BTNG-RBHC, XVI, 1985, 3-4, pp. 357-395

DE ELEKTRICITEITSSEKTOR IN BELGIE : VAN GEMEENTELIJK TOT PARTIKULIER MONOPOLIE ? DE TOTSTANDKOMING VAN DE WET OP DE ELEKTRICITEITSVOORZIENING VAN 10 MAART 1925

door

Steven DE JONGE
Licentiaat Geschiedenis (VUB)

INLEIDING

Op 10 maart 1925 werd, na twintig jaar touwtrekken, de "wet op de elektriciteitsvoorziening" in de Kamer goedgekeurd.

Het gaat hier om een heel bijzondere wet, dit om twee redenen. Ten eerste om haar laattijdige totstandkoming in vergelijking met andere Europese landen (Groot-Brittanië : 1882, Frankrijk : 1906). Ten tweede vanwege het feit dat ze nog steeds van kracht is, niettegenstaande de ongehoorde evolutie die de elektriciteitssektor tussen 1925 en 1985 heeft doorgemaakt. Een evolutie die even spektakulair was op het gebied van de produktie en verdeling als op het gebied van de toepassingsmogelijkheden van elektriciteit.

Tegenwoordig twijfelt niemand meer aan het "algemeen belang"-karakter van elektrische energie en meer in het bijzonder van de voorziening van elektriciteit. Dit is niet altijd zo geweest. Het gaat hier niettemin om een cruciaal aspekt van de elektriciteitsproblematiek : vragen en problemen rond de toekenning van het predikaat "algemeen belang" zijn immers onverbrekelijk verbonden met de problematiek van de rol van de openbare besturen in de nationale economie. "Privé-uitbating of Regie", "Konkurrentie- of Monopolieregime", "Staatsmonopolie, Privé-monopolie of monopolie in handen

van de ondergeschikte besturen", dit zijn het soort tegenstellingen die de diskussies rond de elektriciteitswetgeving domineren. Als dusdanig vertoont de elektriciteitsproblematiek een sterke overeenkomst met die der Spoorwegen. Nochtans is men in België niet gekomen tot de oprichting van een nationale elektriciteitsregie vergelijkbaar met de NMBS. Hierin heeft de wet van 1925 een aanzienlijke rol gespeeld.

In ons onderzoek namen we de wet van 10 maart 1925 zelf als eindpunt. Het accent ligt dan ook op de identifikatie van de verschillende belangengroepen, hun aktiviteiten in en rond het wetgevend proces en hun invloed op het eindresultaat.

Ondanks onze inspanningen bleven in ons onderzoek de onvermijdelijke lacunes bestaan. Toch hopen we in onze oorspronkelijke opzet te zijn geslaagd : een eerste aanzet geven tot verder onderzoek op een nog grotendeels onbekend terrein (1).

DEEL 1 : DE ELEKTRICITEITSVOORZIENING IN BELGIE ROND DE EEUWWISSELING

a) Van gemeenten, privé-verdelers en auto-producenten

In deze beginperiode — maar nog lang daarna — bezetten de gemeenten een centrale plaats in de Belgische elektriciteitsvoorziening. Hun betrokkenheid kon twee vormen aannemen. Ofwel verzorgde de gemeente zelf de produktie en/of levering van elektriciteit en ging daartoe over tot de oprichting van een regie (2), ofwel besteedde ze de dienst uit aan een privé-verdeler of concessiehouder. In beide gevallen werd een quasi-absoluut monopolie op de levering van elektriciteit gekreëerd. De produktie was vrij.

(1) Het gebruikte bronnenmateriaal kunnen we in vier kategorieën onderverdelen : a) bronnen uitgaande van de verschillende belangengroepen, zoals tijdschriften, pamfletten, briefwisseling e.a., b) verslagen van de "Commission des Distributions Electriques" en de "Commission Interministérielle", kommissies waarin de wet van 10 maart 1925 werd voorbereid, c) parlementaire bronnen en d) de pers.

(2) De voornaamste regies in België waren die van Brussel (1892), St. Gillis (1901), Gent (1910) en Luik (1913). Zie ook : G. VANDEWALLE, "De rol van de Openbare en Privé-sektor in de produktie en distributie van elektriciteit in België sedert het begin van de 20e eeuw tot heden", *Driemaandelijks tijdschrift van het Gemeentekrediet van België*, 1982, nr. 139, pp. 45-75.

De oorsprong van deze gemeentelijke prerogatieven lag besloten in een wet van het einde van de 18e eeuw. Krachtens de wet van 19-24 augustus 1790, titel XI, artikel 3 waren de gemeenten verplicht om op hun grondgebied de verlichting van de openbare weg te verzekeren : "Les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux sont tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité de passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoiement, l'illumination (...)" (3).

Daarenboven bepaalde artikel 75 van de Gemeentewet dat de gemeenteraad beslist over alle zaken van gemeentelijk belang (4).

Zich hierop baserend hebben de gemeenten zich eerst bezighouden met de verdeling van gas en water. Later vonden zij het alleen maar vanzelfsprekend dat zij de elektriciteitsvoorziening op hun grondgebied zouden verzekeren.

Tegen het einde van de jaren tachtig van de vorige eeuw, niet lang na de uitvinding van de gloeilamp door T.A. Edison (1879), ontstonden in België de eerste elektriciteitsmaatschappijen en gemeentelijke regies. Een overzicht van de stand van de elektrifikatie van de gemeenten geeft de "Statistique des Distributions d'Energie Electrique en 1908", uitgegeven door het Ministerie van Industrie en Arbeid (5). Daaruit kunnen we opmaken dat in 1908 een 22-tal gemeenten van elektriciteit werden voorzien door een regie en dat 139 anderen door een privé-verdeler werden bediend. Tenslotte waren 13 wegenistoelatingen toegekend. Dit geeft ons een som van 174 geëlektrificeerde gemeenten op een totaal van rond de 2600 (zie fig. 1).

De elektriciteitsvoorziening kende in België een langzame ontwikkeling. Dit had ondermeer te maken met de omvang van de vereiste investeringen die niet in verhouding stond tot de onzekere winstverwachtingen (6) en vooral met het bestaan van gasconcessies en -monopolies. Concessiehouders van gasverdeling hadden, net zoals later de elektriciteitsverdelers, van de gemeenten absolute monopo-

(3) L. MICHEL, *L'Electricité en Belgique*, Luik, 1937, p. 6.
(4) R. MAES, *De overheidsbemoeiing op het gebied van de elektriciteitsvoorziening in België*, Brugge, 1967, p. 7.
(5) *Ministère de l'Industrie et du Travail. Statistique des distributions d'énergie électrique en 1908*, Brussel, 1909, 73 p.
(6) De investeringen in de elektriciteitsindustrie bleven dan ook lange tijd op een zeer laag niveau steken. Zie o.a. F. BAUDHUIN, *Le capital de la Belgique et le rendement de son industrie avant la guerre*, Leuven, 1924, pp. 144-147, 223.

FIGUUR 1 (7)

Provincies	Aantal Gemeenten	DISTRIBUTIE-REGIME			
		Regies of semi-regies	Exclusieve concessies	Niet-exclusieve conces.	Wegenistoelatingen
Antwerpen	7	-	3	2	2
Brabant	33	7	26	-	-
Henegouwen	50	6	39	1	4
Limburg	1	1	-	-	-
Luik	25	1	23	-	1
Luxemburg	14	1	11	2	-
Namen	14	3	11	-	-
Oost-Vl.	12	-	9	1	2
West-Vl.	18	3	7	4	4
HET RIJK	174	22	129	10	13

lies toegewezen gekregen en duldden geen konkurrentie van elektrische verlichting (8).

De meeste elektriciteitsbedrijven waren opgericht met het oog op de levering van energie voor de openbare en partikuliere verlichting en voor de kleine drijfkracht. Van de kant van de zware nijverheid bestond echter een steeds groeiende vraag naar grote drijfkracht. Door a) een gebrek aan leveranciers die voldoende vermogen konden leveren, b) de te hoge prijzen die betaald dienden te worden aan leveranciers die wél voldoende vermogen konden produceren en vooral c) de mogelijkheid om afval (bv. minderwaardige kolen, gruis) en warmte (cokes- en hoogovens (9)) in elektrische energie om te zet-

(7) *Ministère de l'Industrie et du Travail. Statistique des distributions d'énergie électrique en 1908*, Brussel, 1909, p. 44 en 45. Deze groep van 174 gemeenten omvatte gemeenten van zeer uiteenlopende grootte (bv. Wenduine, 856 inw. in 1910 en Brussel, 177078 inw. in 1910).

(8) Verschillende gasmaatschappijen gingen zelfs over tot het aanspannen van processen tegen gemeenten die de verdeling van elektriciteit aan een derde wilden toevertrouwen of die een regie wilden oprichten. Zo werd de stad Antwerpen door de "Cie Impériale et Continentale de Gaz" vervolgd en later veroordeeld omdat ze aan de "Cie générale d'Electricité" de toelating had verleend om een elektriciteitscentrale op te richten met het oog op de verlichting van woningen en openbare wegen. (*Revue Communale de Belgique*, Brussel, 1895, p. 125).

(9) Reeds in 1897 had de SA J. Cockerill een procédé ontwikkeld om gassen uit hoogovens in elektrische energie om te zetten. E. FORGEUR, "Le rôle de l'industrie dans le développement et l'organisation générale de l'électricité en Belgique", *Bulletin de l'Association des Centrales Electriques Industrielles de Belgique*, 1931, p. 24.

ten, werd de zware industrie ertoe gebracht zelf haar elektriciteit te produceren. Dit fenomeen, dat "auto-produktie" werd genoemd, vond men vooral terug in de metaalindustrie, de steenkolenwinning, de chemische nijverheid en de glasnijverheid (10).

In feite hebben we in het voorgaande reeds de belangrijkste aktoren in de Belgische elektriciteitsvoorziening geïdentificeerd. Eerst en vooral zijn er de gemeenten. Zij hoopten via de opbrengsten van een regie of door middel van heffingen (redevances) op de winsten gerealiseerd door de concessiehouder de gemeentekas te spekken. Opdat deze inkomsten maximaal zouden zijn werd door de gemeenten een monopoliepositie voor regie of concessie gegarandeerd. Daarnaast hadden we de privé-verdelers of concessiehouders die, in ruil voor een monopoliepositie, er zich toe verbonden om centrales op te richten, leidingen te leggen en de verschillende klanten op het gemeentelijk grondgebied te bedienen. Hun taak was in feite tweeledig : zij dienden elektriciteit te produceren én te leveren. Aanvankelijk ging het om kleine bedrijven wier aktiviteiten zich tot 1 gemeente beperkten (11). Deze tendens werd doorbroken toen het Belgische Grootkapitaal zich ging interesseren voor de elektriciteitsverdeling en -produktie.

Vooral de Bank van Brussel, via haar elektro-holding "Société Générale Belge d'Entreprises Electriques" (SGBEE, het latere Electrobel) en de groep Empain, via haar holding "Cie Générale de Railways et d'Electricité" (CGRE, het latere Electrorail) waren aktief in deze beginfase. Onder impuls van deze groepen werden bedrijven opgericht die met één centrale tot 14 gemeenten van elektriciteit voorzagen (bv. Soc. d'Electricité du Borinage : centrale te Pâturages, concessies in 14 gemeenten (12)).

Voor de periode tot W.O. I moeten we ook nog de groepen Fraiteur en Warocqué (beiden verbonden met de groep Empain) en de Société Générale als belanghebbenden in de elektriciteitsindustrie vermelden. De situatie met betrekking tot de concessiehouders wordt in figuur 2 schematisch weergegeven.

Tenslotte identificeerden we de industriële auto-producenten die zich beperkten tot het produceren van elektrische energie voor eigen gebruik. Het enorme vermogen dat de industriële centrales konden

(10) Zie bv. M. AILLERET, *Rapport sur les conditions économiques de production et de distribution de l'énergie électrique en Allemagne, en Suisse, en Belgique et en France*, Parijs, 1925, p. 58.
(11) Van de 77 elektriciteitsbedrijven die er in 1908 in België bestonden waren er 55 die slechts één enkele gemeente bedienden.
(12) *Ministère de l'Industrie et du Travail, op.cit.*, p. 70.

FIGUUR 2 (13)

1914

SOC. GEN	- Cie Electrique Anversoise - S.E. d'Electricité de l'Escaut (1905) - Centrales Electriques des Flandres (1911) - S.E. de la Campine (1912)
FRAITEUR	- Cie d'Electricité de la Dendre (1914)
GROEP WAROCQUE	
Cie Auxiliaire d'Electr. (1889)	
GROEP EMPAIN	
C.G.R.T. (1904)	- Cie d'Electricité de Seraing et Extensions (1903/4) - Société Bruxelloise d'Electricité (1904) - S.E. du Pays de Liège (1904) - Gaz et Electricité du Hainaut (1904/6)
BANK VAN BRUSSEL	
S.G.B.E.E. (1895)	
INTERCOM (1901)	- S.E. du Bassin de Charleroi (1901) - S.E. du Borinage (1903) - S.E. du Nord de la Belgique (1909) - S.E. de l'Est de la Belgique (1910) - S.E. de l'Ouest de la Belgique (1911)

opwekken maakten de auto-producenten al gauw tot de voornaamste producenten van elektriciteit (14).

(13) S. DE JONGE, *De elektriciteitssektor in België : de strijd om een juridisch statuut 1900-1925*, onuitgegeven licentieverhandeling, V.U.B., 1984, p. 78.
(14) Situatie van de produktie en het geïnstalleerd vermogen in 1914 :

	Privé-verd.	Regies	Auto-prod.	Totaal
Geïnstalleerd vermogen (1000 KW)	114	14	434	562
Produktie (1.000.000 Kwu)	140	28	1.302	1.470

uit : E. FORGEUR, *L'Organisation de la production de l'énergie électrique*, Parijs, 1930, p. 1.

Auto-produktie kwam vooral voor in de industriële bekkens van Luik en Henegouwen, waar de staalnijverheid en de steenkolenwinning waren gekoncentreerd. Het waren dan ook de industriële federaties uit deze regio's, met name de "Association des Maîtres de Forge du Bassin de Charleroi" (AMFBC) en de "Union des Charbonnages, Mines et Usines Métallurgiques de la Province de Liège" (UCL) die reeds in een vroeg stadium (1905/1906) ijverden voor de totstandkoming van een elektriciteitswet die de belangen van de industrie zou beschermen.

Vooral vanuit de UCL werd de overheid onder druk gezet en werd een sterke lobby-aktiviteit ontwikkeld (zie infra). De vertegenwoordigers van deze organisatie, waarvan de SA Ougrée-Marihaye en de SA J. Cockerill de invloedrijkste leden waren, zouden later, in de jaren twintig, het industriële standpunt in de "Commission des Distributions Electriques" vertolken.

Dit standpunt vond overigens veel weerklank in de ingenieursverenigingen (o.a. de Société Belge des Electriciens (SBE), de Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège (AILg) en de Association des Ingénieurs sortis de l'Institut Montefiore (AIM)) en werd volmondig gesteund door de Comité Central Industriel (CCI) (15). Dit was niet onbelangrijk omdat via de verenigingen invloed kon worden uitgeoefend op de besluitvorming (16).

b) De rol van de Staat en de provincies in de Belgische elektriciteitsvoorziening

In de voorgaande paragraaf hebben we getracht een algemeen beeld te schetsen van de organisatie van de elektriciteitsvoorziening in het beginstadium van de elektrische industrie. We zullen in dit deel dat beeld enigszins moeten verruimen. Naast de drie centrale aktoren die we al hebben besproken speelden andere "geïnteresseerden" een belangrijke rol, zij het meer op de achtergrond.

(15) Invloedrijke personen zoals G. Trasenster, F. Courtoy, A. Greiner (allen werkzaam bij de SA Ougrée-Marihaye) en A. Trasenster en L. Greiner (SA J. Cockerill) waren lid van één of meerdere ingenieursverenigingen. L. Greiner was bovendien president van de CCI in 1908.

(16) De ingenieursverenigingen telden namelijk ook ambtenaren uit de grote administraties tot hun leden. Verscheidene daarvan hebben een rol gespeeld in de uitwerking van een wetsontwerp m.b.t. de elektriciteitsvoorziening. Het belangrijkste voorbeeld is A. Halleux (eerstaanwezend ingenieur aan het hoofdbestuur der Mijnen, lid van de AILg en van 1908 tot 1910 president van de SBE) die deel uitmaakte van de "Commission des Distributions Electriques" van maart 1906.

Zo kunnen wij vanzelfsprekend niet heen om de vraag naar de aktiviteiten van Staat en Provincies in de elektriciteitssektor.

De Staat was op verschillende manieren nauw betrokken bij de elektriciteitsproblematiek. Ten eerste was ze een belangrijk verbruiker van elektrische energie (bv. verlichting van staatsgebouwen, spoorwegen, enz.) en hield ze zich ook bezig met de produktie ervan, voornamelijk voor eigen gebruik.

Ten tweede kunnen we de Staat beschouwen als administratieve, regelende en kontrolerende macht die tot taak had na te gaan of juridische bepalingen en reglementen werden nageleefd door de betrokkenen of dergelijke reglementen op te stellen indien daar behoefte aan bestond. Vooral wat betreft het gebruik van de openbare wegenis is dit van belang.

Tenslotte diende de Staat het "algemeen belang" te beschermen en kon ze alsdusdanig verantwoordelijk gesteld voor de elektrifikatie van het land.

Hoe de Staat haar rol als verbruiker-producent vervulde, blijkt duidelijk uit de diskussie die in 1905 in het Parlement werd gevoerd omtrent een Konventie tussen de Belgische Staat en de firma ACEC (17).

In maart 1905 werden de Kamers geraadpleegd over een wetsontwerp houdende "twee kontrakten met betrekking tot het Staatsdomein en toestemming tot vervreemding van goederen van dezelfde aard". Het ontwerp vormde een onderdeel van een overeenkomst tussen de Staat en ACEC voor de levering van elektriciteit voor de verlichting van de spoorwegstations gelokaliseerd in de Brusselse agglomeratie, gesloten op 9 juli 1904.

De Staat die tot dan toe zelf de verlichting in en van de stations had verzekerd wenste haar eigen centrale af te stoten. De voorkeur werd gegeven aan een privé-verdeler, dit, zo werd geargumenteerd door de katholieke regering De Smet De Naeyer, om de Belgische elektriciteitsindustrie (lees ACEC en de groep Empain) te stimuleren en te beschermen tegen de Duitse konkurrentie (voornamelijk AEG) (18). In feite lag het afsluiten van de konventie echter alleen in het verlengde van de konservatieve opvattingen omtrent de openbare sektor, opvattingen waarin de non-interventie in ekonomische aangelegenheden centraal stonden.

(17) *Parlementaire Annalen* (verder *PN*), sessie 1904-1905, Kamer : 22 maart 1905, pp. 1029-1042, 23 maart 1905, pp. 1043-1062, 24 maart 1905, pp. 1062-1078, 25 maart 1905, pp. 1083-1093; Senaat : 6 april 1905, pp. 237-252, 7 april 1905, pp. 255-268, 11 april 1905, pp. 270-282.
(18) PA, sessie 1904-1905, Senaat, 6 april 1905, pp. 247-252.

Er bestond m.a.w. in deze periode een tendens om de Staat haar rol als producent te ontnemen, hetgeen betekende dat zij als verbruiker afhankelijk werd van de privé-sektor.

Ook op het vlak van kontrole en reglementering kan niet gezegd worden dat de Staat erg aktief is geweest. Het was "laissez-faire" in zijn zuiverste vorm. De gemeentelijke monopolie-politiek maakte een rationele ontwikkeling en organisatie van de elektriciteitsvoorziening vrijwel onmogelijk. Noch de partikuliere verbruiker noch de zware nijverheid waren met de bestaande toestand gediend. De Staat was er zich zeer goed van bewust — ze ondervond er zelf de nadelen van (19) — maar deed niets om deze situatie te veranderen of de elektriciteitsvoorziening te organiseren of te reguleren.

Uit het voorgaande kan reeds worden opgemaakt hoe de Staat haar taak als verdedigster van het algemeen belang heeft vervuld. In 1909 drukte Eerste Minister Schollaert, als antwoord op de vraag hoe de regering stond ten opzichte van een centraal organisme dat tot doel zou hebben de gemeenten van elektriciteit te voorzien, als volgt uit :

> "Les organismes centraux, dont l'action s'étend sur plusieurs communes destinés à fournir et à distribuer l'énergie électrique, sont dans beaucoup de cas indispensables. Seulement l'emploi de l'électricité ne s'impose pas, jusqu'à présent d'une manière générale, ni pour l'éclairage, ni pour la distribution de la force motrice; d'autres systèmes sont même souvent préférable, au point de vue financier. En outre, la distribution de l'électricité en une partie quelconque du pays n'intéresse pas le bien-être général au même titre que des travaux de voirie, l'hygiène etc., ou des entreprises de transports publics.
> L'intervention de l'Etat en vue de créer un organisme central qui se substituerait à l'industrie privée ou aux régies communales ne semble pas se justifier." (20).

De houding van de minister weerspiegelde duidelijk het heersende non-interventie klimaat. De Staat werd elke tussenkomst ontzegd, de elektriciteitsvoorziening vormde geen zaak van algemeen belang en de bestaande toestand voldeed perfekt, zo kon men de houding van de katholieke regeerders samenvatten.

Ook de provincies waren direkt bij de elektriciteitsvoorziening betrokken o.a. omdat de verlening van concessies onder artikel 81

(19) In 1911 verklaarde de toenmalige Minister van Binnenlandse Zaken : "Actuellement l'Etat est absolument à la merci des communes en ce sens que celles-ci peuvent s'opposer à ce que l'Etat utilise la voirie urbaine pour y établir des conduites d'électricité ayant uniquement le but d'assurer certaines services publiques." *La Revue Communale*, 1912, p. 130.
(20) C. GHEUDE, *La constitution d'une Société Nationale d'Electricité, sa nécessité*, Brussel, 1909, p. 143.

van de gemeentewet viel en dus onderhavig was aan de goedkeuring door de bestendige deputatie (21). Hiermee konden de provincies een daadwerkelijke kontrole op de gemeentelijke politiek inzake elektriciteit behouden.

Het spreekt vanzelf dat de zogenaamde industriële provincies zoals Luik, Henegouwen en Brabant, waar de meeste concessies werden verleend (89 op 139, zie infra), zich meer met de elektriciteitsproblematiek hebben ingelaten dan anderen. De beschikbare informatie was echter schaars zodat we geen algemeen beeld konden krijgen van de provinciale politiek ten aanzien van de elektriciteitsvoorziening in België.

Toch vonden we enkele interessante aanwijzingen voor het feit dat ook de provincies eerder de tendens hadden om zich tegen de toekenning van monopolies door de gemeentelijke overheden te verzetten (22).

c) De politieke implikaties : het probleem van het municipalisme

Uit het voorgaande en meer in het bijzonder uit het debat rond de konventie van 9 juli 1904 komt reeds één van de twee deelaspekten van de elektriciteitsproblematiek naar voren : de tegenstelling partikuliere/openbare uitbating van elektriciteitsdiensten. Zonder enige twijfel was dit ook het politiek meest geladen aspekt. Het behelsde niet enkel de problemen rond de tussenkomst van de Staat en Provincies maar had vooral betrekking op de houding van de gemeenten, de gemeentefinanciën en de daarmee verbonden gemeentelijke autonomie.

Meer dan iets anders was de konventie van 1904 een rechtstreekse aanval op de Brusselse stadsregie. Ten eerste lag het voor de

(21) *La Revue Communale*, 1905, p. 267. Voor de provinciale politiek met betrekking tot de elektriciteitsverdeling raadpleegden we de *Comptes-rendu du Conseil Provincial* en de *Mémorial Administratif* van de provincies Brabant, Henegouwen en Luik voor de periode 1900-1925. Dit leverde weinig bruikbare informatie op.

(22) In december 1906 schreef de gouverneur van de provincie Luik, J. Pety de Thozée aan de UCL : "(...) la Députation permanente (...) avait préscrit aux communes qui veulent accorder des concessions pour la distribution de l'énergie électrique, l'insertion dans les cahiers de charges d'une clause réservant l'usage de la voirie aux industriels qui utilisent la voie publique pour relier, par des canalisations électriques, les différentes parties de leurs installations." *Bulletin de l'UCL*, 1906, p. 45.

hand dat de regie de verlichting van de spoorwegstations zou verzekeren indien de Staat dit niet langer zelf wenste te doen. Ten tweede bevatte de konventie een artikel waarin een door ACEC op te richten NV (de latere Société Bruxelloise d'Electricité) de toestemming kreeg om elektriciteitsleidingen boven of onder de grote (Staats-)wegenis aan te leggen indien de Staat zich, na afloop van het kontrakt met de stad Brussel, door die onderneming wenste te laten voorzien van elektriciteit voor de verlichting van haar gebouwen op Brussels grondgebied. Bovendien mocht deze NV die leidingen gebruiken om "andere" konsumenten te voorzien, hetgeen konkurrentie voor de regie betekende (23).

Het debat dat zich hierover in de loop van 1905 in de Kamer ontspon behelsde in feite de problematiek van het municipalisme. De houding van de konservatieve katholieken in 1904/1905 was een nieuwe uiting van hun afkeer voor deze omstreden exploitatievorm. In het verleden zetten katholieken en doktrinaire liberalen zich reeds af tegen de gemeentelijke uitbating van gas- en waterverdeling en ditmaal werden de gemeentelijke elektriciteitsregies met Brussel voorop geviseerd.

Deze opvattingen botsten met die van socialistische en progressief-liberale politici.

We kunnen de socialistische houding ten aanzien van de elektriciteitsproblematiek in deze beginfase als volgt samenvatten. Het uiteindelijke doel was de socialisatie van de hele elektriciteitssektor. Centrales en leidingen waren immers produktiemiddelen en vertegenwoordigden een algemeen belang. De socialistische revolutie was feitelijk afgezworen en de socialistische vertegenwoordiging in het Parlement was alsnog te zwak om dit streven te bereiken.

De taak van de socialistische gemeentemandatarissen bestond er dan ook in voorbereidend werk te verrichten door te voorkomen dat bestaande en potentiële openbare diensten door het partikulier initiatief werden ingepalmd (24). Om de gemeenten hierin te steunen was de mogelijkheid tot intercommunale federatie en de tussenkomst van de provincies noodzakelijk. In een later stadium konden bestaande openbare en partikuliere uitbatingen opgenomen worden in het groter geheel van een nationale elektriciteitsregie die bij voorkeur een gemengde onderneming zou zijn waarin zowel Staat, provincies, gemeenten als elektriciteitsondernemingen zouden participeren (25).

(23) PA, sessie 1904-1905, Senaat, 6 april 1905, p. 240 en 250.
(24) In de schoot van de BWP was in 1896 de Federatie van Socialistische Gemeenteraadsleden opgericht. Het was vooral via deze organisatie dat de elektriciteitsproblematiek binnen de BWP ter sprake kwam.
(25) Zie hiervoor o.a. C. GHEUDE, *op.cit.*

Pas in een laatste stadium, namelijk bij de vestiging van de socialistische heerschappij, die via de bestaande instellingen zou worden opgebouwd (reformisme), zou tot volledige socialisatie worden overgegaan.

Dit socialistisch municipalisme was binnen de BWP zelf omstreden en oefende in de praktijk nagenoeg geen invloed uit : nergens lag de partij direkt aan de basis van de communalisering van bedrijven (26).

Dat de liberalen het municipalisme en de regies verdedigden hoefde niemand te verbazen. Het was een onvervalste verwezenlijking van het progressief liberalisme (27).

In de periode rond 1906 waren de ideologische motieven, die zeker een rol hadden gespeeld toen het progressief liberalisme haar municipalistisch streven ontwikkelde, bij de verdediging van regies door de liberale partij, naar de achtergrond verschoven. Op dat moment was het een kwestie van politieke krachtsverhoudingen op gemeentelijk niveau.

De gemeenten en vooral de verstedelijkte gemeenten vormden voor de liberale partij de elektorale basis.

Het was voor de liberalen dan ook uiterst belangrijk, wilden zij niet helemaal van het politieke toneel verdwijnen ten voordele van de socialisten en de katholieken, hun positie op gemeentelijk vlak te behouden en uit te bouwen.

Een belangrijke voorwaarde hierbij was het in evenwicht houden van de gemeentebudgetten en dit zo min mogelijk door middel van het heffen van direkte belastingen, de gruwel van elke liberale kiezer. De inkomsten van de regies vormden dan ook een essentieel positief element in deze budgetten.

Hoe belangrijk de regie-inkomsten wel waren toonde Lemonnier, liberaal volksvertegenwoordiger en schepen van Brussel in 1905, in de Kamer aan : op een totaal budget van 30 miljoen frank leverden de belastingen 4.401.700 frank aan inkomsten op en de gemeentediensten voor gas, water en elektriciteit 4.425.700 frank (28).

Het voorgaande verklaart het feit dat de liberale volksvertegenwoordigers en vooral zij die nauw bij de gemeentepolitiek waren betrokken, zoals een E. De Mot (burgemeester van Brussel), zich zeer

(26) E. WITTE, "Gemeenteregies in België (1850-1914) : Liberaal interventionisme of socialistisch municipalisme ?", *Gemeentekrediet van Belgie, Colloquium Spa 1984* (ter perse), p. 14.
(27) M. SMETS, *Vrije Onderneming of Regie ? De Brusselse gasregie in de tweede helft van de 19e eeuw*, onuitgegeven licentieverhandeling, Vrije Universiteit Brussel, 1983, p. 44.
(28) PA, sessie 1904-1905, Kamer, 24 maart 1905, p. 1074.

agressief tegen de plannen van de regering opstelden. Voor hen was de konventie van 9 juli 1904 een duidelijke en ontoelaatbare aanval op de gemeentelijke regies met het oog op de destabilisatie van de liberale gemeentebudgetten. Een dergelijke destabilisatie, veroorzaakt door de aantasting van de inkomsten van de regies door konkurrentie, zou onvermijdelijk een verhoging van de direkte belastingen met zich meebrengen. Men zou het bankroet van de liberale gemeentepolitiek uitroepen en de situatie zou rijp zijn voor een katholieke machtsovername.

Het liberaal interventionisme was veel invloedrijker dan het socialistisch municipalisme. Het lag bijvoorbeeld aan de basis van de oprichting van de Brusselse gas- en elektriciteitsregies. Nochtans was het municipalisme ook binnen de liberale familie een omstreden fenomeen dat vanuit doktrinair-liberale zijde hardnekkig werd bestreden met de klassieke liberale argumenten (29).

DEEL 2 : DE EERSTE POGINGEN TOT WETGEVING

a) Het probleem van de gemeentelijke monopolies

We stelden eerder dat de elektriciteitsproblematiek twee deelaspekten vertoonde. Een eerste daarvan identificeerden we reeds als de tegenstelling partikuliere/openbare uitbating van elektriciteitsdiensten.

Het tweede deelaspekt had een meer technisch karakter. Hier stond niet de ideologische wenselijkheid van een bepaalde vorm van organisatie centraal, wel haar ekonomische doelmatigheid. "Welk systeem maakt een zo efficiënt mogelijke produktie, vervoer en verdeling van elektriciteit mogelijk ?", "Hoe wordt de algemene verspreiding van elektriciteit, d.w.z. tot de verste uithoeken van het land, het best bevorderd ?". Dit zijn de twee hoofdvragen die een centrale plaats innemen in de diskussies rond de elektriciteitswetgeving. Het moet overigens duidelijk zijn dat het onderscheid tussen de twee zogenaamde deelaspekten kunstmatig is en dat er hier, zoals altijd, een sterke verwevenheid bestond tussen de ideologische en de ekonomische tegenstellingen.

Het zijn de ingenieursverenigingen geweest die het eerst aandacht hebben gevraagd voor de technische problemen in verband met de

(29) E. WITTE, *op.cit.*, p. 8 en 9.

elektriciteitsvoorziening. Zij zijn het dan ook die de eerste aanzet hebben gegeven tot de elektriciteitswetgeving.

In 1899 was de Société Belge des Electriciens, een invloedrijke overkoepelende organisatie die ingenieurs van verschillend pluimage verenigde (ambtenaren, ingenieurs werkzaam bij concessiehouders, regies en de zware nijverheid), erin geslaagd een wetsontwerp met betrekking tot de elektriciteitseenheden, een zuiver technische aangelegenheid dus, te kelderen. Er was toen een tegenontwerp ingediend dat de basis vormde van de wet die in 1903 tot stand kwam en die deze materie behelsde (30).

Dit eerste sukses gaf de ingenieurs kennelijk een stimulans om dit pad verder te bewandelen. Reeds in 1899 had de algemene raad van de SBE de mening verkondigd dat het de ingenieurs toekwam om te debatteren en voorstellen te doen in verband met maatregelen door de openbare machten te nemen om de elektrische industrie te ontwikkelen en te beschermen (31). Een jaar later verklaarde Ch. Charlier over de noodzaak van een elektriciteitswet :

> "Il m'a semblé qu'il nous appartient, à nous électriciens qui savons quels sont les besoins de notre industrie de signaler aux législateurs une loi utile à faire, qui nous permette d'apporter au pays un nouvel élément de prospérité industrielle." (32)

Wat de ingenieurs op dat moment bezighield, en dit blijkt ook uit voorgaande uitspraak, was een zo breed mogelijke verspreiding van elektriciteit ten voordele van de industrie, die gebaat was bij het gebruik van de goedkopere en meer renderende elektro-motoren (33). In deze optiek was het bereiken van een zo ekonomisch mogelijk produktiesysteem natuurlijk uiterst belangrijk. De noodzaak van het oprichten van grote krachtcentrales die regio's of zelf provincies zouden bedienen en de veroordeling van kleine, geïsoleerde uitbatingen kan men voor deze periode als een gemeenschappelijk standpunt van de ingenieurs-electriciensgroep beschouwen.

Het mikpunt van de kritiek die vanwege de ingenieurs ten aanzien van de bestaande toestand werd geuit waren de gemeenten. Niet alleen de ingenieurs maar ook de zware industrie beschouwde deze laatsten als de belangrijkste obstakels op het pad van de ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening. De kritiek gold hoofdzakelijk de toekenning door de gemeenten van monopolies aan regies en concessiehouders.

(30) *Bulletin de la SBE*, XVII, 1900, pp. 233-252
(31) C. CHARLIER, "De la nécessité d'une loi sur les transports d'énergie", *Bulletin de la SBE*, XVII, 1900, p. 268.
(32) *Ibidem*, p. 277.
(33) Zie bv. E. GERARD, "L'Avenir des distributions d'énergie électrique en Belgique", *Bulletin de l'AIM*, X, 1898-1899, pp. 85-94.

Het ging hier niet zozeer om leveringsmonopolies. In veel concessiekontrakten werden namelijk reserves op het monopolie gemaakt voor leveringen van elektrische energie voor tramways en verwarming of voor leveringen aan openbare gebouwen (34). Hetgeen de elektriciteitsmonopolies toch een absoluut karakter gaf was het feit dat de gemeenten het monopolie gaven over het gebruik van de openbare wegenis. Hierdoor werd het voor een kandidaat-konkurrent zeer problematisch om elektriciteit te leveren tenzij hij, met de nodige toelatingen van de eigenaars, van partikulier grondbezit kon gebruik maken om zijn leidingen aan te leggen.

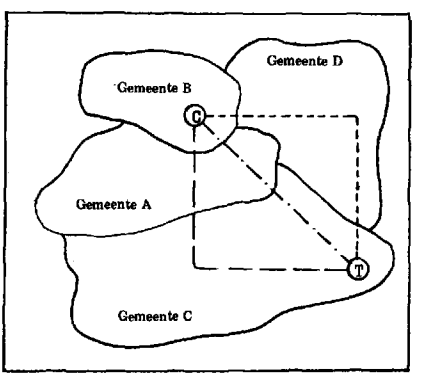
Het gebeurde regelmatig dat een gemeente A, gelegen tussen gemeenten B en C, verhinderde dat een concessiehouder, die concessies bezat in B en C, een verbinding tot stand bracht tussen zijn centrale gelegen te B en een transformatiestation te C. Door de nodige wegenistoelatingen te weigeren kon gemeente A beletten dat C van elektriciteit werd voorzien. Voor de concessiehouder bleven er in een dergelijk geval maar twee, kostbare oplossingen :

a) de leidingen leggen over of onder privégronden mits toelating van de eigenaars (er bestond immers geen onteigeningsrecht voor elektrische installaties, hoewel dit wel door de concessiehouders werd geëist), of

b) de leidingen met hoge kosten langs een vierde gemeete D, die wèl toelating wilde geven, leggen.

Figuur 3 illustreert deze situatie.

Figuur 3



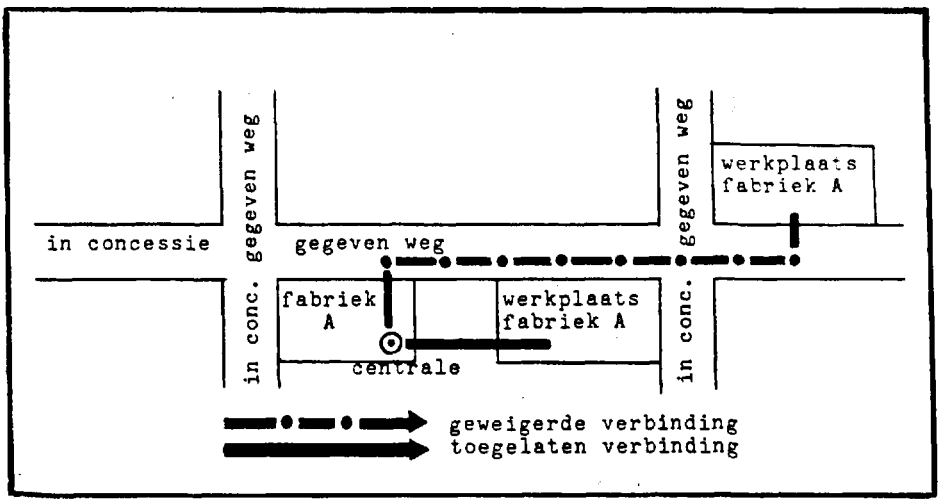
—·—·—· : geweigerde verbinding
— — — : mogelijke verbinding onder voorwaarde a)
- - - - - - : mogelijke verbinding onder voorwaarde b)

(34) E. BREES, *Les régies et les concessions communales en Belgique*, Brussel, 1906, p. 244.

Het spreekt vanzelf dat het op deze manier niet of nauwelijks mogelijk was om tot regionaal, provinciaal of nationaal geïntegreerde elektriciteitsnetten te komen. Elke gemeente bekommerde zich om haar regie of concessie die haar belangrijke financiële inkomsten kon bezorgen en van samenwerking was dus geen sprake.

Voor de zware nijverheid leverden de bestaande wegenismonopolies enorme praktische problemen op. Zo verhinderden concessiehouders en regies, op basis van het hun toegekende monopolie dat verbindingen tot stand kwamen tussen de verschillende werkplaatsen van eenzelfde fabriek die door openbare wegen van elkaar gescheiden waren (zie fig. 4a).

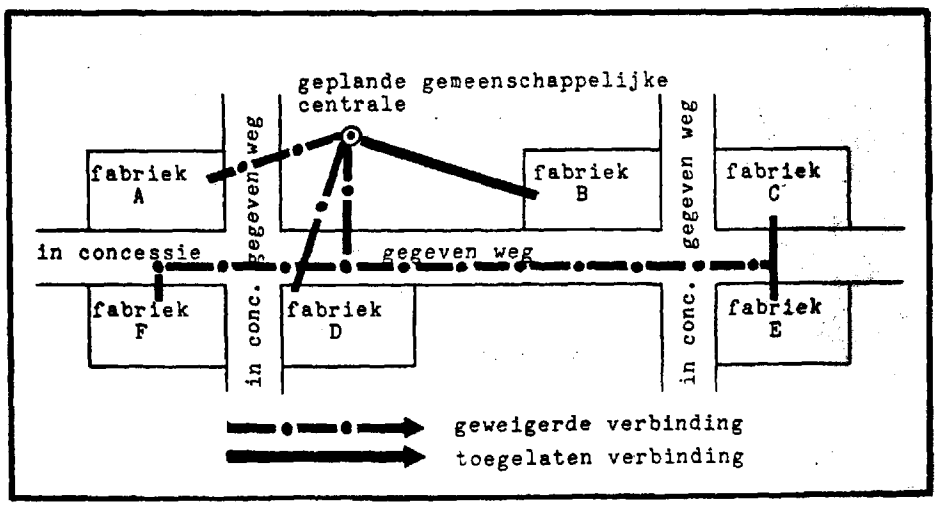
Figuur 4a (35)



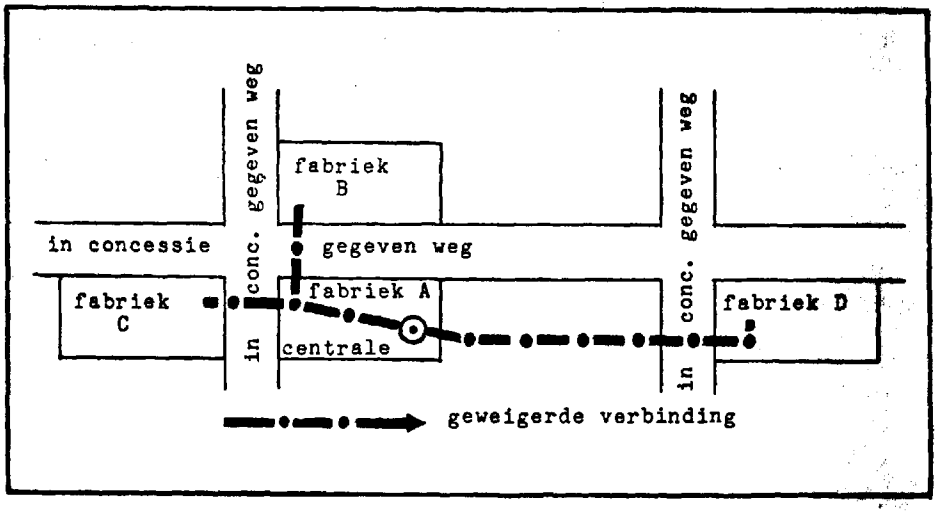
Daarnaast vormden de monopolies een obstakel voor de ondernemingen in hun aspiraties om a) gemeenschappelijke centrales op te richten (fig. 4b), b) met overschotten bepaalde partikuliere verbruikers van elektriciteit te voorzien (fig. 4c), en c) centrales onderling te verbinden met een ekonomisch en bijstandsdoel (fig. 4d) (36).

(35) uit : FORGEUR, "Le rôle de l'industrie...", pp. 24-27.
(36) F. COURTOY, *Observations sur l'avant-projet de loi sur les distributions d'énergie électrique*, Luik, 1913, p. 14 e.v.

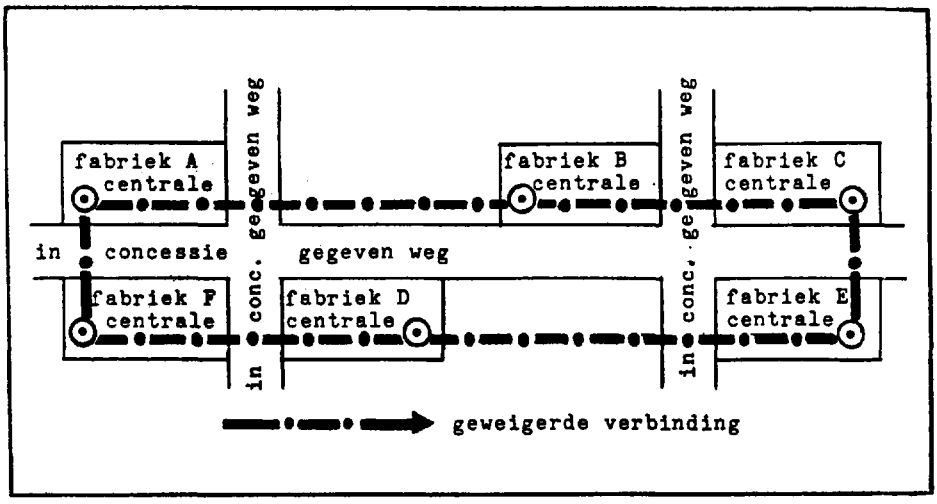
Figuur 4b



Figuur 4c



Figuur 4d



We moeten hier wel bij opmerken dat aspiraties b) en c) vooral na 1910 belangrijk werden als gevolg van de technologische evolutie.

We zien dus dat het exclusieve wegenismonopolie het belangrijkste wapen was in de strijd die de gemeenten voerden tegen echte of vermeende vormen van konkurrentie die de inkomsten van regies en concessies konden bedreigen. Door te steunen op hun exclusieve rechten konden de gemeenten en de concessiehouders, de autoproducenten als het ware insluiten en beletten dat ze elektriciteitsleidingen boven of onder de openbare weg zouden leggen om eventuele verbruikers aan hun centrales te koppelen.

b) Het voorontwerp van maart 1907 : een overwinning van de zware nijverheid

In de loop van 1906 begonnen de auto-producenten de bestaande toestand bij de centrale en provinciale overheden aan te klagen. Dit tijdstip is niet toevallig. Op hetzelfde moment, maart 1906, werd namelijk de Franse elektriciteitswet, die grotendeels aan de wensen van de grootindustrie beantwoordde, aan het Parlement voorgelegd (37).

(37) Voor een beschouwing over de Franse elektriciteitswet, zie : H. BONIFACY, *Le service public de la production de l'énergie*, Parijs, 1921, 360 p.

De initiatieven die toen door de industriëlen werden genomen kunnen we beschouwen als het beginpunt van de lange weg die, via drie "elektriciteitskommissies", zou leiden tot de wet van 10 maart 1925. Het feit dat de wet tot 1925 op zich heeft laten wachten geeft reeds aan dat haar totstandkoming niet van een leien dakje is gelopen.

De industriëlen uit het bekken van Charleroi, meer bepaald de Association des Maîtres de Forge du Bassin de Charleroi, waren de eersten om bij de Ministers van Binnenlandse Zaken (J. De Trooz) en van Financiën en Openbare Werken (De Smet De Naeyer) in maart 1906 het verbod op het toekennen door de gemeenten van wegenismonopolies te eisen.

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken schoof de verantwoordelijkheid af op de Provincie Henegouwen door te antwoorden dat dergelijke klachten bij de bestendige deputatie dienden te worden neergelegd aangezien alleen zij de bevoegdheid bezat om de vergaderingen van de gemeenteraden over concessieverlening van de boven- of ondergrond goed of af te keuren (38).

Het antwoord van de Smet de Naeyer was positiever. Hij bevestigde dat de gemeenten niet het recht hadden om exclusieve monopolies op het geheel van de wegenis te verlenen vermits de Staat nooit haar prerogatieven op de grote wegenis had opgegeven. Wat de gemeentewegenis betrof, gaf hij toe dat daar problemen bestonden. Hij verwees hierbij naar de diskussies in de Senaat van 6, 7 en 11 april 1905.

Blijkbaar stond de Minister gunstig tegenover het streven van de industriëlen :

> "J'ai cru bon, néanmoins, de saisir de votre requête les départements de l'Intérieur, de l'Agriculture, des Chemins de Fer et de l'Industrie et du Travail, en leur signalant le but utile que vous poursuivez." (39)

Ondertussen had de invloedrijke industriëlenvereniging uit het Luikse, de UCL (zie infra), een analoge klacht bij de bestendige deputatie van Luik geuit. De gedeputeerden werden hierbij gevraagd geen concessies meer goed te keuren die monopolieclausules zouden bevatten. Zij wezen daarbij op de gebeurtenissen in Henegouwen enkele maanden tevoren (40).

(38) Brief van Minister van Binnenlandse Zaken De Trooz aan de Provinciegouverneur van Henegouwen (29 maart 1906), in : *Bulletin de l'UCL*, 1906, p. 171.
(39) Brief van Minister van Financiën en Openbare Werken de Smet de Naeyer aan de AMFC (13 augustus 1906) en de UCL (6 nov. 1906), *Bulletin de l'UCL*, 1906, p. 172.
(40) Brief van de UCL aan de Bestendige Deputatie van Luik (6 juni 1906), in : *Bulletin de l'UCL*, 1906, p. 44 en 45.

Opvallend was ook dat de Luikse industriëlen melding maakten van de situatie in Frankrijk waar het Parlement op het punt stond om een wetsontwerp op de verdeling van elektrische energie goed te keuren.

In oktober 1906 richtten ze een schrijven aan de Ministeries van Binnenlandse Zaken, Financiën en Openbare Werken en Industrie en Arbeid (41). Hierin werd voornamelijk de noodzaak van een wetgeving die met alle betrokken belangen rekening zou houden onderstreept. Opnieuw werd het Franse ontwerp naar voren gehaald.

Deze eisen reikten dus al een stuk verder. Er moest niet alleen een verbod komen op monopolieklausules in concessiekontrakten, er moest bovendien een wet komen, bij voorkeur geïnspireerd op de Franse, die ondermeer de industriële aanspraken op het gebruik van de openbare wegenis zou legitimeren.

Het antwoord van de Minister van Industrie en Arbeid op de klachten van de Luikse industriëlen bracht hoopvol nieuws. Er was namelijk op 8 maart 1906 een Raadgevende Kommissie voor Elektriciteit opgericht, die ondermeer de bestudering van een wetsontwerp m.b.t. de elektriciteitsbedrijven op haar agenda had staan (42).

De oorsprong van de Raadgevende Kommissie die in de schoot van het Ministerie van Industrie en Arbeid werd opgericht, is niet erg duidelijk. Volgens de ingenieurs was het een verlengstuk van de besprekingen die enkele jaren tevoren over de elektriciteitseenheden werden gevoerd en waarin zij een belangrijke rol hadden gespeeld (zie supra) (43).

De kommissie was hoofdzakelijk samengesteld uit ambtenaren en docenten aan Belgische Universiteiten. Allen waren ingenieur en de meeste aktief in één of meer van de door ons bestudeerde ingenieursverenigingen (44).

(41) *Bulletin de l'UCL*, 1906, p. 63 en 64.
(42) Brief van Minister van Industrie en Arbeid Francotte aan de UCL (16 november 1906), in : *Bulletin de l'UCL*, 1906, p. 173.
(43) *Bulletin de la SBE*, XXVI, 1909, p. 241.
(44) De kommissie bestond uit : E. Gevaert, eerstaanwezend ingenieur, d.d. hoofdingenieur van Bruggen en Wegen; A. Halleux, eerstaanwezend ingenieur aan het hoofdbestuur der Mijnen; A. Jacoby, opziener bij de Dienst Maten en Gewichten; G. L'Hoest, hoofdingenieur, bestuursopziener bij de Dienst Traktie en Materieel van de Staatsspoorwegen; M. Roosen, hoofdingenieur, bestuursopziener bij het hoofdbestuur van Telegrafen; J. Stevens, bestuurder van de Dienst voor Nijverheids- en Beroepsonderwijs; E. Van Aubel, lid van de raadgevende Kommissie der Maten en Gewichten; O. Colard, docent aan de Hogeschool te Gent; S. Demanet, docent aan de Hogeschool te Leuven; E. Gérard, docent aan de Hogeschool te Luik, bestuurder van het Elektro-technisch Instituut Montefiore; E. Rousseau, docent aan de Hogeschool te Brussel; E. Lacomble, hoofdingenieur van de Elektriciteitsdienst van de stad Brussel; W. Dierman, elektrotechnisch ingenieur te Brussel; P. Clément, elektro-technisch ingenieur, assistent aan het hoofdbestuur der Maten en Gewichten, sekretaris van de kommissie.

Oorspronkelijk was de kommissie bedoeld als een forum van neutrale technici die zich in hoofdzaak ook met technische aangelegenheden zouden bezighouden. Onmiddelijk na haar oprichting begon zij echter (onder invloed van de industriëlen die goed in de ingenieursverenigingen waren vertegenwoordigd ?) met het uitwerken van een wetsontwerp, hetgeen niet specifiek tot haar bevoegdheden hoorde (45).

In november 1906 stelde de toenmalige Minister van Landbouw, Baron M. Van Der Bruggen, de provinciegouverneurs op de hoogte van een op komst zijnd wetsontwerp. Het was op dat moment al duidelijk uit welke richting de wind zou gaan waaien :

> "Ce projet a pour objet principal de régler les rapports entre ces entreprises (électriques) avec les pouvoirs publics, en tenant compte des conditions spéciales d'exploitation des distributions électriques et des intérêts généraux de l'industrie" (46).

Het voorontwerp van maart 1907 (47) volgde inderdaad in grote lijnen de principes die in november 1906 waren bekendgemaakt. Men kan het ontwerp in vier grote delen opsplitsen :

a) over het regime van concessies en wegenistoelatingen;
b) over de rechten van regies, concessiehouders en toelatinghouders;
c) over de veiligheid van elektrische installaties;
d) over de bescherming van de elektriciteitsverdeling.

Het eerste deel was ongetwijfeld het belangrijkste. Het rapport bij het voorontwerp vermeldt dat de kommissie drie soorten concessieregimes in overweging had genomen. Alleen het derde en laatste, waarbij exclusieve concessies voor de verlichting, vrije konkurrentie voor alle andere toepassingen en vrij transport (zonder levering) van de elektrische energie in het algemeen, mogelijk werd, kon de goedkeuring van de kommissieleden wegdragen.

Dit nieuwe statuut bracht twee belangrijke nieuwigheden met

(45) Artikel 2 van het KB van 8 maart 1906 dat de oprichting van de kommissie regelde bepaalde : "Zij (de kommissie) beraadslaagt over al de vraagstukken welke haar door onze Minister van Nijverheid en Arbeid worden onderworpen en welke de elektrische nijverheid, de werking van het Staatslaboratorium voor de bepaling der volstrekte waarden der electrische meetwerktuigen en de goedkeuring der modeltoestellen voor het bepalen der electrische kracht betreffen", *Belgisch Staatsblad*, 18 maart 1906, p. 1705.
(46) *Mémorial Administratif de la Province de Liège*, Luik, 1906.
(47) *Commission Consultative d'Electricité, Avant-projet de loi sur les distributions d'énergie électrique et Rapport rélatif à l'avant-projet*, Brussel, 1907, 33 p.

zich mee. Eerst en vooral een scheiding tussen de leveringen voor verlichting enerzijds en voor alle andere toepassingen anderzijds. De tweede nieuwigheid, en ongetwijfeld de belangrijkste, was de invoering van konkurrentie, voor alle leveringen van elektriciteit, behalve die bestemd voor verlichting. Parallel met deze indeling werden twee stelsels voorzien. Voor de verlichting bleven de gemeenten gemachtigd exclusieve monopolies toe te kennen. Voor andere toepassingen was het bezit van een wegenistoelating voldoende om konkurrerende leveringen te mogen uitvoeren.

Zeer belangrijk in het ontwerp was de regeling van de toekenning van de toelatingen. Dat gebeurde als volgt : a) door het kollege van burgemeester en schepenen indien de leidingen of netten slechts het territorium van één gemeente benutten en indien ze exclusief of hoofdzakelijk de gemeentewegen volgden, b) door de bestendige deputatie als de te leggen leidingen of netten, binnen het provinciaal territorium, exclusief of hoofdzakelijk de provinciale wegenis volgden of indien ze zich uitstrekten over de territoria van verschillende gemeenten en hierbij exclusief of hoofdzakelijk gebruik maakten van de gemeentewegenis en c) door de regering indien de leidingen of netten exclusief of hoofdzakelijk de grote wegenis gebruikten of indien ze zich uitstrekten over verschillende provincies, wat ook de aard van de gebruikte wegen zou zijn.

De rechten van de gemeenten werden gereduceerd tot de toekenning van al dan niet exclusieve monopolies voor de verlichting en van wegenistoelatingen die strikt lokale belangen vertegenwoordigden. De provincies en de regering kregen het recht om op de gemeentelijke wegenis tussen te komen indien er regionale of nationale belangen mee gemoeid waren.

Het belangrijkste element in het voorontwerp van maart 1907 was zonder twijfel de mogelijkheid tot konkurrentie. Daarnaast werden de gemeenten onderworpen aan een strakke kontrole vanwege de provincies en de regering die de ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening nu van zeer dichtbij konden volgen en een belangrijke rol kregen toebedeeld.

De algemene tendens was dus het ontnemen van de rechten van de gemeenten op het gebruik van de wegenis. Enkel voor de verlichting konden zij nog exclusieve concessies verlenen maar zelfs in dat geval was hun beslissing gekoppeld aan de goedkeuring van de provinciale of centrale overheden.

Hoewel de gemeenten door de circulaires van de provinciegouverneurs, in uitvoering van de wens van de Minister van Landbouw, Van der Bruggen, in de loop van 1907 op de hoogte waren ge-

steld van de principes waarop een toekomstig ontwerp van elektriciteitswet zou gebaseerd zijn, kwam een eerste reaktie vrij laat. Dit hing ondermeer samen met het feit dat, als gevolg van het aantreden van een nieuwe Minister van Industrie en Arbeid (A. Hubert) en de behandeling van een nieuwe sociale mijnwet (1907-1909), de aktiviteiten rond de elektriciteitswetgeving waren stilgevallen (48).

Toch kwamen de burgemeesters van de gemeenten van de Brusselse agglomeratie, van de gemeenten met meer dan 25.000 inwoners en van de gemeenten van provinciehoofdplaatsen op 17 februari 1909, op initiatief van de liberale Brusselse burgemeester E. De Mot, in de hoofdstad samen om tegen het ontwerp te protesteren (49).

Op deze vergadering hield De Mot een toespraak waarin hij de problematiek uiteenzette en stelde daarbij een dagorde voor die unaniem door de aanwezigen werd gestemd.

Het betoog van de Brusselse burgervader en de goedgekeurde dagorde bevatten drie hoofdgedachten. Een eerste daarvan was het idee dat plichten rechten impliceren. De gemeenten hadden volgens de wet van 1790 de plicht om de verlichting van de openbare wegen te verzorgen, hetgeen hen het recht gaf om het gebruik van die wegen in concessie te geven of aan een regie voor te behouden. Dit recht strekte zich over het geheel van de openbare wegenis uit, vermits de gemeenten alle wegen moesten verlichten, dus ook de provincie- en staatswegen. Het was daarenboven vanzelfsprekend dat de gemeenten dezelfde rechten bezaten indien het elektriciteitstransport of de levering niet enkel de openbare verlichting behelsde.

Ten tweede, steeds volgens De Mot, bracht het ontwerp en vooral het konkurrentiestelsel de gemeentefinanciën in gevaar.

Tenslotte werd geargumenteerd dat de scheiding tussen leveringen voor verlichting en drijfkracht kunstmatig was en enkel prijsverhogingen tot gevolg zou hebben. Immers, een onderneming die enkel energie voor verlichting zou mogen leveren, zou wegens de onregelmatige vraag die niet door de meer stabiele behoeften aan drijfkracht kon worden gekompenseerd, zeer hoge uitbatingskosten hebben die in de verkoopsprijs zouden worden weerspiegeld.

De konkurrentie die het ontwerp wenste te stimuleren was bovendien een illusie. Slechts een zeer beperkt aantal bedrijven zou in staat zijn de zware nijverheid van elektriciteit te voorzien, vaak niet meer dan één per regio. Zelfs als er meer zouden zijn, dan zou

(48) *Bulletin de l'AILg*, XXXIV, 1910, 1, p. 22.
(49) *La Revue Communale de Belgique*, 1909, p. 132; *L'Etoile belge*, 18 feb. 1909 (60e jrg.), no. 49, p. 3; *Le Peuple*, 19 feb. 1909 (25e jrg.), no. 50, p. 1.

er vroeg of laat toch een fusie plaatsgrijpen om hoge prijzen in stand te houden. Het kernstuk van de redenering van De Mot bestond dan ook uit de retorische vraag :

"Si le monopole est l'aboutissement de la réforme, ne vaut-il pas mieux que ce privilège soit accordé à la communauté plutôt qu'à l'industrie privée ?" (50)

De Mot was erin geslaagd een gevoelige snaar bij de aanwezigen te beroeren, namelijk die van de gemeentelijke autonomie en de daarmee verbonden problematiek van de gemeentefinanciën. Zoals gezegd werd de dagorde unaniem goedgekeurd. Het blijkt dus dat de gemeenten, of ze nu een elektriciteitsdienst in regie uitbaatten of haar in concessie hadden gegeven en of ze nu door katholieken of liberalen (51) bestuurd werden, eigen belangen te verdedigen hadden, met name hun onafhankelijkheid en hun financiële inkomsten. De bepalingen van het voorontwerp van maart 1907 bedreigden deze belangen en ontlokten als gevolg daarvan kritiek uit vanwege de gemeentelijke mandatarissen.

De gemeenten konden met hun aktie enkel rekenen op de steun van socialistische (o.a. Ch. Gheude, provincieraadslid voor Brabant) en progressief-liberale politici, de socialistische pers en van een kleine minderheid binnen de ingenieursverenigingen, zoals bleek tijdens de debatten die binnen de verenigingen plaatsvonden rond 1910 (52). Toch verdween het voortonwerp volledig van het toneel ondanks de pogingen van personen als A. Halleux (president van de SBE van 1908 tot 1910) om dit te voorkomen (53). De redenen hiervoor hebben we niet kunnen achterhalen.

(50) *Le Peuple*, 19 feb. 1909 (25e jrg.), no. 50, p. 1.
(51) Onder de aanwezigen bevonden zich een aantal Volksvertegenwoordigers en Senatoren zowel van katholieke als van liberale zijde : Visart de Bocarmé (Brugge), Sténon du Pré (Doornik), De Cocq (Mechelen), Van Cauwenbergh (Lier), Mesens (Etterbeek), Van Naemen (St.-Niklaas), katholieken en Mullendorf (Verviers), De Mot (Brussel), Lepage en Lemmonier (Brussel), liberalen.
(52) Zie hiervoor : Bulletin de la SBE, XXVII, 1910, pp. 1-23, 57-82, 223-224 en *Bulletin de l'AILg*, XXIV, 1910, pp. 21-26, 80-87, 225-229, 249-250, 351, 383-387.
(53) A. Halleux hield in verschillende verenigingen voordrachten waarin hij de noodzaak van het voorleggen aan het Parlement van het voorontwerp van maart 1907 benadrukte.

c) **Het voorontwerp van juli 1913**

In 1906/7 eisten de industriële autoproducenten het verbod op de toekenning van wegenismonopolies door gemeenten omdat dit de elektriciteitsvoorziening binnen de individuele bedrijven bemoeilijkte. Het probleem dat toen bestond behelsde voornamelijk het transport van elektrische energie op, over of langs de openbare wegen (supra).

Ondanks het feit dat het ontwerp van maart 1907, dat ondermeer deze kwestie ten gunste van de industriëlen regelde, het nooit tot wet bracht, waren de industriële producenten redelijk tevreden. Immers, onder druk van de verenigingen uit het Luikse en Charleroi, hadden de bestendige deputaties van Luik en Henegouwen besloten om de gemeenten een verbod op te leggen wegenismonopolies toe te kennen (54).

In 1913 stelden de industriëlen, onder invloed van de technologische ontwikkelingen (interkonnektie of parallelschakeling van centrales) nieuwe eisen. Ze wensten nu ook gebruik van de openbare wegenis te kunnen maken om uitwisselingen en dus leveringen tussen verschillende bedrijven mogelijk te maken (kommerciële aktiviteit). Zo ontstond naast een transportprobleem een leveringsprobleem want deze tendens vormde een grote bedreiging vooral voor de "grote" concessiehouders (groepen Empain, Bank van Brussel e.a.) die een steeds groter deel van hun inkomsten uit de verkoop van drijfkracht putten.

Het konflikt dat tussen gemeenten en industriëlen bestond over het gebruik van de openbare wegen voor het vervoer van elektriciteit evolueerde dus langzaam vanaf 1910/1911 naar een konfrontatie tussen industriëlen en concessiehouders met als inzet de leveringen van drijfkracht.

Ook voor de elektriciteitskommissie die op 15 februari 1913 in de schoot van het Ministerie van Industrie en Arbeid werd opgericht, bleef de oorsprong onduidelijk. Ze had niet tot taak de Raadgevende Kommissie, dat een permanent adviserend orgaan was, te vervangen. In tegenstelling tot deze laatste had de "Commission des distributions d'énergie électrique" de welomschreven taak om het probleem van de elektriciteitswetgeving te bestuderen. Haar opdracht bestond er namelijk in : "haar gevoelens uit te brengen over de beginselingen van een voorontwerp van wet op de verdeling en vergunning (sic) van de elektrische kracht langs de openbare weg." (55).

De samenstelling van deze nieuwe kommissie verschilde duidelijk

(54) *Bulletin de l'UCL*, 1906, pp. 175-176, 44-45.
(55) *Belgisch Staatsblad*, 22 feb. 1913, p. 1202.

van de vorige. Ditmaal was er sprake van belangenvertegenwoordiging. Zo bevatte de kommissie figuren als E. Uytborck (elektrotechnisch ingenieur en sekretaris-generaal van de Vereniging der Elektriciteitsbedrijven van België (VEB), een overkoepelende organisatie van privé-verdelers opgericht in 1911), E. Empain (voorzitter van verschillende elektriciteitsbedrijven, vertegenwoordiger van het Belgisch Grootkapitaal), L. Janssen (voorzitter van verschillende elektriciteitsbedrijven van de groep Société Générale), E. Lacomble (eerstaanwezend ingenieur van de elektriciteitsdienst der stad Brussel) e.a. (56).

Eén belangengroep bleek echter niet vertegenwoordigd te zijn, namelijk die der industriële autopoducenten. Het voorontwerp dat de kommissie uitwerkte en dat in juli 1913 bekend werd weerspiegelde dan ook duidelijk de grote invloed die de privé-verdelers hadden kunnen uitoefenen en de afwezigheid van de industriëlen.

Het belangrijkste uit het ontwerp van juli 1913 (57) was het behoud van het monopolie- en concessieregime. Konkurrentie was slechts mogelijk in enkele zeldzame gevallen : a) wanneer een kandidaat-konkurrent in staat zou zijn om elektriciteit te leveren met een korting van ten minste 20% op de prijs door de bestaande concessiehouder of regie gevraagd, dit onder dezelfde lasten en plichten (deze mogelijkheid tot konkurrentie was niet van toepassing op leveringen voor verlichting); b) indien de behoeften van bepaalde klanten boven het in het concessiekontrakt vastgestelde vraagmaximum lagen en indien de concessiehouder (legitiem) weigerde deze klanten te bedienen (alle leveringen) en c) indien de concessiehouder bepaalde klanten (illegitiem) weigerde te bedienen aan de voorwaarden van het concessiekontrakt (alle leveringen) (art. 9).

Uit het voorgaande blijkt dat de konkurrentiemogelijkheden eerder beperkt waren. Een korting van 20% (a)) was eerder uitzonderlijk en was net zoals voorwaarde b) enkel toepasbaar t.o.v. zeer kleine, onefficiënte concessiebedrijven of regies en zeker niet t.o.v. de grote concessiehouders behorende tot de groepen Empain of Bank van Brussel. Mogelijkheid c) was slechts het logische gevolg van de leve-

(56) Naast genoemde personen bestond de kommissie uit : E. Gérard, docent aan de Hogeschool te Luik, bestuurder van het Elektro-technisch Instituut Montefiore, voorzitter; E. Gevaert, hoofdingenieur, dir.-gen. van de Dienst der Bruggen en Wegen; G. L'Hoest, dir.-gen. van de Electriciteitsdienst aan het Ministerie van Spoorwegen; E. Mahiels, dir.-gen. van de Dienst der Provincie- en Gemeentezaken aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken; O. Mavaut, dir.-gen. van de Dienst voor Nijverheid en Arbeid; M. Roosen, dir.-gen. van de Dienst der Telegrafen aan het Ministerie van Zeewegen, Posterijen en Telegrafen; L. Jadot, elektro-technisch ingenieur; P. Clément, dienstdoende bureeloverste aan het Ministerie van Nijverheid en Arbeid, sekretaris.

(57) *L'Organe Industriel*, 13 en 14 sept. 1913, no. 37 en 38.

ringsplicht van de concessiehouders.

Naast het behoud van het concessie- en monopolieregime voorzag het ontwerp de mogelijkheid tot het verkrijgen van wegenistoelatingen, dit in twee gevallen. Ten eerste konden concessiehouders en regies altijd aanspraak maken op wegenistoelatingen om te bedienen zone's te verbinden met een elders gelegen centrale. Op deze manier kon één enkele gemeente niet langer beletten dat een regionale verdeling van elektriciteit tot stand kwam (supra). Ten tweede konden bedrijven van wegenistoelatingen gebruik maken om hun verschillende zetels te verbinden met de bedrijfscentrale (art. 20).

Reeds in maart 1913 bracht een lid van de UCL, waarschijnlijk F. Courtoy, de vereniging op de hoogte van het feit dat er een nieuwe elektriciteitskommissie was opgericht, met het doel de reglementering van het transport van elektrische energie te bestuderen. Hij merkte daarbij op dat de zware nijverheid niet in deze kommissie was vertegenwoordigd (58).

In mei werd de sekretaris van de organisatie, E. Trasenster van de SA Ougrée-Marihaye, belast met de taak de Minister van Industrie en Arbeid te ontmoeten en hem de noodzaak van de aanwezigheid van de industriëlen in de elektriciteitskommissie te laten inzien (59). Uiteindelijk zou een vertegenwoordiging van de UCL (F. Courtoy, A. & L. Greiner, M. & P. Habets, G. & E. Trasenster, e.a.) in november 1913, dus nadat de kommissie haar werkzaamheden had beeindigd, de Minister ontmoeten en hem de wensen van de industriëlen overbrengen. Ondertussen had F. Courtoy een uitgebreid rapport gemaakt over het ontwerp van juli 1913 en haar implikaties voor de industrie. Men besloot dit rapport als basis te nemen voor een protestnota aan het adres van de Minister (60).

Het is niet toevallig dat het eerste protest tegen het ontwerp uit het Luikse industriële milieu afkomstig was. Hier was het dat onder leiding van Courtoy de eerste plannen waren gemaakt voor een uitgebreid interkonnektiesysteem dat de hele industriële regio zou omvatten en waaraan zowel industriële producenten als konsumenten zouden deelnemen (61). In dit kader volstonden gewone wegenistoelatingen voor het louter transporteren van energie, zoals die door de

(58) *Bulletin de l'UCL*, 1913, p. 16.
(59) *Ibidem*, p. 22.
(60) *Ibidem*, p. 49 en F. COURTOY, *op.cit.*
(61) Dit projekt dat in 1913 door F. Courtoy was uitgewerkt werd ondanks de tegenwerking van concessiehouders en regies en door gebruik te maken van de Staatswegenis en de gronden van de "Cie des Chemins de Fer du Nord Belge", tussen 1919 en 1920 tot uitvoering gebracht. *Revue Universelle des Mines*, LVIII, 1914, 5, pp. 117-126.

industrie in 1906 waren geëist en zoals die in het ontwerp van 1913 waren voorzien, natuurlijk niet meer. Interkonnektie, waarbij uitwisselingen van elektrische energie tussen verschillende auto-producenten tegen kostprijs en leveringen van overschotten aan energie aan industriële konsumenten plaatshebben, was immers gedeeltelijk een kommerciële aangelegenheid.

Het ontwerp van 1907 voorzag, in tegenstelling tot dat van 1913, zeer expliciet het kommerciële gebruik van wegenistoelatingen en dat is dan ook de reden waarom de industriëlen het in 1913 nog steeds verdedigden.

Het is niet duidelijk geworden in hoeverre de protesten van de industriëlen dan wel de aanloop tot en het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog verantwoordelijk zijn geweest voor het feit dat ook dit tweede wetgevende initiatief niet tot tastbare resultaten heeft geleid.

DEEL 3 : DE WET VAN 10 MAART 1925 : EEN KOMPROMIS

a) Aanloop tot de wet van 1925 : de "Commission des Distributions Electriques"

Pas in de jaren twintig werd de (elektriciteits-)draad weer opgepakt, deze keer, zoals later zou blijken, met sukses. Net zoals voor de meeste Europese landen was de Eerste Wereldoorlog voor België een belangrijke fase in de ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening. De oorlog beïnvloedde de situatie in België echter anders dan in landen als Groot-Brittanië of Duitsland. Groot-Brittanië bijvoorbeeld moest zeer zware oorlogsinspanningen leveren die vooral door de ekonomie werden gedragen. Zo was het voor de Britten van het allergrootste belang om het verbruik van kolen, die bij gebrek aan werkkrachten in de mijnen schaars waren geworden, tot een minimum te reduceren (62).

Op die manier werden de rationalisatie en de regionalisatie van de elektriciteitsvoorziening onder leiding van de Staat door de oorlog opgedrongen en de voorwaarden voor een latere nationalisatie geschapen. In België was de situatie natuurlijk volledig anders. Het land was door de vijand bezet en dus afhankelijk van de Duitse machthebbers, die zich weinig bekommerden om de rationalisatie van de elektriciteitsvoorziening. Dit heeft echter niet belet dat de elektriciteitsnetten

(62) L. HANNAH, *Electricity before nationalisation*, Londen, 1979, p. 55 e.v.

tijdens de oorlog verder werden uitgebouwd en dat de elektrifikatie tegen een redelijk tempo verder ging (63). Dit gebeurde echter nog steeds op de vooroorlogse, inefficiënte en ongekoördineerde wijze.

Tijdens de terugtocht van de bezetter werd een belangrijk deel van de produktiemiddelen, waaronder elektriciteitscentrales, vernietigd of weggesleept. De eerste jaren na de wapenstilstand stonden dan ook voor België in het teken van de wederopbouw van het industrieel en ekonomisch potentieel. Tegen deze achtergrond en die van een grote grondstoffenkrisis kreeg de problematiek van de elektriciteitsvoorziening natuurlijk een bijzondere betekenis. Op dat moment begon men er zich rekenschap van te geven dat interkonnektieschema's e.d. niet enkel hersenspinsels van een duistere groep ingenieurs waren maar dat ze een bijzonder nuttige funktie te vervullen zouden hebben in het kader van de wederopbouw en de besparing van grondstoffen. Op deze manier ontstond na W.O. 1 eenzelfde impuls tot rationalisatie in de elektriciteitssektor als in Groot-Brittanië tijdens de oorlog.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat juist rond deze periode de overheid zich energieker is gaan bemoeien met de elektriciteitsvoorziening.

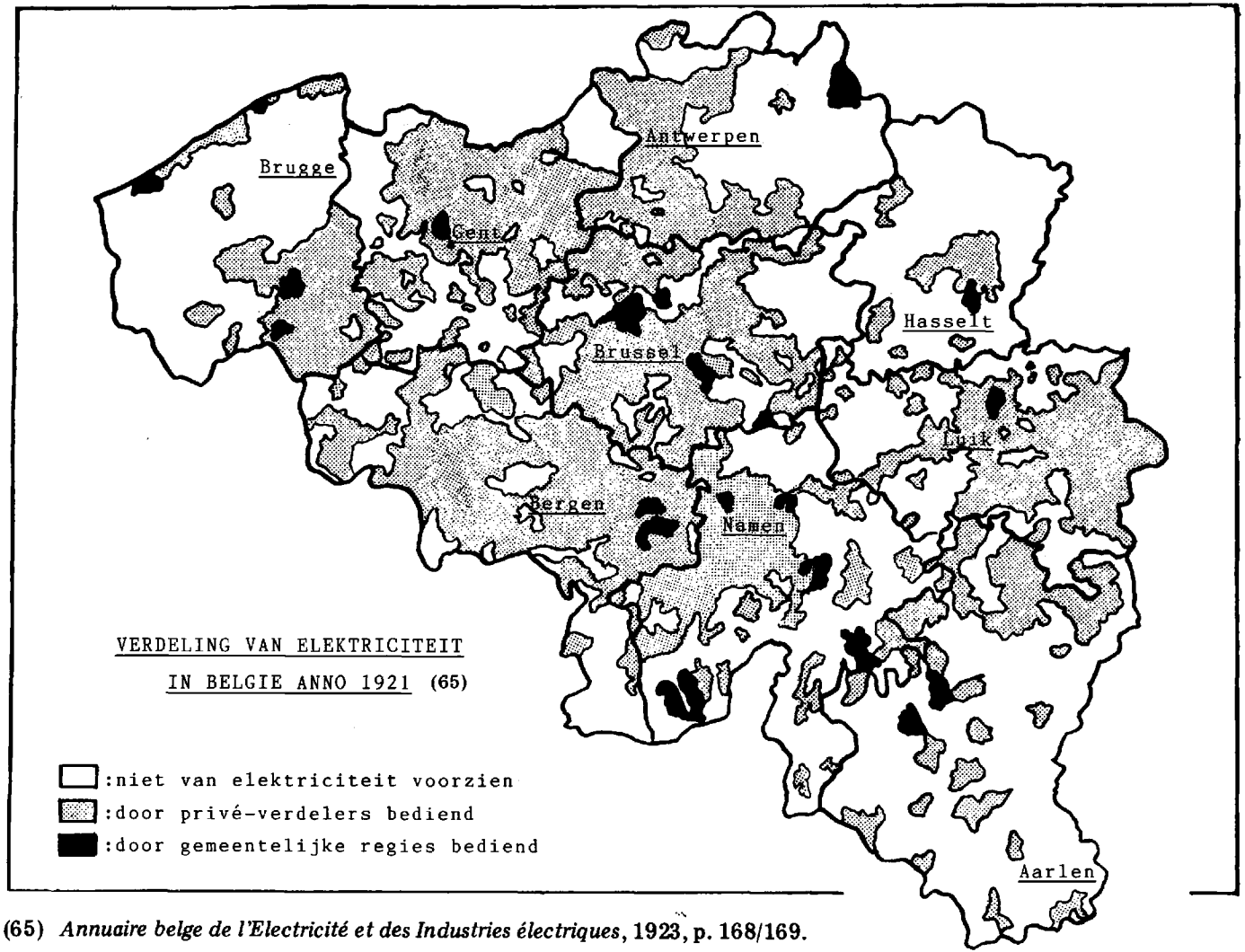
Dit gebeurde op twee manieren. Ten eerste werd de ontwikkeling van de openbare sektor gestimuleerd door middel van de wet op de intercommunale verenigingen van maart 1922. Deze intercommunalen zouden een steeds belangrijkere rol gaan spelen in de elektrifikatie van de afgelegen en dunbevolkte en daarom financieel weinig aantrekkelijke rurale gebieden.

Vooral de provinciale intercommunale verenigingen bleken suksesvol te zijn. Hierbij zorgden de provinciale overheden voor de bouw van de hoogspanningslijnen die de elektriciteit naar de door de gemeenten of concessiehouders opgerichte lokale verdelingsnetten zouden overbrengen. Deze elektriciteit werd niet door provinciale centrales geproduceerd maar aangekocht bij privé-verdelers en/of auto-producenten (64).

Ten tweede, en dit was belangrijker, begon de overheid nu werk te maken van de wetgeving die zich opdrong.

In de meeste werken die de Belgische elektriciteitssektor behandelen, wordt in verband met de wet van 10 maart 1925 verwezen

(63) Men bekijke hiervoor de *Recueil Financier* voor de oorlogsjaren.
(64) Voorbeelden van provinciale intercommunale verenigingen zijn bv. de Provinciale Limburgse Elektriciteitsdienst (PLED, opgericht in 1921) en de Westvlaamse Elektriciteitsmaatschappij (WVEM, opgericht in 1924). Zie ook : G. VANDEWALLE, *op.cit.*



(65) *Annuaire belge de l'Electricité et des Industries électriques*, 1923, p. 168/169.

naar de ministeriële kommissie van juni 1920. In feite bestonden er op dat moment twee kommissies die zich met de elektriciteitsproblematiek bezighielden. De toenmalige Minister van Ekonomische Zaken en grote bezieler achter de wet van '25, De Wouters d'Oplinter, omschreef ze in een interview met *La Libre Belgique* vrij vaag als een "technische" en een "juridische" (66). We zijn enkel op het spoor kunnen komen van de verslagen en ontwerpen van wat later de "juridische" kommissie zou blijken te zijn (67).

We moeten de werkzaamheden van de kommissie van juni 1920 in drie fasen verdelen. In de eerste fase (juni-augustus 1920) kan men spreken van een interministeriële vergadering waarin enkel de vertegenwoordigers van de grote administraties zetelden (68). Zij bestudeerden een ontwerp dat hen werd voorgelegd door de Administratie der Industrie (dat na de oorlog ressorteerde onder het Ministerie van Ekonomische Zaken en niet onder dat van Industrie en Arbeid !). Hierin lagen reeds alle fundamentele elementen van de wet van 10 maart 1925 vervat :

- konkurrentie voor leveringen van elektriciteit boven een bepaalde limiet;

(66) *La Libre Belgique*, 7 juli 1920 (37e jrg.), nr. 189, p. 1.

(67) Het gaat hier om een onvolledige verzameling van verslagen en ontwerpteksten die we in de lade van een ambtenaar van het Ministerie van Ekonomische Zaken vonden. Deze had ze uit persoonlijke belangstelling bewaard. Het dossier bevatte volgende stukken :

Processen-verbaal : a) van de "Commission Interministérielle" : 2, 12, 19, 26 juli 1920; 2, 9, 16, 24 aug. 1920; b) van de "Commission des Distributions d'Energie Electrique" : 27 okt. 1920; 3, 6, 9, 15, 22, 29 nov. 1920; 6, 13, 21, 23 dec. 1920; 10, 12, 24, 29 jan. 1921; 10, 15 feb. 1921; 18, 27 okt. 1921; 10 nov. 1921; 1 dec. 1921. *Voorontwerpen :* augustus 1920, januari, februari, oktober, december 1921. *Ontwerpen van Memorie van Toelichting :* februari, oktober en december 1921.

Nota's in de schoot van de Kommissie opgesteld en/of besproken : "Inconvénients du régime existant au point de vue de la distribution d'électricité" (juli 1920); "Principes généraux de l'avant-projet de la loi sur les distributions d'énergie électrique" (januari 1921).

(68) Het ging om : F. de Wouters d'Oplinter, Minister van Ekonomische Zaken, voorzitter; O. Mavaut, dir.-gen. van de Administratie der Industrie; N. De Loneux, dir.-gen. van de Elektriciteitsdienst; E. Forgeur, hoofd van de Dienst voor Industrieel Onderzoek; J. Jacqmin, dir.-gen. van de afdeling Algemene Zaken van de Elektriciteitsdienst; V. Bonet, dir.-gen. aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Hygiëne; J. Lebacqz, dir.-gen. van de Mijnadministratie; E. Gevaert, dir.-gen. van de centrale administratie voor Bruggen en Wegen; M. Roosen, dir.-gen. van de Dienst der Telegrafen; J. Vandervaeren, kabinetschef van de Minister van Landbouw; (?) Cartier d'Yves, funktionaris aan het Ministerie van Landbouw; E. Lacomble, hoofdingenieur bij de Elektriciteitsdienst van de stad Brussel; (?) Moreau, niet geïdentificeerd.

We maakten deze lijst op aan de hand van de vermelding van de aanwezigen bovenaan de processen-verbaal van de vergaderingen en de Almanach Royal.

- mogelijkheid tot wegenistoelating waarlangs deze konkurrentie zou plaatsvinden;
- versterking van het monopolie van concessies en regies onder deze limiet;
- erkenning van de rechten van de Staat en de Provincies met betrekking tot de produktie en verdeling van elektriciteit;
- mogelijkheid tot oprichting van intercommunale verenigingen;
- vrijwaring van verworven rechten (d.w.z., de wet zou enkel van toepassing zijn op nieuwe of hernieuwde concessies en regies, verleend of opgericht nà de uitvaardiging van de wet).

De werkzaamheden traden in een tweede fase met de officiële oprichting op 18 oktober 1920, bij Ministerieel Besluit, van de "Commission des Distributions d'Energie Electrique". Haar taak was de uitwerking van een wetsontwerp op de elektriciteitsverdeling die voor de oorlog was begonnen weer op te nemen en tot een goed einde te brengen (69).

Voor het eerst waren alle betrokken belangen vertegenwoordigd : administratie, regies, concessies, auto-producenten, elektrokonstruktie en zelfs de bankwereld (70). Het waren echter de ambtenaren die de vergaderingen domineerden en afgaande op de beschikbare processen-verbaal krijgt men de indruk dat zij als opdracht hadden een

(69) E. FORGEUR, "Le rôle de l'industrie...", p. 23.
(70) De kommissie werd uitgebreid met volgende personen : R. Boulvin, bestuurder van verschillende elektriciteitsmaatschappijen van de groep Empain; E. Uytborck, dir.-gen. van de Vereniging der Elektriciteitsbedrijven in België, dir.-gen. van de Comité Central du Travail Industriel; M. Passelecq, voorzitter van de Vereniging der Elektriciteitsbedrijven van België, bestuurder van verschillende elektriciteitsbedrijven van de groep Bank van Brussel; L. Janssen, vice-gouverneur van de Société Générale, bestuurder van verschillende elektriciteitsbedrijven van de groep Société Générale; M. Despret, voorzitter van SOFINA, vice-voorzitter van de Société Générale Belge d'Entreprises Electriques, bestuurder van verschillende ondernemingen, liberaal senator; F. Courtoy, ingenieur bij de SA Ougrée-Marihaye; G. Trasenter, sekretaris van de UCL, kader bij de SA Ougrée-Marihaye; N. Germeau, kader bij de Société Métallurgique de Sambre et Moselle; A. Halleux, ingenieur in dienst van het Mijnkorps, ex-voorzitter van de SBE; E. Houbart, ingenieur; Greiner, kader bij de SA J. Cockerill, ex-voorzitter van de CCI; H. Pieper, bestuurder van verschillende elektriciteitsmaatschappijen en elektrische konstruktieondernemingen; V. Françoisse, voorzitter van ACEC; Broucourt, Orban, Limauge, niet geïdentificeerd.
Deze lijst werd eveneens opgemaakt aan de hand van de beschikbare processenverbaal van de kommissie.
Later, in november 1920 werd binnen deze omvangrijke vergadering een subkommissie gevormd bestaande uit : Uytborck, Boulvin, Courtoy, Lacomblé, De Loneux, Forgeur, Gevaert, Mavaut, Limauge, Despret en Clément.

kompromis te konstrueren rond de principes waarover binnen de interministeriële kommissie reeds overeenstemming was bereikt.

De diskussies gevoerd tijdens deze tweede fase kunnen we herleiden tot een viertal punten.

Eerst en vooral was er de kwestie van de limiet waarboven konkurrentie mogelijk zou worden. Over het principe zelf waren de verschillende partijen het blijkbaar eens geworden maar er bestond onenigheid wat betreft de hoogte van de limiet. Men besloot dat een op te richten Permanent Raadgevend Comité voor elk geval apart de limiet zou vaststellen (71).

Een tweede diskussiepunt betrof juist dit Comité en meer in het bijzonder de samenstelling ervan. De concessiehouders wensten dat in het ontwerp expliciet zou worden vermeld dat bij de samenstelling rekening moest worden gehouden met de hoofdrol die zij in de elektriciteitsvoorziening speelden (72). De industriëlen van hun kant eisten een meer neutrale formulering die de opname van hun vertegenwoordigers in het Comité zou garanderen.

Vervolgens was er het probleem van de verworven rechten. In februari 1921 werd aan het oorspronkelijke ontwerp van augustus 1920 een artikel toegevoegd dat de verworven rechten van de bestaande concessies en regies expliciet erkende. Wel werd in hetzelfde artikel bepaald dat, indien de regering, na advies van het Permanent Raadgevend Comité, de plaatsing van interkonnektie tussen centrales gelegen op de territoria van één of meer concessies, van "openbaar nut" verklaarde, dit aanleiding kon geven tot opheffing van die rechten.

Voor de industriëlen was het onaanvaardbaar dat de bestaande regies en concessiehouders konden blijven genieten van hun wegenismonopolies en zo een obstakel voor interkonnektie bleven vormen. De concessiehouders van hun kant verklaarden zich bereid om interkonnektie toe te staan indien de uitgewisselde hoeveelheden energie ongeveer gelijk zouden zijn en er dus geen sprake zou zijn van verdeling of verkoop van energie.

Uiteindelijk werd het artikel dat in februari werd bijgevoegd door alle partijen geaksepteerd. Later, in oktober 1921, verwierpen de verdelers het artikel echter en dreigden zelfs uit de kommissie te stappen indien niet aan hun eisen werd voldaan (73). Toch zou het artikel ongewijzigd in het ontwerp van december 1921, dat aan de Minister werd voorgelegd, worden opgenomen. Tenslotte bestond er be-

(71) Proces-verbaal van 9 nov. 1920.
(72) Proces-verbaal van 15 febr. 1921.
(73) Proces-verbaal van 27 okt. 1921.

twisting rond de bevoegdheden van de gemeenten inzake de toekenning van wegenistoelatingen.

In de derde, parlementaire fase werden nog enkele wijzigingen in het ontwerp aangebracht.

Minister van Industrie en Arbeid, Moyersoen, wijzigde het ontwerp van de kommissie op twee belangrijke punten. Ten eerste werd de limiet nu voor alle gevallen bepaald op 400 Kw. Ten tweede werd een overgangstermijn vastgesteld waarna de wet van toepassing zou worden op bestaande concessies en regies : voor de concessies bedroeg die termijn de duur van het oncessiekontrakt, voor de regies tien jaar.

De Middenafdeling, die door politieke voorstanders van regies en concessiehouders werd gedomineerd (74), deed deze veranderingen teniet. Voor de limiet stelde zij 1000 Kw voor en wat de overgangsperiode t.a.v. bestaande regies betreft werd 30 jaar redelijk geacht. Beide voorstellen werden uiteindelijk in de wet van '25 opgenomen.

b) De Wet van 10 maart 1925

Bij het uitwerken van de wet had men drie centrale problemen op te lossen, namelijk a) een ekonomisch-juridisch probleem, b) het probleem van de elektrifikatie van het platteland en c) het probleem van de toepassing van de wet.

Het ekonomisch-juridisch probleem ontstond door de overschotten aan rekuperatie-energie waarover de industriële auto-producenten beschikten. Deze konden nuttig gebruikt worden voor onderlinge hulpverlening tussen bedrijven of als inkomstenbron door verkoop aan derden. Een verouderde organisatie, waarbij de openbare wegen, die een onderdeel waren van gemeentelijke monopolies, een centraal element vormden stond dit in de weg.

Er moest echter rekening gehouden worden met de belangen van regies en concessiehouders die vroeger tot stand waren gekomen. Anderzijds moest de wet ervoor zorgen dat de ekonomische voordelen die eruit voortsproten zich onmiddellijk in het gehele land konden manifesteren.

We zagen reeds hoe de wet dit probleem door middel van overgangsbepalingen heeft willen oplossen.

(74) De Middenafdeling bestond uit : E. Tibbaut, katholiek, voorzitter; F. de Wouters d'Oplinter, katholiek; L. Pussemier, katholiek; E. Anseele, socialist; F. Van Belle, socialist; L. Piérard, socialist; C. Lemonnier, liberaal.

Het tweede probleem, dat van de elektrifikatie van het platteland, werd eigenlijk niet door de wet opgelost. Oorspronkelijk was deze problematiek behandeld in een ontwerp dat de oprichting van een Société Nationale d'Electricité voorzag (75). Ondanks het feit dat de initiatiefnemers (o.a. de Wouters d'Oplinter) er de nadruk op hadden gelegd dat een dergelijk organisme zich niet met de produktie van elektriciteit zou inlaten en enkel was bedoeld als komplementair aan het partikulier initiatief bleek het in het licht van de toenmalige politieke verhoudingen geen haalbare kaart en bleef het probleem van de elektrifikatie van het platteland onbehandeld.

De kwestie van de toepassing van de wet hing nauw samen met het eerste probleem en meer in het bijzonder met dat van de verworven rechten.

Een derde van het Belgisch grondgebied (ca. 8.000 Km^2) was in 1921 reeds door de elektriciteitsnetten van regies en concessiehouders overspannen (76). Zij moesten de tijd krijgen om zich aan de nieuwe situatie aan te passen vond men.

De oplossing die hiervoor werd gevonden was drieledig :

- de wet gold onmiddellijk voor alle gemeenten die op het moment van haar uitvaardiging nog niet van elektriciteit werden voorzien;
- voor de andere gemeenten golden overgangsmaatregelen waarbij de regies nog dertig jaar van hun monopolie konden genieten en de concessiehouders tot het aflopen van hun kontrakten;
- vanaf het moment van de inwerkingtreding van de wet waren alle bestaande regies en concessiehouders verplicht zich te buigen naar enkele welomschreven beperkingen van hun monopolie (motief : algemeen belang).

Welke toestand had de wet nu geschapen ?

(75) Volgens de Wouters d'Oplinter waren aan de toenmalige Minister van Industrie en Arbeid, R. Moyersoen, *twee* wetsontwerpen overhandigd. Het tweede, dat naar alle waarschijnlijkheid werd uitgewerkt door de "technische kommissie" waarvan eerder sprake, zou betrekking hebben op de oprichting van een SNE. Het werd echter nooit aan de kamers voorgelegd, hoewel de Wouters d'Oplinter er in december 1924 nog van overtuigd was dat dit wel zou gebeuren. (PA, sessie 1923-1924, Kamer, 21 mei 1924).
Zeker is in ieder geval dat er vanwege de privé-verdelers grote tegenstand bestond tegen een dergelijk organisme. Zie bv. X., "Note rélative aux avant-projets de lois sur les distributions d'énergie électrique en Belgique et pour la création d'une Société Nationale d'Electricité", dd. 22 nov. 1921 (beschikbaar bij de dokumentatiedienst van de VEB, Ravensteingallerij te Brussel).
(76) Parlementaire Dokumenten, sessie 1923-1924, Kamer, Verslag van de Middenafdeling, nr. 212.

In de eerste plaats konstateren we dat de bestaande monopolies gehandhaafd bleven : voor de concessies tot het aflopen van de kontrakten, voor de regies nog dertig jaar. Het gevolg was dat de wet slechts rond 1955 in het hele land zou worden toegepast en dat er pas op dat moment een uniforme situatie op het gebied van de elektriciteitsvoorziening in België zou bestaan.

De wet van 10 maart 1925 was een kompromis tussen de uiteenlopende belangen van concessiehouders, regies, gemeenten, autoproducenten en de overheid.

Ook voor de verschillende politieke families bleek dit kompromis aanvaardbaar, vermits de wet, op één onthouding na, unaniem werd gestemd (77).

Het resultaat was echter wel dat men er plus minus vijftien jaar over had gedaan om een wet uit te werken die slechts dertig jaar na haar bekendmaking — en wie kon toen weten welke ontwikkelingen er in de tussentijd zouden plaatsvinden — ten volle van kracht zou worden ! Het is dan ook niet verwonderlijk dat naderhand nieuwe pogingen zijn ondernomen om het statuut van de elektriciteit te veranderen (78). Deze bleven echter zonder resultaat zodat de wet van 1925 nog altijd de juridische basis vormt van de Belgische elektriciteitsvoorziening.

BESLUIT

Met de totstandkoming van de wet van 10 maart 1925 kwam een einde aan de situatie waarin de rvialiteit tussen uiteenlopende belangen een rem op de ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening in België betekende. Deze rivaliteit vertoonde, naast zuiver financiële elementen, twee deelaspekten. Het eerste bepaalden we als de tegenstelling partikuliere/openbare uitbating van elektriciteitsdiensten.

Vooral aan socialistische en progressief-liberale zijde waren voorstanders van de gemeentelijke elektriciteitsregie te vinden. Ondanks het feit dat hun municipalistisch streven een verschillende ideologische achtergrond had vormden liberalen en socialisten samen blok tegen de heersende non-interventie-opvattingen.

Men kan niet zeggen dat de elektriciteitsproblematiek in de door ons bestudeerde periode een politiek "heet-hangijzer" was. Het zijn dan ook niet zozeer de politieke tegenstellingen die de wet van 10 maart 1925 hebben gekleurd. Deze laatste weerspiegelt veeleer het

(77) PA, Kamer, sessie 1924-1925, 6 maart 1925.
(78) Zie bv. *Verslag van de Nationale Commissie voor de studie van het nieuw statuut der electriciteit*, Brussel, 1951, 523 p.

tweede deelaspekt van de elektriciteitsproblematiek : de ekonomisch-juridische tegenstellingen tussen de gemeenten en concessiehouders enerzijds en de industriële auto-producenten anderzijds.

Voor de industriëlen was het in feite onbelangrijk of de verdeling van elektriciteit in partikulier of openbaar beheer was. Zij stelden een efficiënte en ekonomisch verantwoorde organisatie van de elektriciteitsvoorziening, waarin de industrie haar rol als belangrijkste producent én konsument van elektriciteit kon vervullen, voorop.

De gemeenten en de concessiehouders hebben uit vrees voor de financiële gevolgen van konkurrentie, de industrie nooit die rol willen laten spelen. Uiteindelijk hebben zij met de wet van '25, in ruil voor een versteviging van de *bestaande* monopolies, toegevingen moeten doen.

De wet van maart 1925 was dus in de eerste plaats een kompromis, een wapenstilstandsverdrag, dat vooral op ekonomisch en juridisch vlak een stimulans voor de Belgische elektriciteitsvoorziening moest vormen. Pas na W.O. 2 zou de elektriciteitsproblematiek een belangrijk politiek twistpunt worden, toen de nationalisatie van de elektriciteitssektor ter diskussie stond.

Dit alles wil natuurlijk niet zeggen dat de politiek volledig afwezig was bij de totstandkoming van de wet. Uit ons onderzoek bleek dat het industriële standpunt werd bijgetreden door belangrijke katholieke politici (bvb. De Smet de Naeyer, de Wouters d'Oplinter, Moyersoen e.a.) en dat gemeenten en concessiehouders konden rekenen op de steun van socialisten en liberalen. In zekere zin was de unaniem gestemde wet van 10 maart 1925 dus ook een politiek kompromis.

THE ELECTRICITY-SECTOR IN BELGIUM : FROM A MUNICIPAL TO A PRIVATE MONOPOLY ? THE PASSAGE OF THE ELECTRICITY-SUPPLY ACT OF MARCH 10, 1925

by
Steven DE JONGE

SUMMARY

From the onset the electricity-supply in Belgium was dominated by the municipalities which saw considerable advantages in the direct or indirect exploitation of the utility-services. About the turn of the century the industrial circles started opposing the quite inefficient organization of the electricity-supply, which was based on the granting of quasi-absolute monopolies to

municipal enterprises or private dealers.

This opposition between the municipal authorities and heavy industry gave rise to the first initiatives toward a legal regulation of the electricity-supply.

As industry succeeded in stepping up the capacity and output of its power-stations it became an increasingly realistic competitor of the group of private dealers or concessionaries still claiming quasi-absolute monopolies.

Consequently, breaking these monopolies became the issue of the conflict that arose between industrialists and concessionaries a short time before World War I.

Eventually, in the twenties, a compromise was reached among the parties concerned (industrial producers, concessionaries, municipalities, provinces and the state) in the light of the rationalizations and the savings, and under the impulse of the central authorities. This was the Act of March 10, 1925, which to this day is the juridical basis of the electricity-supply in Belgium.

Apart from the technical-juridical aspect of the electricity-problem, it regulated the ideological aspect as well. Indeed, the 1925 Act can also be viewed as an agreement among the political-ideological currents that differed mainly on the principle of the exploitation of utility-services by the municipal authorities (Municipalism).

LE SECTEUR DE L'ELECTRICITE EN BELGIQUE : DU MONOPOLE COMMUNAL AU MONOPOLE PRIVE ? LA REALISATION DE LA LOI DU 10 MARS 1925 SUR L'APPROVISIONNEMENT ELECTRIQUE

par
Steven DE JONGE

RESUME

Dès le tout début, la distribution d'électricité fut dominée en Belgique par les communes, qui considéraient les importants avantages financiers offerts par l'exploitation directe ou indirecte de services d'utilité publique. Vers le tournant du siècle, les milieux industriels commencèrent à s'opposer à l'organisation complètement inefficiente de la distribution d'électricité, basée sur l'octroi de monopoles quasi absolus aux entreprises communales ou aux distributeurs privés. De cette opposition entre les autorités communales et l'industrie lourde naquirent les premières initiatives de réglementation légale de l'approvisionnement électrique.

A mesure que l'industrie augmentait la capacité et le rendement de ses centrales, elle constituait une concurrence de plus en plus réelle pour le groupe des distributeurs privés ou des concessionnaires qui pouvaient prétendre jusqu'alors à des monopoles quasi absolus. La rupture de ces monopoles fut donc l'enjeu du conflit qui surgit peu avant la Première Guerre Mondiale entre industriels et concessionnaires.

Finalement, au cours des années '20, un compromis put être établi entre les divers intérêts en cause (producteurs industriels, concessionnaires, communes, province et Etat). Cet aboutissement eut lieu sous l'effet des rationalisations et des économies consécutives au conflit mondial, et sous l'impulsion de l'autorité centrale. Il s'agit de la loi du 10 mars 1925 qui forme jusqu'à présent la base juridique de l'approvisionnement électrique en Belgique.

Outre l'aspect technique et juridique de la question, cette loi réglait aussi

le débat idéologique en cours. On peut en effet considérer la loi de 1925 comme un accord entre les différents courants politiques et idéologiques, divisés sur le principe de l'exploitation de services d'utilité publique par les autorités communales (municipalisme).

Steven de Jonge, Jachtlaan 200, 1040 Brussel