en de aflossing van het kapitaal dekt. Anderzijds staat het vast dat de uitbatingskosten onder het electrisch regime beduidend lager zijn dan deze onder het stoomregime.

Deze proefneming der lijn Brussel-Antwerpen, thans reeds afdoende, is vatbaar voor nog meer verbetering, door de lokaaltreinen met stoom te vervangen door lichte electrische treinen en vooral door de voltooiing der Noord-Zuidverbinding die de aansluiting ter plaatse zal toelaten met al de hoofdlijnen van het land.

Il importe de faire suivre les résultats de la ligne Bruxelles-Anvers de ceux des automotrices Diesel à huile lourde, mises récemment en service sur la ligne Bruxelles à Charleroi; celles-ci effectuent le trajet en 42 minutes et partent de chacune des deux gares à l'heure fixe : 7 h., 8 h., etc. Là aussi on constate une augmentation de voyageurs analogue à celle de la ligne électrique Bruxelles-Anvers.

Ces résultats établissent que le chemin de fer élargit et récupère sa clientèle-voyageurs dès qu'il modifie son système d'exploitation en substituant aux trains lourds et à horaire intermittent des rames rapides à horaire fixe et fréquent comme le sont les tramways,

Nous ne pouvons pas à l'occasion de ce rapport déjà trop long nous livrer à une étude sérieuse sur les mérites de l'exploitation par l'électricité ou par automotrice. Mais il nous sera permis de constater que l'électricité possèdera toujours à son actif d'être entièrement et totalement belge depuis le moteur jusqu'au courant et d'avoir une puissance indéfinie, transportable sur fil et susceptible d'une réduction de prix importante, ce qui la qualifie pour tous les transports de vitesse de masse et de foule.

L'électricité d'ailleurs, comme l'a établi avec compétence et conviction, M. le Député Hubin, dans son récent rapport sur le Budget des Travaux publics, doit indispensablement se généraliser à grande échelle dans l'organisation de notre industrie nationale comme dans les emplois d'usage familial, sous peine pour le pays d'en subir prochainement un redoutable handicap. Notons à ce sujet que le chemin de fer est appelé à devenir le consommateur de courant le plus puissant et le plus régulier.

Rappelons enfin que M. le Ministre des Transports a eu une initiative heureuse en annonçant son intention de reconstituer la commission minis-

Het past de uitslagen der lijn Brussel-Antwerpen te doen volgen door deze der Diesel-automotrices met ruwolie, onlangs in dienst gesteld op de lijn Brussel-Charleroi; zij leggen den afstand af in 42 minuten en vertrekken uit elke der twee stations op vast uur : 7 uur, 8 uur, enz., Hier ook stelt men een vermeerdering van reizigers vast, gelijkaardig aan deze der electrische lijn Brussel-Antwerpen.

Deze uitslagen bewijzen dat de Spoorweg zijn reizigersklieñteel verruimt en terugwint van zoodra hij zijn uitbatingssstelsel wijzigt door in de plaats der zware treinen, met afwisselende uren, vlugge wagenrijen te stellen met vast en veelvuldig uur, zooals de trams.

Wij kunnen ons in dit reeds te lang verslag niet aan een ernstige studie wijden nopens de verdiensten der exploitatie door electriciteit of door automotrice. Maar het zal ons toegelaten zijn vast te stellen dat de electriciteit toch altijd op haar actief zal hebben, heel en gansch Belgisch te zijn, vanaf den motor tot aan den stroom, en een onbepaalde kracht te hebben, leidbaar per draad en vatbaar voor een belangrijke prijsvermindering, wat haar geschikt maakt voor alle snelvervoer van massa.

De electriciteit trouwens, zooals de heer Volksvertegenwoordiger Hubin het met bevoegdheid en overtuiging vooruitzette in zijn recent verslag over de Begrooting van Openbare Werken, moet onvermijdelijk veralgemeend worden op groote schaal in de inrichting onzer nationale industrie zoowel als in het huishoudelijk gebruik, zooniet ondervindt ons land daarvan binnenkort een verschrikkelijken handicap. Noteeren wij in dit opzicht dat de spoorweg geroepen is om de machtigste en regelmatigste stroomverbruiker te worden. Herinneren wij er ten slotte aan dat de Minister van Verkeerswezen een gelukkig initiatief had toen hij zijn inzicht mededeelde, de Minis-

térielle pour l'étude du M.E.B., l'ancienne commission interparlementaire des X et en adjoignant à ses anciens membres les personnalités techniques dont la présence avait été envisagée par la commission elle-même.

Les conclusions de cette future commission seront d'autant plus intéressantes à apprendre que, depuis la reprise des travaux de la Jonction, l'électrification simultanée de l'étoile ferroviaire dans un rayon de 25 kilomètres de la capitale, desservant ainsi la banlieue bruxelloise jusqu'à Louvain, Ottignies, Hal, Alost, Termonde et Malines, ne rencontre que des partisans.

E. — EXTENSION DES POUVOIRS DU GOUVERNEMENT.

La question de savoir s'il n'y a pas lieu de modifier la loi organique de la Société Nationale des Chemins de fer belges dans le sens d'une extension des pouvoirs du Gouvernement dans les questions intéressant l'économie générale du pays a été agitée en ces derniers temps en dehors du Parlement. Le Gouvernement n'a pas jusqu'à présent manifesté ses intentions à cet égard. Mais puisque la question a été posée dans certains milieux, il a paru utile à votre rapporteur d'examiner ce problème.

On comprend que les préoccupations du Ministre des Transports doivent se placer sur un plan différent de celles du Conseil d'administration de la Société. Le Conseil d'administration a le devoir d'assurer une saine gestion industrielle des intérêts qui lui sont confiés. Le Ministre au contraire doit veiller à ce que l'action du Conseil d'administration, à côté des questions purement techniques qui sont les siennes, ne perde pas de vue le rôle que le chemin de fer doit jouer dans la vie économique et sociale de la Nation. En d'autres termes à côté des prix de revient et de rendement il y a

terielele Commissie voor de E. M. B. terug in te richten, de vroegere interparlementaire Commissie der X, door toevoeging, aan de vroegere leden, van technische personaliteiten waarvan de aanwezigheid door de Commissie zelf in overweging genomen was.

De besluiten dezer toekomstige Commissie zullen des te belangwekkender zijn om vernemen, daar sedert het hervatten der werken aan de Verbinding, de gelijktijdige electrificering der spoorster in een straal van 25 kilometer van de hoofdstad, om aldus de Brusselsche voorsteden te bedienen tot Leuven, Ottignies, Halle, Aalst, Dendermonde en Mechelen, slechts partijgangers vindt.

E. UITBREIDING VAN DE RECHTEN DER REGEERING.

De vraag of het niet zou passen de organieke wet op de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te wijzigen in den zin eener uitbreiding van de rechten der Regeering in de vraagstukken die de algemeene economie van het land aanbelangen, werd in den jongsten tijd buiten het Parlement omstreden. Tot dusver heeft de Regeering haar inzichten op dat gebied niet laten blijken. Doch vermits de kwestie in sommige kringen werd gesteld, achtte uw Verslaggever het nuttig ze te onderzoeken.

Men begrijpt dat de bezorgdheid van den Minister van Verkeerswezen zich opeen ander plan stelt dan deze van den Beheerraad van de Maatschappij. De Beheerraad heeft voor plicht een gezond industrieel beleid te verzekeren van de belangen die hem worden toevertrouwd. De Minister daarentegen moet er voor waken dat de werking van den Beheerraad, naast de zuiver technische vraagstukken die de zijne zijn, niet de rol uit het oog verlieze die spoorwegen moeten vervullen in het economisch en sociaal bestaan van het land. Met andere woorden, naast de kostende en de rendeeringsprijzen

l'intérêt politique, économique et social de la communauté.

L'État dispose-t-il à cet égard des moyens d'action et de contrôle suffisants? L'énumération des droits et des moyens de contrôle dont il jouit nous paraît de nature à éclairer le problème.

Le Ministre des Transports préside la réunion du Conseil d'administration lorsqu'il y assiste: il peut aussi assister aux réunions du comité permanent et participer ainsi à la vie active de la Société. Il approuve les contrats et les marchés importants.

Le Gouvernement a le droit d'exiger l'abaissement des tarifs et d'en interdire le relèvement. Il règle la police des chemins de fer.

Les programmes de travaux neufs sont communiqués chaque année au Parlement. Aucune ligne nouvelle ne peut être créée et aucun emprunt ne peut être contracté sans l'autorisation de la loi.

L'État la majorité à l'Assemblée Générale et a droit aux trois quarts des bénéfices.

Le Bilan et le Compte des profits et pertes sont communiqués chaque année aux Chambres à l'intervention du Ministre des Transports.

Dans ces conditions, il n'est pas exagéré de dire que le Gouvernement garde une action importante dans le fonctionnement de la Société Nationale. Et c'est pourquoi il ne paraît pas démontré à votre rapporteur que l'intérêt général exige de réduire l'autonomie de la Société en étendant les pouvoirs du Gouvernement.

Nous remarquons, en effet, à la lecture des documents parlementaires de 1926 que le législateur s'est préoccupé tout particulièrement de garantir l'indépendance réelle du Conseil d'ad-

is er het economisch en sociaal politiek belang van de gemeenschap.

Beschikt de Staat in dat opzicht over toereikende middelen van werking en toezicht? De opsomming van de rechten en middelen van controle die hij heeft, blijkt ons van aard het vraagstuk op te helderen.

De Minister van Verkeerswezen zit de vergadering voor van den Beheerraad wanneer hij ze bijwoont; hij mag ook de vergaderingen van het vast comité bijwonen en aldus aan de feitelijke werking van de Maatschappij deelnemen. Hij keurt de belangrijke contracten en koopen goed.

De Regeering heeft het recht de verlaging van de tarieven te eischen en er de verhooging van te verbieden. Zij regelt de politie van de Spoorwegen.

De programma's van de nieuwe werken worden elk jaar aan het Parlement medegedeeld. Geen enkele nieuwe lijn mag aangelegd worden en geen enkele leening gesloten zonder de toelating door de wet.

De Staat heeft de meerderheid in de algemeene vergadering en heeft recht op de drie vierden van de winsten.

De balans en de winst- en verliesrekening worden elk jaar aan de Kamers voorgelegd door toedoen van den Minister van Verkeerswezen.

In die voorwaarden, is het niet overdreven te zeggen dat de Regeering een aanzienlijke werking behoudt in de bedrijvigheid van de Nationale Maatschappij. En derhalve blijkt het Uw verslaggever niet bewezen dat het algemeen belang zou vergen de zelfstandigheid van de Maatschappij te verminderen door de rechten van de Regeering uit te breiden.

Bij het lezen der gedrukte parlementaire stukken van 1926 stellen wij immers vast dat de wetgever er zich gansch bijzonder om bekommerd heeft de werkelijke onafhankelijkheid van

ministration. L'honorable rapporteur de la Commission du Sénat, M. François, s'exprimait ainsi dans son rapport : « Votre Commission souhaite que le Conseil d'administration de la Société nouvelle, grâce à l'indépendance qui lui est garantie, assure pour le plus grand profit de tous, usagers et personnel du chemin de fer, une exploitation conforme aux méthodes industrielles les plus modernes. »

Le Législateur a voulu aussi substituer à l'autorité instable du Ministre une administration assurée de continuité et donner une autonomie effective au Conseil auquel on confiait l'administration du réseau.

Cette autonomie doit rester entière si l'on veut garder intacte la responsabilité du Conseil. A toute diminution de son autonomie correspondrait une diminution de sa responsabilité. Or, tout le monde sera d'accord pour affirmer que celle-ci doit demeurer entière.

Il est indiscutable également qu'une saine gestion industrielle des intérêts de la Société suppose la soustraction de celle-ci aux influences changeantes de la politique. Les orateurs de tous les partis en ont affirmé la nécessité lors de la création de la Société. Il est toujours un peu à craindre que, par la porte entr'ouverte d'une discussion d'un projet de loi modifiant la loi organique de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, des préoccupations d'ordre politique ne cherchent à se faufiler. L'intérêt général demande qu'il n'en soit pas ainsi. C'est pourquoi la prudence exige que la porte ne soit entr'ouverte qu'avec grande circonspection.

Enfin il ne faut pas que l'État modifie ainsi ses engagements envers

den Beheerraad te waarborgen. De geachte verslaggever der Senaatscommissie, de heer François, drukte zich uit als volgt in zijn verslag : Uw Commissie wenscht dat de Beheerraad van de nieuwe Maatschappij, dank zij de haar gewaarborgde onafhankelijkheid, voor het grootste nut van allen, gebruikers en personeel van den spoorweg, een exploitatie verzekere die strookt met de meest moderne nijverheidsmethodes. »

De wetgever heeft ook in de plaats van het onbestendig gezag van den Minister een bestuur willen stellen dat verzekerd is van continuïteit en hij heeft een werkelijke zelfstandigheid willen geven aan den Raad, aan denwelke het Beheer van het net werd toevertrouwd.

Deze zelfstandigheid moet gaaf blijven, indien men de verantwoordelijkheid van den Raad ongeschonden wil bewaren. Met iedere vermindering van haar zelfstandigheid zou een vermindering van haar verantwoordelijkheid overeenstemmen. Welnu iedereen zal akkoord gaan om te bevestigen dat deze onaangetast moet blijven.

Het is ook onbetwistbaar dat een gezond nijverheidsbeheer van de belangen der Maatschappij onderstelt dat deze worde onttrokken aan de wisselende invloeden van de politiek. De redenaars van alle partijen hebben er de noodzakelijkheid van bevestigd bij de oprichting van de maatschappij. Er valt steeds wat te vreezen dat, bij gelegenheid van de bespreking van een wetsontwerp tot wijziging der organieke wet van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, beslommeringen van politieke aard trachten door te zijpelen. Het algemeen belang vraagt dat dit niet gebeure. Derhalve vergt de voorzichtigheid dat de deur slechts zeer omzichtig worde geopend.

Ten slotte mag het niet dat de Staat aldus zijn verbintenissen wijzige jegens

ceux qui, confiants dans l'efficacité de la réforme de 1926, ont acquis des actions ou des obligations des chemins de fer dans la pensée que ceux-ci seraient gérés industriellement.

Nous serons tous d'accord pour dire que le Conseil d'administration de la Société ne mérite aucune marque de défiance à son égard, car il s'est montré à la hauteur de sa tâche. Il a apporté dans l'exploitation du réseau d'importants perfectionnements dont la clientèle reconnaît toute l'importance : confort, vitesse, régularité.

Il a adapté ses méthodes d'exploitation aux nécessités modernes.

Sa résistance à la crise économique et à la concurrence des autres moyens de transport, concurrence particulièrement vive en Belgique, lui permet de supporter la comparaison avec n'importe quel réseau étranger.

Il a fait face à toutes ses obligations sans aide de l'État et sans recourir à l'emprunt pour couvrir ses dépenses d'exploitation. Il a, en outre, réalisé pour plus de 2 milliards de travaux de premier établissement qu'il a couverts au moyen d'un milliard qu'il s'est procuré par emprunt et d'un autre milliard prélevé sur les réserves accumulées, notamment sur la réserve de renouvellement.

Ce sont là des résultats qui lui font honneur.

CHAPITRE II.

La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.

La tâche d'établir des transports à bas tarifs aussi bien dans les régions déshéritées (soit en raison de leur situation topographique, soit en raison de leur faible densité de population)

diegenen die, vertrouwende in de doeltreffendheid der hervorming van 1926, aandeelen of obligaties van de spoorwegen hebben aangekocht in de overtuiging dat deze industrieel zouden beheerd worden.

Wij zullen allen akkoord zijn om te verklaren dat de Beheerraad van de Maatschappij geenerlei blijk van wantrouwen verdient; immers hij heeft getoond dat hij op de hoogte van zijn taak is. Hij heeft in de exploitatie van het net aanzienlijke verbeteringen aangebracht waarvan de cliënteel het belang erkent : confort, snelheid, regelmatigheid.

Hij heeft zijn methodes van exploitatie aangepast aan de moderne noodwendigheden. Zijn weerstand tegen de economische crisis en tegen de mededinging der andere vervoermiddelen, welke mededinging bijzonder levendig is in België, laat hem toe de vergelijking te doorstaan met om het even welk vreemd net.

Hij biedt het hoofd aan al zijn verplichtingen zonder hulp van den Staat en zonder beroep te doen op de leening om zijn exploitatieuitgaven te dekken. Hij heeft bovendien voor meer dan 2 miljarden werken van eerste inrichting verwezenlijkt die hij heeft gedekt door middel van een milliard dat hij zich heeft aangeschaft door leening, en van een ander milliard afgenomen op de samengebrachte reserves, inzonderheid op de vernieuwingsreserve.

Ziedaar uitslagen die hem tot eer strekken.

HOOFDSTUK II.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

De taak het vervoer tegen lage tarieven in te richten zoowel in de misdeelde gewesten (ofwel wegens hun topografische ligging, ofwel wegens hun zwakke bevolkingsdensiteit) als in

que dans les régions prospères constitue pour la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux une mission de désintéressement et de mutualité.

On sait avec quelle aisance et quel succès cette tâche a été accomplie pendant la période normale d'avant-guerre.

Mais depuis 1914, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux a connu les pires difficultés. Elle a eu à subir toutes les vicissitudes de la période de guerre, puis procéder à la restauration de son réseau dont plus des deux tiers étaient détruits ou rendus inutilisables; elle a dû faire face à l'abandon des exploitations par les sociétés fermières et reprendre elle-même en régie l'exploitation de la quasi totalité de ses lignes; elle a dû supporter la redoutable crise économique et les heurts répétés, subir les effets des crises monétaires et parer aux embarras de trésorerie des pouvoirs publics actionnaires; et enfin faire front à une concurrence très vive de la route qu'aucune réglementation avant le vote de la loi revisant la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars n'est venue tempérer.

Sentant bien qu'elle n'avait de salut que dans la modernisation de ses installations, elle procéda résolument sous la conduite d'une Direction aussi intelligente qu'active, à l'amélioration de son exploitation dans toute la mesure où les pouvoirs publics actionnaires lui en fournirent les moyens.

Elle réussit, non seulement, à maintenir en activité la totalité de ses lignes — fait unique dans les pays d'Europe où un grand nombre de voies ferrées d'intérêt local ont succombé depuis longtemps — mais elle a pu en outre se développer et réussir une modernisation qui est, elle aussi, unique.

de voorspoedige streken, beteekent voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen een opdracht van onbaatzuchtigheid en wederkeerigheid.

Men weet met welk gemak en met welken bijval deze taak tijdens het normaal vooroorlogsch tijdperk werd vervuld.

Maar sedert 1914, kende de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen de ergste moeilijkheden. Zij had al de wisselvalligheden van het oorlogstijdperk te doorworstelen, en vervolgens moest zij overgaan tot het herstel van haar net, waarvan meer dan de twee derden waren vernietigd of onbruikbaar gemaakt; zij moest het hoofd bieden aan het opgeven der exploitaties door de pachtende maatschappijen en zelf de exploitatie van bijna al hare lijnen in regie overnemen; zij moest de verschrikkelijke economische crisis en haar achtereenvolgende schokken doorworstelen, de gevolgen van de muntcrisissen ondergaan en het hoofd bieden aan de thesauriemoeilijkheden van de aandeelhoudende openbare besturen, en ten slotte weerstaan aan een zeer levendige mededinging van den weg, die door geen enkele regeling werd getemperd vóór de goedkeuring der wet tot herziening der wetgeving op de openbare autobus- en autocardiensten.

Wel overtuigd dat zij geen heil kon vinden tenzij in de moderniseering harer installaties, vatte zij, onder de leiding van een even verstandig als actief bestuur, beslist de verbetering aan van haar exploitatie in de maat waarin de aandeelhoudende openbare besturen haar daartoe de middelen verschafte.

Zij slaagde erin, niet alleen haar volledige lijnen — eenig feit in de landen van Europa waar een groot aantal spoorwegen van lokaal belang reeds lang zijn verdwenen — in bedrijf te houden, maar zij kon bovendien uitbreiding nemen en een moderniseering verwezenlijken die ook eenig is.

En effet, en 1914, ses réseaux comprenaient 4,215 kilomètres dont 413 kilomètres équipés à l'électricité; le reste, soit 3,802 kilomètres, étant exploité à la vapeur. En 1937, les réseaux de la Société Nationale comprendront 4,823 kilomètres de lignes ferrées dont 1,428 kilomètres équipés à l'électricité et 3,395 kilomètres exploités par automotrices; la traction à la vapeur ne devant plus être utilisée que pour les marchandises et les trains spéciaux.

Notons de suite que les résultats de l'électrification sont tels qu'en 1935, les lignes électriques, qui représentent comme développement un peu plus du quart du réseau total, ont fourni 67,22 p. c. des recettes de l'ensemble du réseau. On peut être assuré également que l'automotrice, de son côté, contribuera à relever le réseau des lignes à très faible trafic. D'ailleurs, les résultats acquis au cours de 1936 en fourniront bientôt un indice suffisant.

Outre leur réseau ferré, les Vicinaux groupent 3,290 kilomètres de lignes d'autobus, dont 400 kilomètres exploités en régie et 2,890 kilomètres exploités par des particuliers et placés sous le contrôle de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.

Il y a là de toute évidence l'indice d'une vitalité peu commune, d'autant plus que l'ensemble du réseau ferré a pu être exploité en ces dernières années de crise à un coefficient général qui n'a guère dépassé les 100 points. Un pareil résultat a pu être atteint grâce à cette assistance mutuelle que se prêtent entre elles les différentes lignes.

Si la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux n'avait pas dû supporter la charge des lignes ferrées déficitaires des régions déshéritées, les résultats alors auraient été brillants.

Immers in 1914 telden haar netten 4,215 kilometer waarvan 413 kilometer electrisch uitgerust; het overschot, zegge 3,802 kilometer, werd met stoom uitgebaat. In 1937, zullen de netten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen 4,823 kilometer spoorwegen tellen, waarvan 1,428 kilometer electrisch uitgerust en 3,395 kilometer uitgebaat met automotrices; de stroomactie wordt nog alleen gebezigd voor de goederen en de speciale treinen.

Merken wij dadelijk op dat de uitslagen der electrificering dusdanig zijn dat, in 1935, de electrische lijnen, die als uitbreiding wat meer dan het vierde van het globaal net vertegenwoordigen, 67,22 t. h. van de ontvangsten van heel het net hebben opgeleverd. Men kan er insgelijks van verzekerd zijn dat de automotrice van haar kant er zal toe bijdragen het net der lijnen met zeer zwak verkeer meer rendeerend te maken. Trouwens, de uitslagen verworven in den loop van 1936 zullen weldra daarvan een voldoende bewijs leveren.

Buiten hun spoornet, groepeeren de buurtspoorwegen 3,290 kilometer autobuslijnen, waarvan 400 kilometer in regie geëxploiteerd en 2,890 kilometer geëxploiteerd door particulieren en geplaatst onder de controle van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Dit is klaarblijkelijk een bewijs van een ongemeene leefbaarheid, des te meer dat het globaal spoorwegnet in de laatste crisisjaren kon worden geëxploiteerd tegen een algemeenen coefficient, die amper de 100 punten heeft overschreden. Een dergelijke uitslag kon worden bereikt dank zij de onderlinge hulp die de verschillende lijnen zich onder elkaar verleen.

Zoo de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen den last der spoorlijnen van de misdeelde streken, die met verlies werken, niet had moeten dragen zouden de uitslagen schitterend zijn geweest.

Mais ces lignes déficitaires englobent la moitié du réseau ferré.

Grâce à son fonds de réserve et à son fonds de prévisions, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux a pu soutenir ces lignes en perte, jusqu'à présent. Cependant, ce qu'elle a pu faire dans ce domaine a épuisé ses ressources et il appartient désormais aux pouvoirs publics actionnaires : Etat, provinces et communes, de décider de l'avenir de ces lignes.

La question qui se pose est la suivante : Les pouvoirs publics ont fait l'effort financier voulu pour permettre à la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux de moderniser ses installations et son matériel, conformément aux nécessités économiques du pays, de tout le pays, et de manière à répondre aux exigences du commerce et de l'industrie et au désir justifié des populations. Les capitaux souscrits qui, en 1914, s'élevaient à 374 millions de francs, s'élèvent aujourd'hui pour le réseau ferré à un milliard 626 millions de francs ont donc été souscrits depuis la guerre. Pourrait-il être admissible, que, faute d'une coordination suffisante, pareille mise de fonds et tous les efforts de modernisation à présent terminés, puissent avoir été fournis en vain pour nombre de lignes vicinales et précisément pour celles desservant des régions qui ne doivent pas être abandonnées en raison même de leurs difficultés à se développer.

Un grand effort de coordination a été fait par la Société pour harmoniser ses services avec ceux des autres modes de transport de manière à pouvoir s'adapter aux fluctuations économiques, tout en remplissant sa mission qui est de faire des transports à bas tarifs. La coordination avec les services de la Société Nationale des Chemins de fer belges est en bonne voie d'aboutissement. D'ici peu, les entraves apportées à l'unification des tarifs en matière

Maar deze deficitaire lijnen omvatten de helft van het spoornet.

Dank aan haar reservefonds en haar voorzieningsfonds, heeft de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen deze verlieslijnen tot hiertoe kunnen ondersteunen. Wat zij echter op dat gebied kon doen, heeft haar middelen uitgeput en voortaan hoort het aan de aandeelhebbende openbare machten : Staat, provinciën en gemeenten, over de toekomst dezer lijnen te beslissen.

De volgende vraag wordt gesteld : De openbare besturen hebben de gewenschte financieele inspanning gedaan om aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen toe te laten haar installaties en materieel te moderniseeren, overeenkomstig de economische noodwendigheden van het land, van heel het land, en ten einde te beantwoorden aan de eischen van handel en nijverheid en aan den gewettigden wensch der bevolking. De onderschreven kapitalen die, in 1914, 374 millioen frank beliepen, bedragen heden voor het spoornet één milliard frank. Sedert den oorlog werden dus 626 millioen onderschreven. Zou het aannemelijk zijn dat, bij gebrek aan een voldoende samenordering, een dusdanige fondseninbreng en al de thans beëindigde inspanningen tot moderniseeren vruchteloos zouden geweest zijn voor een aantal buurtlijnen en namelijk voor deze die streken bedienen welke niet moeten in den steek gelaten worden, juist wegens hun moeilijkheden om zich te ontwikkelen?

Een groote inspanning werd door de Maatschappij gedaan om haar diensten te harmoniseeren met deze der andere wijzen van vervoer, ten einde zich te kunnen aanpassen aan de economische schommelingen, terwijl zij haar zending vervult die bestaat in vervoer aan laag tarief. De samenordering met de diensten der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen is op goeden weg om te slagen. Binnen kort zullen de hinderpalen tegen de eenmaking der

de marchandises seront tombées et l'on pourra transporter indifféremment sur voie vicinale ou sur voie à grand écartement sans que le tarif dégressif de chemin de fer cesse d'être appliqué. Il faut le noter, c'est là une acquisition importante pour notre commerce et pour notre industrie.

Dans le domaine de la coordination avec la route, le principe de l'adjudication, introduit récemment dans notre législation par la loi revisant la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars, ainsi que les dérogations qu'elle a consacrées au profit de nos réseaux ferrés, ont apporté une amélioration sérieuse.

Mais il n'en reste pas moins vrai que des doubles emplois subsistent souvent sans profit réel pour les populations desservies. Ils font le plus grand tort aux services assurés par la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux. Or, on ne peut perdre de vue, que ces derniers sont payés par l'ensemble des contribuables et que les intérêts de l'Etat, des provinces et des communes sont fortement engagés. Dans ces conditions, chaque fois que l'intérêt général, n'exige pas leur maintien, ces doubles emplois doivent être supprimés.

Il est évident, en effet, que partout où il est nettement établi que les services des Vicinaux par automotrices ou par autobus sont outillés pour servir en même temps l'intérêt général et celui des populations en cause, ils doivent être maintenus de préférence à des services installés par des particuliers. Si ce principe n'est pas uniformément appliqué désormais dans chacun des cas où une ligne vicinale déficitaire est en cause, l'on aboutira alors à une situation qu'on ne tardera guère à déplorer. En effet, faute d'agir de la sorte, un grand nombre de lignes vicinales déficitaires sont fatalement condamnées.

Et les conséquences en seraient dé-

tarieven inzake goederen, gevallen zijn en zal men onverschillig kunnen vervoeren op buurtspoorweg of op breede spoorbaan zonder dat het dalend tarief van den spoorweg zijn toepassing verliest. Het dient genoteerd : dit is een belangrijke aanwinst voor onzen handel en voor onze nijverheid.

Op het gebied der samenordering met het wegvervoer hebben het principe der aanbesteding, onlangs in onze wetgeving ingevoerd door de wet tot herziening der wetgeving op de openbare autobus- en autocardiendiensten, evenals de afwijkingen die zij ten voordeele onzer spoornetten ingebracht heeft, een ernstige verbetering medegebracht.

Maar het blijft niettemin waar dat dikwijls twee diensten blijven bestaan zonder werkelijk nut voor de betrokken bevolking. Zij berokkenen de grootste schade aan de diensten verzekerd door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Nu, men mag niet uit het oog verliezen dat deze laatste betaald worden door al de belastingbetalers en dat de interesten van Staat, provincie en gemeente er grootelijks in betrokken zijn. In deze voorwaarden moeten deze dubbele diensten afgeschaft worden, telkens het algemeen belang hun behoud niet vergt.

Het spreekt immers vanzelf dat overal waar het klaar uitgemaakt is dat de buurtspoordiensten door motorwagens of autobus uitgerust zijn om tevens het algemeen belang en dit der betrokken bevolking te dienen, zij moeten behouden blijven bij voorkeur aan diensten ingericht door particulieren. Indien dit beginsel voortaan niet eenvormig toegepast wordt telkens wanneer het gaat om een deficitaire buurtlijn, dan zal men tot een toestand geraken dien men gauw zal betreuren. Inderdaad, zoo men aldus niet handelt, dan zijn een groot deel deficitaire buurtlijnen onvermijdelijk veroordeeld.

En de gevolgen ervan zouden ramp-

plorables pour ces régions déjà pauvres dans lesquelles le personnel licencié viendrait encore augmenter le nombre des chômeurs

De plus, la charge financière des pouvoirs publics continuerait à devoir être supportée par eux, mais cette fois sans plus aucune contre-partie en prestations ou en bénéfices indirects d'ordre économique.

Dans ces conditions, il semble bien qu'il ne peut plus être admissible que dans les régions où les pouvoirs publics se décident à faire l'effort financier voulu pour sauvegarder leur ligne vicinale, des considérations autres que l'intérêt direct et bien compris des populations et la bonne gestion des intérêts généraux soient retenues pour tolérer une concurrence lorsqu'elle ne peut pas se légitimer par de sérieux intérêts économiques.

C'est aux pouvoirs publics et en particulier à l'État défenseur naturel de l'intérêt général qu'il appartient de veiller dans chaque cas à ce que la coordination soit appliquée d'une manière pratique et sans fléchissement.

CHAPITRE III.

Marine.

I. — *Nécessité pour la Belgique d'avoir une marine.*

1^o Pour le transport outre-mer des marchandises belges tant à l'importation qu'à l'exportation.

a) les frets maritimes encaissés annuellement sur ces marchandises par les compagnies étrangères et variant de 400 à 500 millions de francs sont perdus pour l'économie belge;

b) l'industrie et le commerce nationaux en s'adressant pour leurs transports à des navires belges évitent l'espionnage commercial qui se pratique

spécialement pour ces régions déjà pauvres dans lesquelles le personnel licencié viendrait encore augmenter le nombre des chômeurs

Bovendien zou de financiële last der openbare besturen voort door hen moeten gedragen worden, ditmaal echter zonder eenig tegengewicht in prestaties of in onrechtstreeksche voordeelen van economischen aard.

In deze voorwaarden lijkt het wel niet aannemelijk dat in de streken waar de openbare besturen tot de gewenschte financiële inspanning besluiten om hun buurtlijn te vrijwaren, andere overwegingen dan het rechtstreeksch en welbegrepen belang der bevolking en het goed beheer der algemeene belangen voorzitten om een mededinging te dulden, die niet kan gewettigd worden door ernstige economische belangen.

Het ligt bij de openbare machten en bijzonder bij den Staat, natuurlijke verdediger van het algemeen belang, in elk geval er over te waken dat de coordinatie op een practische wijze en zonder toegeving toegepast worde.

HOOFDSTUK III.

Koopvaardij.

I. — *Noodzakelijkheid van een koopvaardij voor België.*

1^o Voor het vervoer over zee van Belgische goederen bij in- en uitvoer :

a) de op deze goederen jaarlijks door de buitenlandsche maatschappijen ontvangen vracht schommelt tusschen 400 en 500 millioen frank en is voor de Belgische economie verloren;

b) de nationale industrie en handel, door zich voor dit vervoer tot Belgische schepen te wenden, voorkomt handels-espionnage, die mogelijk is dank zij de

grâce aux renseignements accompagnant les transports confiés au pavillon étranger;

c) l'entente entre industriels et armateurs nationaux permettra aux premiers, dès que les lignes régulières de navigation sous pavillon belge seront organisées, de reprendre pied sur des marchés d'outre-mer d'où ils ont été éliminés à cause de frêts prohibitifs imposés par les Conférences de lignes;

d) une marine belge puissante, bien soutenue par le Gouvernement, donnerait aux armements une influence sensible dans les Conférences de lignes de navigation qui règlent les taux de frets et répartissent les transports entre leurs affiliés.

2^o a) Une flotte marchande nationale alimente l'activité de multiples industries, notamment les chantiers navals et consomme en très grandes quantités des produits très variés de l'industrie nationale;

b) elle occupe un nombreux personnel marin;

c) elle constitue une publicité de tout premier ordre dans les eaux et ports étrangers et contribue au prestige de la Nation.

3^o En cas de troubles dans la situation internationale, une marine marchande nationale d'un effectif rationnellement établi affranchirait l'industrie et le commerce belges des exigences qui peuvent devenir exorbitantes des armements étrangers et devra même pourvoir à la carence, à notre égard, de ces armements.

En cas de conflit elle est indispensable au ravitaillement de l'armée et de la population.

4^o L'activité d'une marine marchande nationale favorise l'activité de nos ports : elle y assure un équilibre du marché des frets à l'avantage de l'économie nationale.

inlichtingen die het vervoer aan vreemde schepen toevertrouwd vergezellen;

c) de verstandhouding tusschen Belgische industrieelen en reeders zal de eersten in de mogelijkheid stellen, zoodra regelmatige scheepvaartlijnen onder Belgische vlag zullen zijn ingericht, voet te hervatten op de overzeesche markten waar zij werden verjaagd wegens de hoge vrachten opgelegd door de Vrachtenconferentie;

d) eene machtige Belgische koopvaardijvloot, flink door de Regeering gesteund, zou aan de reederijen een aanzienlijken invloed verleen en op de Conferentie der scheepvaartlijnen, die de vrachten regelt en het vervoer onder hare aangeslotenen verdeelt.

2^o a) Een nationale koopvaardijvloot spijs de activiteit van talrijke bedrijven, namelijk de scheepsbouw-werven, en verbruikt in zeer groote hoeveelheden de meest uiteenlopende producten van 's Lands industrie;

b) zij stelt een talrijk zeepersoneel te werk;

c) zij is een publiciteit van aller-eerste gehalte in de vreemde wateren en havens en zij verhoogt het gezag van de Natie ;

3^o In geval van internationale beroering, zou een behoorlijke nationale koopvaardijvloot den Belgischen handel en nijverheid beschermen tegen de overdreven eischen van buitenlandsche reederijen en zou in de tekortkomingen van deze reederijen moeten voorzien.

In geval van oorlog, is zij onmisbaar voor de bevoorrading van leger en bevolking.

4^o De activiteit van een nationale koopvaardijvloot bevordert die onzer havens : zij draagt bij tot een evenwicht op de vrachtenmarkt ten bate van 's lands economie.

II. — Dans quelle situation est la marine marchande belge aujourd'hui à l'issue de la crise?

Le tableau ci-dessous indique le décroissement de la flotte marchande belge depuis l'année 1930.

	Nombre de navires.	Tonnage brut.
1 janv. 1930 .	170	524,927
» 1931 .	161	529,676
» 1932 .	157	521,182
» 1933 .	137	450,572
» 1934 .	119	399,109
» 1935 .	112	383,803
» 1936 .	107	368,088
1 nov. 1936 .	96	334,287

III. — Qu'est-ce qui a été fait en 1936 ? —
Subvention à la construction, réouverture à Hoboken et à Ougrée.

Que faire en 1937 ?
Intervention de l'O.R.E.C.

En 1936, comme en 1934 et 1935, un crédit de 25,000,000 francs a été inscrit au budget extraordinaire pour l'aide à la navigation, et des subsides imputés sur ce crédit ont été attribués aux armements belges pour le maintien en service de leurs navires. Actuellement la flotte entière est en ligne.

L'Office de Redressement Economique a, d'autre part, mis à la disposition du Ministre des Transports, un crédit total de 160 millions à répartir sur trois exercices, en vue du rajeunissement de la marine marchande et en même temps pour venir en aide à la construction navale.

Jusqu'à présent, des avances s'élevant à 91,650,000 francs ont été consenties à divers armements pour la construction de huit navires de commerce représentant quelque 34,000 tonnes et deux grands chalutiers de pêche. Des négociations sont engagées avec

II. — In welken toestand verkeert thans, na afloop van de crisis, de Belgische koopvaardijvloot?

Onderstaande tabel geeft de afnemings van de Belgische koopvaardijvloot sedert het jaar 1930.

Data.	Aantal schepen.	Brutto ton.
1 Januari 1930	170	524,927
» 1931	161	529,676
» 1932	157	521,182
» 1933	137	450,572
» 1934	119	399,109
» 1935	112	383,803
» 1936	107	368,088
1 Novemb. 1936	96	334,287

III. — Wat werd in 1936 gedaan ? —
Toelage voor scheepsbouw, heropening van Hoboken en Ougrée.

Wat te doen in 1937 ?
Tusschenkomst van den D.E.H.

In 1936, als in 1934 en 1935, werd een krediet van 25,000,000 frank uitgetrokken op de buitengewone begroting voor hulp aan de scheepvaart en aanzienlijke toelagen op dit krediet uitgetrokken werden toegekend aan Belgische reederijen voor het in dienst houden van hun schepen. Thans is de geheele vloot in de vaart.

De D.E.H. heeft bovendien ter beschikking van den Minister van Verkeerswezen een totaal krediet van 160 miljoen gesteld, te verdeelen over drie dienstjaren, met het oog op de verjonging van de koopvaardijvloot en tevens om den scheepsbouw ter hulp te komen.

Tot nog toe werden voorschotten tot een bedrag van 91,650,000 frank verleend aan verschillende reederijen voor den bouw van acht koopvaardij-schepen van ongeveer 34,000 ton en twee groote vischtreilers. Onderhandelingen worden gevoerd met andere ree-

d'autres armements pour la construction de plusieurs unités.

Le rajeunissement de la flotte d'Etat n'a pas été perdu de vue et plusieurs navires — dont un paquebot pour la ligne Ostende-Douvres et la transformation d'un paquebot en « auto-carrier » ont été ou seront mis en chantier pour les services maritimes de l'Etat.

A l'intervention de l'O.R.E.C. un crédit spécial de 34,400,000 francs a été inscrit à cet effet au budget extraordinaire de 1936.

Grâce à cette politique, le chantier Cockerill qui avait fermé ses portes a pu être remis en activité dès le 1^{er} mars 1936 et occupe actuellement 1,425 hommes.

Des commandes ont été passées aussi aux chantiers Beliard, Crighton et C^o à Ostende et J. Boel à Tamise.

S'inspirant du libellé repris au Budget extraordinaire de 1937, l'institution d'un « Fonds de la Marine » a été mis à l'étude.

Il faut entendre par là que pour assurer la continuité et la permanence de la politique d'assistance à la marine, condition de l'efficacité de cette politique, les crédits alloués au Budget extraordinaire seraient versés au Budget pour ordre qui recevrait en outre les remboursements des avances faites et des intérêts y afférents.

L'exploitation des bateaux marchands, la construction et la réparation de ceux-ci, constituent par excellence une industrie nationale. On peut en effet, affirmer que toutes les industries du pays y sont intéressées : aciéries, laminoirs, ateliers de construction, charbonnages, ateliers de menuiseries, corderies, fabriques de câbles, matériel de toute nature, etc., etc., sans oublier les arts.

Les capitaux à engager sont mal-

derijen voor den bouw van verschillende bodems.

De verjonging der Staatsvloot werd niet uit het oog verloren en verschillende schepen — waarvan een pakketboot voor de lijn Oostende-Dover en de ombouw van een pakketboot in « auto-carrier » — werden of staan te worden aangevangen voor de diensten van het zeewezen.

Door bemiddeling van D.E.H. werd een bijzonder krediet van 34,400,000 frank te dien einde op de buitengewone begrooting voor 1936 uitgetrokken.

Dank zij deze politiek, kon de Cockerill-werf die hare deuren had gesloten opnieuw in bedrijf worden gesteld vanaf 1 Maart 1936 en werken aldaar thans 1,425 man.

Bestellingen werden ook gedaan aan de werven Beliard, Crighton en C^o te Oostende en J. Boel, te Tamsche.

Op grond van een tekst overgenomen op de Begrooting voor 1937, werd de oprichting van een « Koopvaardijfonds » ter studie gelegd.

Dit beteekent dat, om de bestendigheid van de politiek van hulp aan de koopvaardij te verzekeren, onmisbare voorwaarde van doelmatigheid dezer politiek, de kredieten op de buitengewone Begrooting toegekend zouden overgaan naar de Begrooting voor Order, die bovendien de terugbetaling der gedane voorschotten met de daaraan verbonden interesten zou ontvangen.

De exploitatie van koopvaardij-schepen, hun bouw en herstelling zijn een bij uitstek nationale industrie. Men mag inderdaad zeggen dat al de bedrijven van het land daarbij betrokken zijn : staalfabrieken, pletterijen, machinenbouw, kolenmijnen, schrijnwerkerijen, touwfabrieken, kabel-fabrieken, materieel van elken aard, enz., enz., zonder de kunsten te vergeten.

De te beleggen kapitalen zijn onge-

heureusement énormes; la concurrence est très forte et on ne peut espérer obtenir l'appui des exportateurs et des importateurs qu'à condition de leur donner la certitude de maintenir les services.

Il faut donc une politique de continuité et à longue haleine. La Commission a noté avec satisfaction la voie dans laquelle le Gouvernement s'est engagé. Elle insiste vivement sur la nécessité de conclure avec les armements des contrats de longue durée.

Elle pense que la constitution d'un fonds de la marine, non seulement pour la construction, mais encore pour le maintien en service des navires est indispensable si la Belgique veut posséder un jour une flotte marchande qui réponde au minimum de ses besoins.

IV. — *Tarifs spéciaux en faveur des marchandises exportées lorsqu'elles sont confiées à des armements nationaux ?*

Jusqu'à présent, il n'existe, dans l'application des tarifs auxquels sont assujetties les marchandises exportées, aucune discrimination résultant du fait que le transport maritime de ces marchandises est confié au pavillon belge ou à un pavillon étranger.

Une telle discrimination serait d'ailleurs difficile à établir, car elle viendrait en opposition avec des clauses particulières de certains traités de commerce actuellement en vigueur.

CHAPITRE IV.

Aéronautique.

Il nous a paru utile de donner à l'occasion de ce rapport quelques renseignements sur le développement de nos transports aéronautiques.

Le réseau aérien qui s'était limité à la ligne Londres-Bruxelles-Cologne, prit progressivement de l'extension

lukkig zeer aanzienlijk; de concurrentie is zeer scherp en men mag op den steun van exportateurs en importateurs slechts rekenen zoo men hun de zekerheid geeft de diensten in stand te houden.

Eene politiek van bestendigheid op langen termijn is dus geboden.

Met voldoening stelt de Commissie vast welken weg de Regeering is opgegaan. Zij legt nadruk op de noodzakelijkheid met de reederijen contracten op langen termijn af te sluiten. Zij meent dat de oprichting van een koopvaardijfonds, niet alleen voor den scheepsbouw maar ook voor het in dienst houden van de schepen onmisbaar is, zoo België eens een koopvaardijvloot wil bezitten die aan een minimum zijner behoeften beantwoordt.

IV. *Gunsttarieven voor door nationale reederijen uitgevoerde goederen.*

Tot nog toe bestaat er, voor de toepassing van de tarieven waaraan de uitgevoerde goederen onderhevig zijn, geen onderscheid wegens het feit dat het zeevervoer dezer goederen aan de Belgische vlag of aan een vreemde vlag wordt toevertrouwd.

Dergelijk onderscheid ware overigens moeilijk te maken, want het ware in strijd met de particuliere bedingen van sommige van kracht zijnde handelsverdragen.

HOOFDSTUK IV.

Luchtvaart.

Het kwam ons nuttig voor, bij gelegenheid van dit verslag, eenige inlichtingen te geven nopens de ontwikkeling van ons luchtvervoer.

Het luchtvaartnet dat bij den aanvang beperkt was tot de lijn Londen-Brussel-Keulen nam geleidelijk uit-

pour comprendre en 1936, les services suivants :

Londres-Bruxelles-Cologne km.	500
Bruxelles-Anvers . . . km.	40
Paris - Bruxelles - Hambourg - Copenhague-Malmö-Stockholm km.	1,320
Bruxelles - Dusseldorf - Essen - Mulheim-Berlin . . . km.	655
Paris - Bruxelles - Rotterdam - Amsterdam . . . km.	438
Le Zoute - Ostende - Londres .	265
Bruxelles - Lille - Ostende km.	170
Bruxelles - Le Zoute - Ostende	129
Anvers - Le Zoute - Ostende km.	115
Paris - Bruxelles - Cologne (ligne postale de nuit). km.	433

En 1935, fut inaugurée, en collaboration avec la France, la ligne Transafricaine Belgique-France-Congo (10,940 km) qui met notre Colonie à cinq jours de la Métropole.

Grâce à l'œuvre ainsi entreprise et au fait que la Belgique est admirablement servie par sa situation géographique, notre grand aéroport national est devenu un des nœuds les plus importants du réseau aérien international, lequel a pris un développement insoupçonné au cours de ces dernières années.

Mais ce rôle de premier rang qui nous est assigné par notre situation géographique ne vaut que dans la mesure où l'aéroport est aménagé de manière à satisfaire aux besoins du trafic aérien. A ce propos, la transformation de l'aérodrome de Bruxelles s'est révélée indispensable. Il est actuellement un des premiers aéroports d'Europe au point de vue de l'importance de son trafic.

Si les progrès réalisés par la technique permettent, à présent, de voler par tous les temps, en parfaite sécurité, même en temps de brume et la nuit,

breiding om, in 1936, de volgende diensten te omvatten :

Londen-Brussel-Keulen . km.	500
Brussel-Antwerpen . . . km.	40
Parijs-Brussel-Hamburg-Ko- penhagen-Malmö-Stockholm.	1,320
Brussel-Dusseldorf-Essen-Mul- heim-Berlijn km.	655
Parijs - Brussel - Rotterdam - Amsterdam km.	438
Het Zoute-Oostende-Londen km.	265
Brussel-Rijsel-Oostende . km.	170
Brussel-Het Zoute-Oostende km.	129
Antwerpen-Het Zoute-Oostende	115
Parijs - Brussel - Keulen (Nacht- postlijn) km.	433

In 1935 werd in samenwerking met Frankrijk de transafrikaansche lijn België-Frankrijk-Congo (10,940 km.) ingehuldigd waardoor onze kolonie op een afstand van vijf dagen van het moederland wordt gebracht.

Dank zij het aldus ondernomen werk en ook door het feit dat België merkwaardig gediend is door zijn aardrijkskundige ligging, is onze groote nationale luchthaven een der belangrijkste knopen van het internationaal luchtnet geworden dat in den loop van de laatste jaren een onvermoede uitbreiding heeft genomen.

Maar deze eersterangsrol, die ons wordt toegewezen door onze aardrijkskundige ligging geldt alleen in de mate waarin de luchthaven derwijze wordt ingericht dat wordt voorzien in de behoeften van het luchtverkeer. In dit verband is de ombouw van het vliegveld te Brussel onontbeerlijk gebleken. Het is thans een van de eerste luchthavens van Europa in opzicht van de belangrijkheid van haar verkeer.

Indien de vooruitgang van de techniek thans toelaat te vliegen bij alle weer in volle veiligheid zelfs bij mistig weer en 's nachts, dan nog is het-

encore faut-il que les services publics soient dotés d'une organisation et des moyens adéquats. Dans cet ordre d'idées, il s'est avéré nécessaire que l'aérodrome de Bruxelles, sur lequel évoluent les avions civils et militaires, soit notablement agrandi. Cet agrandissement se justifie non seulement par l'intensité de l'activité aérienne qui s'y développe, mais aussi à raison de l'augmentation du tonnage et de la vitesse des aéronefs nécessitant des zones d'envol et d'atterrissage plus considérables et à raison de l'obligation de devoir effectuer les travaux d'entretien à l'aire d'atterrissage sans entraver les mouvements des avions.

Au surplus, les bâtiments sont devenus trop étroits pour le trafic.

Le projet d'agrandissement et d'aménagement est à l'étude. Le Département des Transports envisage l'acquisition d'une superficie de 80 hectares en bordure S.-E. de la périphérie de la plaine, ce qui permettrait d'assurer à notre aéroport les conditions de sécurité requises pour un centre de son importance.

Les crédits nécessaires sont demandés au Budget extraordinaire. Ils sont de 14,800,000 francs pour l'acquisition de terrains à Ostende et à Evere.

Mais il ne suffit pas d'avoir un champ d'aviation conforme à sa destination, il faut encore que les voies d'accès permettent une liaison rapide et facile avec le centre de la capitale.

Ce problème des voies d'accès à l'aéroport de Bruxelles n'a pas échappé à l'attention du Département des Transports. Une société Intercommunale des Voies d'accès a, en effet, été constituée en vue de doter notre aéroport national de voies d'accès dignes à la fois de la capitale et du nouveau transport moderne.

Seules, des difficultés budgétaires

noodig dat de openbare diensten aangepaste organisatie en middelen bezitten. In dezen gedachtengang is het noodig gebleken dat de vlieghaven van Brussel, waar burgerlijke en militaire vliegtuigen aankomen en vertrekken, aanzienlijk worde uitgebreid. Deze uitbreiding is gewettigd niet alleen door de intense bedrijvigheid van de luchtvaart, maar ook wegens de toeneming van de tonnemaat en van de snelheid der vliegtuigen, die ruimer velden voor het opstijgen en het nederdalen vergen, en ook wegens de verplichting dat de onderhoudswerken aan het vliegveld moeten kunnen worden uitgevoerd zonder de bewegingen van de vliegtuigen te belemmeren.

Trouwens de gebouwen zijn te klein geworden voor het verkeer.

Het ontwerp van vergrooing en inrichting ligt ter studie. Het Departement van verkeerswezen overweegt den aankoop van een oppervlakte van 80 hektaren, Zuid-Oostwaarts langsheen het veld, hetgeen zou toelaten aan onze luchthaven de veiligheidsvoorwaarden te verzekeren die vereischt worden voor een centrum van zoo groot belang.

De noodige kredieten worden aangevraagd op de buitengewone begroting. Zij bedragen 14,800,000 frank voor den aankoop van de gronden te Oostende en te Evere.

Maar het volstaat niet een vliegveld te bezitten dat strookt met zijn bestemming, het is ook nog noodig dat de toegangswegen een snelle en gemakkelijke verbinding met het centrum van de hoofdstad mogelijk maken.

Dit vraagstuk van de toegangswegen tot de vlieghaven van Brussel is aan de aandacht van het departement van Verkeerswezen niet ontgaan. Immers, er werd een intercommunale maatschappij van de toegangswegen opgericht ten einde onze nationale vlieghaven te voorzien van toegangswegen, die tevens de hoofdstad en het nieuwe moderne verkeersmiddel waardig zijn.

Alleen begrootingsmoeilijkheden

ont fait obstacle jusqu'ici à l'exécution des projets de voirie. En raison de la crise, le marché des capitaux et le marché immobilier ont évolué dans un sens défavorable depuis la constitution de la Société, en manière telle que celle-ci n'était plus en mesure de réaliser son programme financier.

Pour parer à cette situation, la Société a été autorisée à emprunter six millions de francs pour exécuter un tronçon de l'avenue devant relier l'aérodrome au boulevard Général Wahis.

En vue de réaliser le surplus de la dite avenue, on étudie en ce moment à la demande du Département des Transports la possibilité de venir en aide encore par d'autres moyens financiers.

On peut ainsi envisager la réalisation de ces travaux pour l'exercice 1937, ce qui permettrait de satisfaire en même temps les besoins de notre aéroport et les convenances des populations riveraines des voies d'accès.

* * *

Un mot encore en ce qui concerne la construction aéronautique. L'aide qu'il convient d'apporter à la construction aéronautique n'a pas cessé de préoccuper le Département.

Le problème est complexe : il faut cela va de soi, tendre à ne faire naître, soutenir et développer que les entreprises viables s'intégrant bien dans l'économie nationale.

Le Ministre des Transports s'est toujours efforcé de susciter les initiatives répondant aux besoins du moment.

Il serait hasardeux dans un tel domaine de spéculer sur l'avenir mais il semble que dans l'ordre immédiat et en attendant que puisse être élaboré un véritable programme d'action d'ensemble il convient d'encourager la construction sous licence.

hebben zich tot nogtoe verzet tegen de uitvoering der ontwerpen van wegenbouw. Wegens de crisis is de markt van de kapitalen en de markt van de onroerende goederen geëvolueerd in ongunstigen zin sedert de oprichting van de maatschappij, zoodat deze niet meer bij machte was haar financieel programma te verwezenlijken.

Om dezen toestand te verhelpen, werd de maatschappij gemachtigd zes miljoen frank te ontleenen om een vak van de laan uit te voeren die het vliegveld moet verbinden met de Generaal Wahislaan.

Ten einde het verder deel van deze laan aan te leggen, wordt thans op verzoek van het departement van Verkeerswezen, de mogelijkheid onderzocht om nog door andere financieele middelen hulp te verleen.

Aldus mag de verwezenlijking van deze werken voor het dienstjaar 1937 worden verwacht. Dit zou toelaten tevens te voorzien in de behoeften van onze luchthaven en voldoening te schenken aan het verlangen van de bevolking die woont langsheen de toegangswegen.

* * *

Een woord nog over den bouw van vliegtuigen. De hulp welke dient verleend aan den bouw van vliegtuigen heeft niet opgehouden de bekommerning van het Departement gaande te maken.

Het vraagstuk is ingewikkeld : men moet ernaar streven alleen de leefbare ondernemingen te doen ontstaan, te steunen en uit te breiden die goed passen in de nationale economie.

Het Ministerie van Verkeerswezen heeft steeds getracht initiatief te doen ontstaan dat beantwoordt aan de noodwendigheden van het oogenblik.

Het ware gewaagd in een dergelijk gebied te speculeeren op de toekomst, maar het schijnt dat, onmiddellijk en in afwachting dat er een programma van algemeene actie kan worden opge maakt, het past den bouw mits vergunning aan te moedigen.

CHAPITRE V.

Réponses données par la Société Nationale des Chemins de fer Belges à des questions posées par des Membres de la Commission.

I. Les Commissions paritaires n'auraient pas l'autorité qu'ont celles qui existent dans l'industrie privée. — Commissions paritaires régionales.

Réponse. — La loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale des Chemins de fer Belges détermine les pouvoirs de la Commission paritaire nationale et des Commissions paritaires régionales.

Le Statut du Personnel, établi par la Commission paritaire en exécution de la loi, reproduit les dispositions de celle-ci en ce qui concerne le but des Commissions suvisées.

La Commission paritaire nationale et les Commissions paritaires régionales fonctionnent normalement dans le cadre des attributions qui leur ont été assignées.

Extrait de la loi du 23 juillet 1926 :

Art. 13. — La Commission paritaire nationale aura les pouvoirs suivants :

1^o Examiner toutes les questions relatives au contrat du travail, à la sécurité, à l'hygiène et, en général, toutes les questions intéressant directement le personnel; questions qui lui seront transmises par le Ministre des Chemins de fer, le Conseil d'administration, la Direction générale ou les Commissions régionales dont il est fait mention ci-après;

2^o Donner son avis sur toutes les questions d'ordre général que le Ministre des Chemins de fer, le Conseil d'administration ou la Direction générale estimerait devoir lui soumettre, notamment dans les cas où ces autorités supérieures jugeraient que ces

HOOFDSTUK V.

Antwoorden door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gegeven op vragen door leden van de Commissie gesteld.

I. De *Paritaire Commissies* zouden niet het gezag hebben als deze die in de privaatspoorwegen bestaan. Gewestelijke paritaire commissies.

Antwoord. — De wet van 23 Juli 1926 tot inrichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen bepaalt de rechten van de Nationale Paritaire Commissie en van de Gewestelijke Paritaire Commissies.

Het Statuut van het Personeel, vastgesteld door de Paritaire Commissie in uitvoering van de wet, neemt de bepalingen dezer laatste over in zake het doel van de bedoelde commissies.

De Nationale Paritaire Commissie en de Gewestelijke Paritaire Commissies werken normaal binnen het kader der bevoegdheden die hun worden toegekend.

Uittreksel der wet van 23 Juli 1926 :

Art. 13. — De Nationale Paritaire Commissie is bevoegd om :

1^o Al de kwesties te onderzoeken betreffende de arbeidsovereenkomst, de veiligheid, de hygiëne en over het algemeen, al de kwesties die voor het personeel rechtstreeks van belang zijn, kwesties die haar worden overgemaakt door den Minister van Spoorwegen, den raad van beheer, het algemeen bestuur of de gewestelijke commissies, waarvan hieronder sprake is;

2^o Haar advies uit te brengen over al de kwesties van algemeen aard, die de Minister van Spoorwegen, de raad van beheer of het algemeen bestuur meent haar te moeten voorleggen, onder meer in de gevallen waarin die hooge overheden oordeelen dat die

questions peuvent intéresser indirectement le personnel;

3^o Participer à la gestion des institutions créées ou à créer en faveur du personnel.

Les statuts prévoient également la création de commissions paritaires régionales qui auront pour mission d'examiner les propositions et les réclamations du personnel relatives à l'hygiène, la sécurité, l'organisation du travail et le perfectionnement de la production. Ces avis et réclamations, dans le cas où il n'y aurait pas été donné suite par l'Autorité compétente, seront transmis, par la voie hiérarchique, au Conseil d'administration. Cette transmission sera faite sans retard, de façon que l'Administration supérieure puisse faire connaître ses décisions dans un délai maximum de quinze jours.

Les Commissions régionales collaboreront avec les chefs de service à l'établissement des listes de gratification, bonification d'ancienneté, chevrons et tableaux d'avancement. Ces commissions donneront, en outre, leur avis sur toutes les questions d'organisation du travail chaque fois qu'elles leur seront soumises par le chef régional et, notamment, dans le cas où celui-ci jugerait que ces questions peuvent intéresser indirectement le personnel.

II. — *Salaires.* — Seraient encore de 31 francs par jour pour toute une catégorie du personnel.

Réponse. — Depuis le 1^{er} août 1936, la Société applique le minimum de salaire de 32 francs par jour à tous les ouvriers masculins âgés de plus de 21 ans et fournissant une prestation complète de huit heures.

Seuls les agents masculins âgés de moins de 21 ans et les agents féminins touchent un salaire inférieur à 32 francs

zaken voor het personeel onrechtstreeks van belang kunnen zijn;

3^o Deel te nemen aan het beheer van de ten behoeve van het personeel opgerichte of op te richten instellingen.

In de statuten, moet insgelijks de oprichting voorzien worden van gewestelijke paritaire commissies, die voor opdracht hebben de voorstellen en bezwaren van het personeel betreffende de hygiëne, de veiligheid, de regeling van den arbeid en de verbetering der productie te onderzoeken. Die adviezen en bezwaren, wanneer er door de bevoegde overheid geen gevolg wordt aan gegeven, worden langs hiërarchischen weg, aan den raad van beheer overgemaakt. Dat overmaken geschiedt zonder uitstel, derwijze dat het hooger beheer zijn beslissingen kunne mededeelen binnen den tijd van ten hoogste vijftien dagen.

De gewestelijke commissies helpen de diensthoofden bij het opmaken van de lijsten van bijlagen, vergoeding voor dienstouderdom, dienststrepen, en van de bevorderingstabellen. Bedoelde commissies geven bovendien haar advies over al de vraagstukken betreffende de werkregeling, telkens ze haar door den gewestelijken overste worden voorgelegd en inzonderheid wanneer die overste van oordeel is dat bedoelde vraagstukken voor het personeel onrechtstreeks van belang kunnen zijn.

II. *Loonen.* — Zij zouden nog 31 fr. per dag bedragen voor een gansche categorie van het personeel.

Antwoord. — Sedert 1 Augustus 1936, past de Maatschappij het loonminimum van 32 frank per dag toe op al de mannelijke arbeiders van meer dan 21 jaar en die een volledige prestatie van acht uur per dag leveren.

Alleen de mannelijke bedienden van minder dan 21 jaar en de vrouwelijke bedienden trekken een loon van minder

par jour (porteurs, gardes-barrières féminins, écurveuses, etc.).

III. *Congés payés.* — Ont-ils été accordés à toutes les catégories d'agents?

Réponse. — Des congés payés sont accordés par la Société à toutes les catégories d'agents (permanents, en stage ou provisoires) soumises au Statut du personnel.

Ces congés sont octroyés dans une mesure plus large que celle prévue par la loi relative aux congés payés.

En ce qui concerne les agents temporaires utilisés d'une manière ininterrompue et au service de la Société depuis au moins un an, un projet d'Arrêté Royal a été soumis au département des Transports en vue de régler l'application aux intéressés des modalités de la loi.

Les autres agents temporaires ne se trouvent pas dans les conditions prévues par la loi pour bénéficier des congés payés.

IV. *Confort dans les trains Erquelines-Haine-St-Pierre, La Louvière-Ecausines-Bruxelles. Train 2287.*

Les trains en question (ligne 108) au nombre de 92 — non compris les trains légers — sont formés pour la plupart de matériel à trois essieux avec caisse en bois (origine Etat Belge ou allemande).

En hiver, les trains suivants, soit 10 p. c. du total, sont formés en matériel métallique :

2412	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> — Erquelines		7.4	9.35
1884	Braine-le-Comte — Haine Saint-Pierre.		8.44	9.6
1896	Braine-le-Comte — Haine Saint-Pierre		19.15	19.36
2282	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> — Haine Saint-Pierre		20.26	21.56
2261	Haine Saint-Pierre — Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> .		4.51	6.3
1881	Haine Saint-Pierre — Braine-le-Comte		7.31	7.51

dan 32 frank per dag (bestellers, vrouwelijke bareelwachtsters, schoonmaaksters, enz).

III. *Betaald verlof.* — Werd het betaald verlof verleend aan al de categorieën van bedienden?

Antwoord. — Betaald verlof wordt door de Maatschappij verleend aan al de categorieën van bedienden (stage-doende of voorloopige, vaste) die onderworpen zijn aan het statuut van het personeel.

Dit verlof wordt verleend in een ruimere maat dan voorzien bij de wet op het betaald verlof.

Wat betreft de tijdelijke bedienden, die onderbroken worden gebezigd, en sedert minstens één jaar in dienst van de Maatschappij zijn, werd er een ontwerp van koninklijk besluit aan het Departement van Verkeerswezen voorgelegd, ten einde de toepassing van de modaliteiten der wet op de belanghebbenden te regelen.

De overige tijdelijke bedienden verkeerden niet in de bij de wet voorziene voorwaarden om het betaald verlof te genieten.

IV. *Comfort in de treinen Erquelines-Haine-St-Pierre, La Louvière-Ecausines-Brussel. Trein 2287.*

Antwoord. — Bedoelde treinen (lijn 108) ten getale van 92, de lichte treinen niet inbegrepen, bestaan meestal uit materieel met drie assen en houten koetswerk (oorsprong Belgische Staat of van Duitschen oorsprong).

's Winters bestaan de volgende treinen, zegge 10 t. h. van het totaal, uit metalen materieel :

2429	Erquelines—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>	. . .	10.41	12.34
2493	Ecaussines—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>	. . .	11.57	12.59
1885	Haine Saint-Pierre—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>	. . .	17.7	17.28

La fourniture prochaine des voitures métalliques nous permettra de former au moyen de ce matériel les trains désignés ci-après :

De aanstaande levering van metalen rijtuigen zal ons toelaten de volgende treinen met dit materieel samen te stellen :

2220	Braine-le-Comte—Haine Saint-Pierre		0.39	1.10
2256	Braine-le-Comte—Erquelines		4.27	6.24
D302	Braine-le-Comte—Erquelines		4.30	6.18
2258	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> —Ecaussines		4.59	6.23
2414	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> —Haine-Saint-Pierre		5.48	7.27
2238	Braine-le-Comte—Haine-Saint-Pierre		8.15	8.46
2428	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> —Haine-Saint-Pierre		9.7	10.19
2228	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> —Haine-Saint-Pierre		11.40	12.42
2244	Haine-Saint-Pierre—Erquelines		11.55	12.56
2430	Braine-le-Comte—Haine-Saint-Pierre		14.28	14.58
2272	Haine-Saint-Pierre—Faurœulx		16.5	16.34
2274	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> —Erquelines		16.19	18.25
2102	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> —Erquelines		17.45	19.40
2478	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> —Ecaussines		18.25	19.24
2278	Haine-Saint-Pierre—Erquelines		19.43	20.26
2284	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> —Erquelines		19.—	21.22
2290	Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i> —Haine-Saint-Pierre		20.9	21.13
2215	Erquelines—Haine-Saint-Pierre		4.14	4.54
2425	Ecaussines—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>		6.36	7.43
2265	Erquelines—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>		5.29	8.4
2413	Erquelines—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>		7.49	9.52
2499	Haine-Saint-Pierre—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>		8.7	10.46
D217	Haine-Saint-Pierre—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>		10.7	11.7
2277	Haine-Saint-Pierre. — Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>		12.1	13.59
2279	Haine-Saint-Pierre—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>		13.11	14.13
2287	Haine-Saint-Pierre—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>		13.26	14
2235	Haine-Saint-Pierre—Braine-le-Comte		14.8	14.59
D2239	Erquelines—Haine-Saint-Pierre		14.24	14.36
2100	Bonne Espérance—Binche		14.24	14.36
2251	Binche—Haine-Saint-Pierre.		15.24	15.39
2275	Haine-Saint-Pierre—Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>		16.49	18.33
2241	Erquelines—Haine-Saint-Pierre		17.41	18.37
2249	Erquelines—Braine-le-Comte		18.37	20.16
2237	Erquelines—Haine-Saint-Pierre		20.18	21.13
D301	Haine-Saint-Pierre—Braine-le-Comte		22.—	22.51

Lorsque cette mesure sera réalisée, 46 p. c. des trains seront en matériel métallique.

Le train n° 2287 est composé actuellement de voitures à trois essieux du type le plus récent avant les métalliques. Ce train est compris dans la liste ci-dessus.

V. Construction d'une gare centrale à La Louvière.

Réponse. — La question de l'établissement d'une gare centrale à La Louvière a déjà été posée en 1931 par la commune, à l'occasion des études faites pour réaliser la suppression du passage à niveau de la chaussée de Soignies à Mons.

La solution préconisée à cette époque par la commune n'a pu être admise par la Société Nationale en raison surtout de la dépense considérable qu'elle entraînait.

La question des améliorations à réaliser à La Louvière va être réexaminée incessamment, de commun accord, avec les organismes intéressés.

La Société Nationale envisage la construction d'une nouvelle gare à La Louvière-Bouvy, conçue d'une façon moderne et à un emplacement judicieusement déterminé, compte tenu d'une urbanisation du quartier environnant.

Note du Rapporteur. — Des délégués de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges doivent se rendre le 11 décembre à La Louvière pour examiner avec les autorités locales et les personnalités qui s'intéressent à cette question les moyens de solutionner de façon rapide et satisfaisante la question d'établir une nouvelle gare à l'endroit le plus convenable.

Eens deze maatregel verwezenlijkt zullen 46 t. h. van de treinen uit metalen materieel bestaan.

Trein 2287 is thans samengesteld uit rijtuigen met drie assen van het laatste type vóór de metalen rijtuigen. Deze trein is begrepen in bovenstaande lijst.

V. Bouwen van een Centraal station te La Louvière.

Antwoord. — Het vraagstuk van de oprichting van een centraal station te La Louvière, werd in 1931 reeds gesteld door de gemeente, naar aanleiding van de studiën gedaan met het oog op de afschaffing van den overweg op de chaussée de Soignies te Bergen.

De oplossing, die te dien tijde door de gemeente werd voorgesteld, kon door de Nationale Maatschappij niet worden aangenomen, vooral wegens de aanzienlijke uitgave waartoe zij aanleiding gaf.

Het vraagstuk van de verbeteringen te verwezenlijken te La Louvière, zal eerlang opnieuw worden onderzocht in overleg met de betrokken diensten.

De Nationale Maatschappij overweegt het bouwen van een nieuw station te La Louvière-Bouvy, op moderne wijze opgevat en op een oordeelkundig gekozen plaats met inachtneming van de urbanisatie van de omliggende wijken.

Nota van den verslaggever. — Afgevaardigden van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen moeten zich op 11 December naar La Louvière begeven om samen met de plaatselijke overheden en de personaliteiten, die in dit vraagstuk belang stellen, de middelen te onderzoeken om het bouwen van een nieuw station op de best geschikte plaats spoedig en op bevredigende wijze op te lossen.

VI. *Suppression du passage à niveau à proximité de la gare de Hal.*

Réponse. — En 1930, à la demande de la ville, cette suppression a été envisagée par la construction d'un passage supérieur à 150 mètres environ vers Mons de ce passage à niveau.

La ville de Hal était disposée à intervenir dans la dépense mais posait comme condition le maintien du passage à niveau.

La Société Nationale a notifié à l'Administration communale qu'elle ne pouvait prendre part dans la dépense que si la construction de l'ouvrage d'art entraînait en même temps la suppression du passage à niveau.

La Ville de Hal n'a pas réservé de suite à cette communication.

Il existe à 700 mètres environ, dans la direction de Bruxelles, un passage supérieur par où, moyennant l'établissement d'une voirie convenable vers la chaussée de Bruxelles, une grande partie du trafic passant actuellement par le passage à niveau pourrait être détourné.

VII. *Suppression du passage à niveau de la chaussée de Bruxelles à Gentbrugge.*

Réponse. — Un accord est intervenu entre la Société Nationale et le Département des Travaux publics pour réaliser cette suppression (relèvement de la voie ferrée et construction d'un passage inférieur à l'emplacement du passage à niveau).

Les travaux seront exécutés par la Société Nationale et entamés en 1937.

Cette suppression fait partie du programme des travaux à exécuter en vue de la résorption du chômage.

VI. *Afschaffing van den overweg in de nabijheid van het station te Halle.*

Antwoord. — In 1930 werd, op verzoek van de stad, deze afschaffing overwogen door het bouwen van een bovengrondsche brug op ongeveer 150 meter van dezen overweg in de richting van Bergen.

De stad Halle was bereid in de uitgave tusschen beide te komen, maar zij stelde als voorwaarde het behoud van den overweg.

De Nationale Maatschappij heeft aan het gemeentebestuur laten weten dat zij in de uitgave enkel kon tusschen beide komen, indien het bouwen van het kunstwerk tevens de afschaffing van den overweg met zich bracht.

De stad Halle heeft aan deze mededeeling geen gevolg gegeven.

Op ongeveer 700 meter in de richting van Brussel bestaat er een bovengrondsche brug waarover, mits het aanleggen van een behoorlijken weg naar den steenweg op Brussel, een groot deel van het verkeer dat thans den overweg benuttigt zou kunnen worden afgeleid.

VII. *Afschaffing van den overweg op den Brusselschen steenweg te Gentbrugge.*

Antwoord. — Een akkoord werd getroffen tusschen de Nationale Maatschappij en het Departement van Openbare werken voor de verwezenlijking van deze afschaffing (ophooging van de spoorlijn en bouwen van een ondergrondschen doorgang ter plaatse van den overweg).

De werken zullen worden uitgevoerd door de Nationale Maatschappij en aangevat in 1937.

Deze afschaffing maakt deel uit van het programma der werken uit te voeren met het oog op de opslorping van de werkloosheid.

VIII. *Cornesse*. — Suppression du passage à niveau.

Réponse. — Un projet de suppression du passage à niveau de Cornesse, par création d'une route parallèle au chemin de fer, est à l'étude à l'Administration des Ponts et Chaussées. L'avant-projet en a déjà été approuvé par M. le Ministre des Travaux Publics et de la Résorption du chômage (1).

IX. *Ath*. — Passage souterrain.

Réponse. — La station d'Ath est comprise parmi celles où la construction d'un couloir sous voies est prévue pour l'année 1937.

X. *Leuze*. — Ne répondrait pas aux exigences d'une circulation intense, elle n'aurait pas la capacité suffisante pour la manœuvre des 400 wagons journaliers.

Réponse. — Les installations de la station de Leuze ne sont pas vastes, mais elles permettent de faire face au trafic en temps normal.

Pour le moment la situation y est un peu tendue par suite notamment des transports qu'elle reçoit pour les importants travaux de voirie effectués dans la région.

Des mesures seront prises pour améliorer cette situation.

En ce qui concerne le chiffre de 400 wagons mentionné, il est fortement exagéré, étant donné que dans ces dernières semaines la moyenne des wagons manœuvrés n'a atteint que 124 wagons par jour.

XI. *Haeren*. — Désordres en raison de l'insuffisance de la gare.

Réponse. — Nous supposons qu'il est fait allusion à l'exigüité du hangar à marchandises, bien qu'on n'y constate pas de désordres.

(1) La planche en sera distribuée ultérieurement.

VIII. *Cornesse*. — Afschaffing van den overweg.

Antwoord. — Een ontwerp van afschaffing van den overweg te Cornesse door het aanleggen van een weg die gelijkloopt met den spoorweg, ligt ter studie bij het bestuur van Bruggen en Wegen : Het voorontwerp werd reeds goedgekeurd door den Minister van Openbare Werken en Werkloosheidsbestrijding (1).

IX. *Ath*. — Ondergrondsche doorgang.

Antwoord. — Het station van Ath is begrepen onder deze waar het bouwen van een doorgang onder de sporen is voorzien voor het jaar 1937.

X. *Leuze*. — Zou niet beantwoorden aan de eischen van een druk verkeer, en zou niet de noodige ruimte hebben voor het rangeeren der 400 wagens per dag.

Antwoord. — De instellingen van het station van Leuze zijn niet ruim, doch zij laten toe te voorzien in het verkeer van normalen tijd.

Voor het oogenblik is de toestand er een beetje gespannen ingevolge namelijk van het vervoer dat het ontvangt voor de aanzienlijke wegwerken die in de streek uitgevoerd worden.

Maatregelen zullen genomen worden om dien toestand te verhelpen.

Wat het aangehaald getal van vier honderd wagens betreft, dit is sterk overdreven, aangezien deze laatste weken het gemiddelde der gerangeerde wagens slechts 124 wagens per dag bereikte.

XI. *Haren*. — Wanorde wegens ontoereikend station.

Antwoord. — Wij meenen dat hier de kleine goederenloods bedoeld wordt, ofschoon daar geen wanorde heerscht.

(1) De plaat ervan zal later rondgedeeld worden.

L'agrandissement de ce hangar est porté au programme des travaux à exécuter en 1937.

En ce qui concerne les installations à voyageurs, elles sont en rapport avec l'intensité du trafic.

XII. Communications entre Tournai et Bruxelles. — Malgré les nouveaux trains organisés par le Nord, souhaits de voir l'amélioration des communications.

Réponse. — Les communications Tournai-Bruxelles sont assurées :

A. Sens Tournai-Bruxelles :

Par deux trains directs et neuf trains semi-directs (dix le dimanche).

Tournai, 84 km. . D.	6.11	7.27	8.17	9.14	12.06	13.56	15.11	17.28	19.14	19.56	20.42	D - Z
Doornik . . . V.												22.29
Bruxelles (Midi) . A.	7.35	8.56	9.17	10.32	13.34	15.09	16.24	—	—	21.17	22.00	23.37
Brussel-Zuid . . A.												
Bruxelles (Nord) . A.	—	—	(*)	—	—	—	—	18.55	20.26	—	—	—
Brussel-Noord . . A.									(**)	—	—	—
Durée du trajet . .	84'	89'	60'	78'	88'	73'	73'	87'	72'	81'	78'	68'
Duur van den rit.												

(*) Bloc; (**) Pullman.

B. Sens Bruxelles-Tournai :

Par deux trains directs et huit trains semi-directs (neuf le samedi).

De vergroting van deze loods staat op het programma der in 1937 uit te voeren werken.

De installaties voor reizigers beantwoorden aan de drukte van het verkeer.

XII. Verbindingen tusschen Doornik en Brussel. — Ondanks de nieuwe treinen ingelegd door de Compagnie du Nord, wordt gewenscht dat de verbindingen worden verbeterd.

Antwoord. — De verbindingen Doornik-Brussel worden verzekerd :

A. Richting Doornik-Brussel :

Door twee rechtstreeksche en negen halfrechtstreeksche treinen (tien 's Zondags) :

B. Richting Brussel-Doornik :

Door twee rechtstreeksche en acht halfrechtstreeksche treinen (negen 's Zaterdags) :

Bruxelles (Midi) . . D.	6.56	8.04	—	11.00	S - Z	—	16.15	17.18	18.41	21.03	22.00
Brussel-Zuid . . . V.					13.21						
Bruxelles (Nord) . . D.	—	—	8.50	—	—	14.05	—	—	—	—	(*)
Brussel-Noord . . . V.			(**)								
Tournai A.	8.19	9.22	10.05	12.13	14.53	15.35	17.39	18.45	20.04	22.27	23.02
Doornik A.											
Durée du trajet . . .	83'	78'	75'	73'	92'	90'	84'	87'	83'	84'	62'
Duur van den rit											

(*) Bloc; (**) Pullman.

Cette organisation, compte tenu de nos moyens d'action, répond aux nécessités les plus justifiées du trafic.

Pour le surplus, la Société continue à étudier la possibilité d'améliorer ces relations.

Il y a lieu entretemps d'enregistrer la satisfaction exprimée par la Chambre de Commerce de Tournai à l'occasion de la mise en marche des trains-blocs (4 octobre 1936).

XIII. Transport gratuit des voitures accompagnant les invalides de guerre ou civils.

Réponse. — Invalides de guerre. — Les invalides de guerre ont droit au transport gratuit, comme bagage, de leur voiturette sur présentation de leur carte d'invalidité.

Invalides du travail. — Le transport gratuit de la voiturette est accordé aux mutilés et invalides du travail. Ceux-ci ont à justifier de leur qualité d'invalides du travail par la présentation de leur brevet de rente ou d'un certificat leur délivré par le Département de la Prévoyance Sociale.

Invalides militaires du temps de paix. — Les invalides militaires du temps de paix sont assimilés aux mutilés du travail et obtiennent comme ceux-ci le transport gratuit de leur voiturette. Le modèle du titre établissant la qualité d'invalides militaires du temps de paix nous sera incessamment communiqué par le Département de la Défense Nationale.

Invalides civils. — Les invalides civils autres que ceux spécifiés ci-dessus ne bénéficient d'aucune faci-

Deze inrichting, met inachtneming van onze middelen, beantwoordt aan de meest gewettigde noodwendigheden van het verkeer.

Verder onderzoekt de Maatschappij de mogelijkheid deze verbindingen te verbeteren.

In afwachting dient aangestipt de voldoening uitgedrukt door de Kamer van koophandel van Doornik naar aanleiding van het inleggen der bloktreinen (4 October 1936).

XIII. Kosteloos vervoer van de wagentjes van burgerlijke of oorlogsinvaliden.

Antwoord. — Oorlogsinvaliden. — De oorlogsinvaliden hebben recht op het kosteloos vervoer als reisgoed van hun wagentje op vertoon van hun invaliditeitskaart.

Arbeidsinvaliden. — Het kosteloos vervoer van het wagentje wordt verleend aan de verminkten en invaliden van den arbeid. Deze moeten doen blijken van hun hoedanigheid van arbeidsinvaliden door het vertoon van hun rentebrevet of van een getuig-schrift hun afgeleverd door het Departement van Sociale Voorzorg.

Militaire invaliden van vredetijd. — De militaire invaliden van vredetijd worden gelijkgesteld met de verminkten van den arbeid en bekomen evenals deze het kosteloos vervoer van hun wagentje. Het model van den titel waarbij de hoedanigheid van militair invalide van vredetijd wordt vastgesteld, zal ons eerlang door het Departement van Landsverdediging worden medegedeeld.

Burgerlijke invaliden. — De burgerlijke invaliden, andere dan de hierboven bedoelden, genieten geenerlei

lité spéciale pour le transport de leur voiturette.

* * *

Votre Commission des Transports a approuvé le rapport et a conclu à l'adoption du Budget du Ministère des Transports pour l'exercice 1937 à l'unanimité.

Le Président,
FRANS TOCH.

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

speciale tegemoetkoming voor het ver-
voer van hun wagentje.

* * *

Uw Commissie van Verkeerswezen heeft het verslag goedgekeurd en besloten tot aanneming van de begroo-
ting van het Ministerie van Verkeers-
wezen voor het dienstjaar 1937.

De Voorzitter,
F. TOCH.

De Verslaggever,
Gr. DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

TABLE DES MATIERES.

	Pages.
Aperçu sur le budget de 1937	1
CHAPITRE PREMIER. — S.N.C.F.B.	2
<i>A. Cause des difficultés :</i>	
Dépression économique	2
La concurrence de la route	4
Charge des pensions	5
<i>B. Résultats financiers</i>	9
<i>C. Remèdes :</i>	
Compression des dépenses	10
Réduction de la dotation du Fonds de renouvellement	12
Coordination rail-route	16
Intervention de l'Etat dans la charge des pensions	18
Tarifs	22
<i>D. Amélioration des conditions d'exploit-</i> <i>ation</i>	25
O. N. J.	26
Electrification des Chemins de fer.	34
<i>E. Extension des pouvoirs du Gouver-</i> <i>nement</i>	37
CHAPITRE II. — S.N.C.V.	40
CHAPITRE III. — Marine	45
CHAPITRE IV. — Aéronautique	49
CHAPITRE V. — Réponses données par la S.N.C.F.B. à des questions posées.	53

INHOUDSTAFEL.

	Bladz.
Overzicht over de begroting van 1937.	1
EERSTE HOOFDSTUK. — N.M.B.S.	2
<i>A. Oorzaak van de moeilijkheden :</i>	
Economische inzinking	2
Mededinging van den weg	4
Last van de pensioenen	5
<i>B. Financiële uitslagen</i>	9
<i>C. Redmiddelen :</i>	
Inkrimping van de uitgaven	10
Vermindering der dotatie van het vernieuwingsfonds	12
Samenschakeling spoor-weg	16
Tusschenkomst van den Staat in den last der pensioenen	18
Tarieven	22
<i>D. Verbetering der exploitatievoor-</i> <i>waarden</i>	25
N.D.V.	26
Electrificering van de Spoorwegen	34
<i>E. Uitbreiding der bevoegdheid van de</i> <i>Regeering</i>	37
HOOFDSTUK II. — Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen	40
HOOFDSTUK III. — Zeewezen	45
HOOFDSTUK IV. — Luchtvaart	49
HOOFDSTUK V. — Antwoorden door de N. M. B. S. gegeven op gestelde vragen.	53