

SÉNAT DE BELGIQUE**BELGISCHE SENAAAT**

SESSION DE 1950-1951.

ZITTING 1950-1951.

SÉANCE DU 13 DÉCEMBRE 1950.

VERGADERING VAN 13 DECEMBER 1950.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1951.

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1951.

Présents : MM. DELPORT, président; BRIOT, DE BLOCK, DE LA VALLÉE POUSSIN, DE HAECK, DEMARNEFFE, DEVRIENDT, LAURENS, LEEMANS, MEUNIER, NEELS, PONTUS, SPREUTEL, USELDING, VAN DEN STORME, VAN ROOSBROECK, VERGEYLEN, WALLAYS, WARNANT et le Comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1951, qui nous est soumis, témoigne d'un réel effort de compression des dépenses. Les dépenses sont, en effet, en réduction sur le budget de 1950 de 462.181.000 francs.

Le tableau ci-dessous permet de faire une comparaison entre les deux budgets de 1950 et de 1951.

De begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1951, die ons wordt voorgelegd, getuigt van een werkelijke inspanning om de uitgaven te besnoeien. De uitgaven wijzen, inderdaad, een vermindering aan met 462.181.000 fr., ten opzichte van de begroting voor 1950.

De onderstaande tabel stelt ons in staat een vergelijking tussen de begrotingen van 1950 en 1951 te maken.

	En/In 1.000 fr.	
	1950	1951
TITRE I. — <i>Dépenses ordinaires</i>		
TITEL I. — <i>Gewone uitgaven</i>		
SECTION I — <i>SECTIE I :</i>		
Chap. 1. — Traitements, indemnités, matériel — <i>Hoofdst. 1. — Wedden, vergoedingen, materieel</i>	1.981.064	2.002.969
Chap. 2. — Subventions — <i>Hoofdst. 2. — Toelagen.</i>	2.073.713	1.943.091
Chap. 3. — Travaux — <i>Hoofdst. 3. — Werken.</i>	400	200
Chap. 4. — Autres dépenses — <i>Hoofdst. 4. — Andere uitgaven.</i>	193.282	183.570
	4.248.459	4.129.830

Voir :

Document du Sénat :

5-XV (Session de 1950-1951) : Budget

Zie :

Gedr. Stuk van de Senaat :

5-XV (Zitting 1950-1951) : Budget.

	En/In 1.000 fr.	
	1950	1951
SECTION ENSEIGNEMENT — SECTIE ONDERWIJS :		
Chap. 1. — Dépenses d'administration centrale, matériel, fonctionnement — Hoofdst. 1. — <i>Uitgaven van algemeen bestuur, werking.</i>	7.942	7.311
Chap. 2. — Subventions — Hoofdst. 2. — <i>Toelagen.</i>	8.523	10.586
Chap. 4. — Autres dépenses — Hoofdst. 4. — <i>Andere uitgaven.</i>	2.648	4.105
	19.113	22.002
Total des dépenses ordinaires — <i>Totaal voor de gewone uitgaven.</i>	4.267.572	4.151.832
TITRE II. — <i>Dépenses résultant de la guerre</i> — TITEL II. — <i>Uitgaven voortvloeiende uit de oorlog</i>	366.441	20.000
TOTAL GENERAL — ALGEMEEN TOTAAL	4.634.013	4.171.832
	=====	=====

Les articles du budget de 1951 qui sont en majoration de quelque importance par rapport à ceux du budget de l'année précédente sont :

ART. 8. — Majoration de 2 millions 621 mille francs : dépenses de service social. Installation de plusieurs réfectoires en application de l'arrêté du Régent du 18 octobre portant règlement général des installations sanitaires dans les entreprises industrielles et commerciales.

ART. 12-1. — Majoration de 1 million 706 mille francs; dépenses de combustibles fournis à l'intervention de l'Office Central des Fournitures; combustibles destinés aux différents services dépendant du Ministère des Communications.

ART. 14-2. — Majoration de 1 million 281 mille francs, résultant de l'application du nouveau régime aux pilotes de la marine.

ART. 23-1. (*article nouveau*). — Subvention à l'Œuvre « Apostolatus Maris » pour construction de son Home pour marins à Anvers. L'Œuvre a réuni 6 millions; la province d'Anvers est intervenue pour 3 millions. L'intervention de l'Etat sera de 2 millions.

ART. 23-2. — Subside à la Ville d'Anvers à titre d'intervention de l'Etat dans les frais de reconstruction du « Zeemanshuis ». L'intervention totale de

De artikelen van de begroting voor 1951 die, ten opzichte van de artikelen van de begroting van de vorige jaren, een verhoging van enig belang aanwijzen zijn :

ART. 8. — Verhoging met 2 miljoen 621 duizend frank : uitgaven voor maatschappelijk dienstbetoon. Inrichting van verscheidene eetzaal, bij toepassing van het regentsbesluit van 18 October houdende algemene regeling van de gezondheidsinstellingen in de industriële en commerciële ondernemingen.

ART. 12. — Verhoging met 1 miljoen 706 duizend frank : uitgaven voor brandstof, geleverd door toedoen van het Centraal bureau voor benodigdheden; brandstof bestemd voor de verschillende onder het Ministerie van Verkeerswezen ressorterende diensten.

ART. 14-2. — Verhoging met 1 miljoen 281 duizend frank ingevolge de toepassing van het nieuwe regime der loodsen van het zeewezen.

ART. 23-1 (*nieuw artikel*). — Toelagen aan het werk « Apostolatus Maris » voor de bouw van zijn Tehuis voor zeelieden, te Antwerpen. Het werk heeft 6 miljoen bijeengebracht; de provincie Antwerpen gaf 3 miljoen. De staatsbijdrage zal 2 miljoen belopen.

ART. 23-1. — Toelage aan de stad Antwerpen, als bijdrage van de Staat in de kosten van wederopbouw van het Zeemanshuis. De totale bijdrage

l'Etat est évaluée à 30 millions : un crédit de 10 millions a été prévu au budget extraordinaire de 1950. Un subside de 10 millions à charge du budget ordinaire — ce qui est plus normal — est prévu pour 1951.

ART. 24-2. — Subventions à l'I. N. R. pour lui permettre de couvrir :

a) les frais d'exploitation du poste de radio de Léopoldville, soit 21 millions 500 mille francs;

b) les charges financières des emprunts, soit 22 millions 170 mille francs.

ART. 24-12. — Le crédit est destiné à payer la part d'intervention de l'Etat dans les réductions tarifaires accordées par les sociétés ferroviaires dans le cadre des dispositions de l'arrêté-loi du 25 février 1947. Le crédit a été majoré cette année de 14 millions 898 mille francs par suite de l'augmentation du nombre des bénéficiaires.

ART. 28-8 (*article nouveau*). — La Régie des T.T. assure pour le compte de l'Etat, en matière de radiodiffusion, le service des recherches des parasites et la police de l'éther. Ce service de police ne donnant pas lieu à rémunération spéciale, il est juste de défrayer la Régie des dépenses exposées par elle.

ART. 29-1 (*article nouveau*). — Le vieil avion Junkers 52.00 SND devait subir de coûteuses réparations pour être remis en état de vol. Il est apparu plus avantageux d'acquérir un nouvel avion bimoteur léger entièrement équipé, dont les frais d'exploitation seront moins onéreux.

ART. 29-2 (*article nouveau*). — Nécessité par l'organisation du VI^e Congrès international du sauvetage des naufragés à Ostende. Le crédit est de 400 mille francs.

ART. 29-3 (*article nouveau*). — Crédit de 100 mille francs représentant la part d'intervention de l'Etat dans les frais d'érection, à Ostende, d'un monument national à la mémoire des gens de mer.

ART. 22-1 et 28-1. — Majoration de 1 million 127 mille francs du crédit de 5 millions 837 mille francs prévu en 1950, destiné à couvrir les dépenses de l'Ecole supérieure de navigation à Anvers et du navire école « Mercator ». Et majoration de 1 million 457 mille francs du crédit de 2 millions 648 mille francs prévu en 1950, rendue nécessaire pour couvrir les frais d'exploitation du navire école « Mercator ».

ART. 22-2 et 3. — Majoration des subsides à l'Œuvre royale de l'Ibis et aux écoles professionnelles de pêche.

van de Staat is op 30 miljoen geraamd : op de buitengewone begroting voor 1950 was een krediet van 10 miljoen voorzien. Voor 1951 is een toelage van 10 miljoen voorzien ten bezware van de gewone begroting — hetgeen normaler is.

ART. 24-2. — Toelagen aan het N.I.R. ter bestrijding :

a) van de bedrijfskosten van het radio-station te Leopoldstad, zegge 21 miljoen 500.000 frank;

b) de financiële lasten van de leningen, zegge 22 miljoen 170.000 frank.

ART. 24-12. — Het krediet is bestemd ter betaling van de bijdrage van de Staat voor de tariefverminderingen welke door de spoorwegmaatschappijen verleend worden binnen het kader van de bepalingen van de besluitwet van 25 Februari 1947. Het krediet werd dit jaar met 14 miljoen 898 duizend frank verhoogd ten gevolge van de toeneming van het aantal begunstigten.

ART. 28-8 (*nieuw artikel*). — De Regie van T.T. verricht voor rekening van de Staat, op het gebied van radio-omroep, de dienst der parasietopsporingen en de politie van de aether. Aangezien voor deze politiedienst geen bijzondere vergelding wordt uitbetaald, is het billijk de Regie te vergoeden voor de door haar gedane uitgaven.

ART. 29-1 (*nieuw artikel*). — Het oude vliegtuig Junkers 52.00-SND moet kostelijke reparaties ondergaan om het opnieuw luchtvaardig te maken. Het leek voordeliger een nieuw, volledig uitgerust licht tweemotorig vliegtuig aan te kopen, waarvan de bedrijfskosten minder hoog zullen zijn.

ART. 29-2 (*nieuw artikel*). — Noodzakelijk gemaakt door de inrichting van het VI^e Internationaal Congres voor de redding van schipbreukelingen te Oostende. Het krediet bedraagt 400.000 frank.

ART. 29-3 (*nieuw artikel*). — Krediet groot 100.000 frank. Vertegenwoordigt het aandeel van de Staat in de oprichtingskosten van een Nationaal Monument ter nagedachtenis aan de zeelieden te Oostende.

ART. 22-1 en 28-1. — Verhoging met 1.127.000 fr. van het in 1950 uitgetrokken krediet groot 5.837.000 frank, ter dekking van de uitgaven der Hogere Zeevaartschool te Antwerpen en van het schoolschip « Mercator ». En verhoging met 1 miljoen 457.000 frank van het in 1950 uitgetrokken krediet groot 2.648.000 frank, tot dekking van de bedrijfskosten van het schoolschip « Mercator ».

ART. 22-2 en 3. — Verhoging van de toelagen aan het Koninklijk Werk « Ibis » en aan de beroepsscholen voor zeevisserij.

Les articles du budget de 1951 qui comportent des réductions importantes des crédits par rapport à ceux du Budget de l'année 1950 sont :

ART. 12-2 et 3. — Réduction de 6.130 mille francs pour les fournitures de bureau et machines de bureau pour les administrations.

ART. 12-4. — Réduction de 4.942 mille francs dans les dépenses de mobilier.

ART. 13-1 et 2. — Réduction de 650 mille francs des dépenses d'automobiles du Cabinet et des services centraux.

ART. 20-1. — Réduction de 2.870 mille francs de l'intervention de l'Etat dans les intérêts dus par les bénéficiaires de prêts (loi du 23 avril 1948).

ART. 21-3. — Réduction de 2.100 mille francs pour la participation de l'Etat dans les dépenses du « Pool » des marins de commerce (paiement des gages d'attente des marins).

ART. 21-5. — Réduction de 5 millions de francs dans les subventions aux organismes de vacances ouvrières et aux institutions destinées à promouvoir le tourisme populaire.

ART. 24-8. — Réduction de 4.620 mille francs dans l'intervention financière de l'Etat dans les dépenses ordinaires de la Régie des Voies Aériennes.

ART. 24-10. — Réduction de 200 millions de francs de l'intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation de la S. N. C. B.

ART. 28-6. — Réduction de 15.802 mille francs dans les dépenses de traction, matériel et exploitation de la Marine.

ART. 28-7. — Réduction de 3.650 mille francs dans les dépenses d'exploitation de matériel et de transport des Postes.

TITRE II.

Les dépenses résultant de la guerre sont en réduction de 346 millions de francs.

Le projet de loi du budget de 1950 contenait un article 6, qui prévoyait que les crédits portés aux articles 3, 4, 5, 6 et 7 pourraient, par arrêté du Régent, être transférés de l'un à l'autre de ces articles suivant les nécessités du service. Certains membres du Sénat avaient alors déposé un amendement tendant à la suppression de cet article 6. Ils invoquaient le principe constitutionnel de la spécialité des crédits et la nécessité de sauvegarder les droits du Parlement de déterminer le montant des crédits qu'il entend réserver à chaque objet des dépenses.

Dans le budget de 1951, il a été tenu compte des observations faites au sujet des transferts; il n'y a plus, en effet, dans le projet de loi de 1951, d'article qui les autorise.

* * *

De artikelen van de Begroting 1951, waarop aanzienlijke inkrimpingen tegenover de Begroting 1950 toegepast werden, zijn de volgende :

ART. 12-2 en 3. — 6 miljoen 130 duizend frank minder voor kantoorbehoeften en kantoor machines.

ART. 12-4. — 4 miljoen 942 duizend frank minder voor meubilair.

ART. 13-1 en 2. — 650 duizend frank minder voor de auto's van het Kabinet en de centrale diensten.

ART. 20-1. — 2 miljoen 870 duizend frank minder voor de rijksbijdrage in de rente verschuldigd door lening-genietenden (wet van 23 April 1948).

ART. 21-3. — 2 miljoen 100 duizend frank minder voor de rijksbijdrage in de uitgaven van de « pool » der zeelieden ter koopvaardij (betaling der wacht-gelden).

ART. 21-5. — 5 miljoen frank minder voor de toelagen aan organismen voor arbeidersvacantie en instellingen ter bevordering van volkstoerisme.

ART. 24-8. — 4 miljoen 620 duizend frank minder voor de rijksbijdrage in de gewone uitgaven van de Regie der Luchtwezen.

ART. 24-10. — 200 miljoen frank minder voor de rijksbijdrage in het exploitatietekort van de N.M.B.S.

ART. 28-6. — 15 miljoen 802 duizend frank minder voor de uitgaven inzake trekdienst, materieel en exploitatie van het zeewezen.

ART. 28-7. — 3 miljoen 650 duizend frank minder voor exploitatie-, materieel- en vervoeruitgaven van de Posterijen.

TITEL II.

De uitgaven voortvloeiende uit de oorlog zijn met 346 miljoen frank gedaald.

De ontwerp-begroting voor 1950 bevatte een artikel 6, op grond waarvan de op de artikelen 3, 4, 5, 6 en 7 uitgetrokken kredieten bij regentsbesluit van het een artikel op het andere konden overgeschreven worden volgens de dienstnoodwendigheden. Sommige senaatsleden hadden toen een amendement ingediend tot weglating van artikel 6. Zij beriepen zich op het grondwetbeginsel van de kredietspecialisatie en op de noodzakelijkheid om de rechten van het Parlement te vrijwaren inzake het bepalen van het kredietbedrag dat het voor elke uitgave wil bewilligen.

In de begroting voor 1951 is met de opmerkingen daaromtrent rekening gehouden; een artikel inzake overdracht werd niet opgenomen.

* * *

S. N. C. B.

Le rapport de la Commission des Communications sur le budget des Communications de l'exercice 1950 s'était longuement étendu sur la question de la situation financière de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Tout en reconnaissant qu'à l'occasion de la discussion du budget du Ministère des Communications, ce n'était pas le budget de la Société Nationale qui devait faire l'objet de la discussion, la loi de 1926 lui avait donné le statut de société autonome à caractère industriel, il nous avait cependant paru qu'il n'était pas possible de passer sous silence la situation financière de la Société en raison du fait que le déficit de la Société devait fatalement entraîner une intervention financière de la part des pouvoirs publics et que cette intervention représentait à elle seule plus de 5 p. c. du budget général des dépenses de l'Etat.

Nous avons alors déclaré que l'Honorable Ministre des Communications avait pris, dans le but de redresser la situation et en accord avec la S. N. C. B., différentes mesures qui permettaient d'espérer de pouvoir assurer progressivement un redressement.

Ces mesures pouvaient être classées comme suit :

- 1^o Prise en charge par l'Etat d'une partie du déficit des transports de main-d'œuvre;
- 2^o Augmentation des tarifs;
- 3^o Réformes de structure;
- 4^o Compression des dépenses de la S. N. C. B.;
- 5^o Indemnisation de la S. N. C. B. pour les prestations gratuites ou incomplètement rémunérées qui lui sont imposées.

On attendait de ces mesures, pour l'exercice 1950, l'équilibre des dépenses et des recettes. Il est intéressant de considérer aujourd'hui dans quelle mesure les résultats ont répondu aux prévisions.

Dans l'élaboration du budget de la S. N. C. B. pour l'exercice 1950, il avait été prévu :

recettes	10.407 millions.
dépenses	10.370 millions.
soit un boni de	37 millions,

et pour atteindre ce résultat l'on prévoyait la réalisation de nouvelles économies pour un montant de 500 millions.

L'exercice 1950 étant encore en cours, il n'est pas possible de donner aujourd'hui les résultats définitifs, mais l'on peut déjà prévoir qu'il se terminera par un déficit d'environ 184 millions. Le programme des dépenses et des économies qui avait été élaboré a été strictement suivi au cours de cette année et les dépenses se sont maintenues en-dessous du chiffre prévu. Malheureusement, du côté des recettes, il y a eu mécompte. Les incertitudes de la situation internationale et les événements de politique intérieure en juillet et août,

N. M. B. S.

Het verslag van de Commissie van Verkeerswezen over de begroting van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1950, behandelt uitvoerig de financiële toestand van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Al moet bij de bespreking der begroting van het Ministerie van Verkeerswezen wel niet de begroting behandeld worden van de Nationale Maatschappij, waaraan de wet van 1926 het statuut van zelfstandige vennootschap met nijverheidskarakter heeft gegeven, toch leek het ons onmogelijk de financiële toestand van de Maatschappij stilzwijgend voorbij te gaan, omdat het tekort van de N.M.B.S. onvermijdelijk een financiële bijdrage van de openbare besturen veroorzaakt, welke bijdrage alleen al meer dan 5 t. h. van de algemene rijksbegroting vertegenwoordigt.

Wij hadden toen gezegd dat de geachte Minister van Verkeerswezen verschillende maatregelen had getroffen om in overleg met de N.M.B.S. de toestand te verhelpen, en dat hierdoor de hoop op een geleidelijke verbetering gewettigd was.

Die maatregelen kunnen als volgt worden ingedeeld :

- 1^o Overneming door de Staat van een gedeelte van het tekort wegens arbeidsvervoer;
- 2^o Tariefverhoging;
- 3^o Structuurhervormingen;
- 4^o Verlaging der uitgaven van de N.M.B.S.;
- 5^o Schadeloosstelling van de N.M.B.S. voor kosteloze of onvolledig bezoldigde verplichte prestaties.

Ingevolge die maatregelen verwachtte men voor het dienstjaar 1950 een evenwicht van uitgaven en ontvangsten. Het is interessant eens na te gaan in hoeverre de uitslagen aan de verwachtingen beantwoorden.

In de begroting van de N.M.B.S. voor het dienstjaar 1950 was geraamd aan :

ontvangsten	10.407 miljoen
uitgaven	10.370 miljoen
dus een batig slot van	37 miljoen

en om daartoe te geraken waren nieuwe bezuinigingen van 500 miljoen in uitzicht gesteld.

Zolang het dienstjaar 1950 niet gesloten is, kunnen geen definitieve uitkomsten worden verstrekt, maar toch is het nu reeds te voorzien dat er een tekort van zowat 184 miljoen zal bestaan. Het programma van uitgaven en bezuinigingen werd dit jaar strikt gevolgd en de uitgaven bleven beneden de voorziene bedragen. Ongelukkig genoeg heeft men zich vergist in de ontvangsten. De onzekerheid van de internationale toestand en de binnenlandse gebeurtenissen in Juli en Augustus hadden een ongunstige invloed op de bedrijfsin-

ont réagi défavorablement sur les recettes d'exploitation aussi bien pour le trafic marchandises que pour le trafic voyageurs. Il s'agit donc d'événements qui étaient imprévisibles lors de l'élaboration du budget des recettes de 1950.

komsten, zowel voor het goederen- als voor het reizigersverkeer. Die gebeurtenissen waren niet te voorzien toen de ontvangstbegroting voor 1950 werd klaargemaakt.

I. — Intervention de l'Etat et prise en charge par lui d'une partie du déficit des transports de main-d'oeuvre.

I. — Rijksbijdrage in en overneming door de Staat van een gedeelte van het tekort inzake arbeidersvervoer.

EN/IN 1949 :		1. Les subventions de l'Etat en faveur de la S.N.C.B. ont atteint la somme de — <i>Bedroegen de Rijkstoelagen ten behoeve van de N.M.B.S.</i>	2.600	
		2. Réductions tarifaires en faveur de certaines catégories de personnes — <i>Tariefverlaging voor sommige categorieën van personen</i>	76	
		3. Indemnité de compensation pour réduction de tarifs accordée à la métallurgie luxembourgeoise — <i>Compensatievergoeding wegens tariefverlaging voor de Luxemburgse metaalnijverheid</i>	12	
EN/IN 1950 :		Les subventions ont été les suivantes — <i>Bedroegen zij :</i>		2.688 millions millioen
		1. Art. 26-10 du Budget — <i>Art. 26-10 van de Begroting :</i> Intervention dans le déficit d'exploitation — <i>Bijdrage in het exploitatietekort</i>	1.300	
		2. Crédit supplémentaire pour pécule de vacances — <i>Bijkrediet voor verlofgeld</i>	150	
		3. Abonnements d'ouvriers et de travail — <i>Week- en werkabonnementen</i>	450	
		4. Réductions tarifaires en faveur de certaines catégories de personnes (art. 26-12) — <i>Tariefverlaging voor sommige categorieën van personen (art. 26-12)</i>	99	
		5. Indemnité de compensation pour réduction de tarifs accordée à la métallurgie luxembourg. (art. 26-13) — <i>Compensatievergoeding wegens tariefverlaging voor de Luxemburgse metaalnijverheid (art. 26-13)</i>	12	
EN/IN 1951 :		Les subventions sont — <i>Belopen de toelagen :</i>		2.011 millions millioen
		1. Art. 24-10 : Intervention dans le déficit — <i>Bijdrage in het tekort</i>	1.100	
		2. Art. 24-11 : Abonnements d'ouvriers et de travail — <i>Week- en werkabonnementen</i>	450	
		3. Art. 24-11 : Réductions tarifaires en faveur de certaines catégories de personnes — <i>Tariefverlaging voor sommige categorieën van personen</i>	110	
		4. Art. 24-13 : Indemnité de compensation pour réduction de tarif accordée à la métallurgie luxembourgeoise — <i>Compensatievergoeding wegens tariefverlaging voor de Luxemburgse metaalnijverheid</i>	12	
				1.672 millions millioen

Il entre dans les intentions du Ministre des Communications de poursuivre une politique d'abaissement de la subvention destinée à parer au déficit d'exploitation pour l'amener finalement à zéro.

Il serait erroné de croire que les interventions de l'Etat dans les charges supportées par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges du fait de la délivrance d'abonnements ouvriers et de travail couvrent la totalité du coût de la dépense. A la suite d'une convention intervenue alors que cette charge était estimée à 900 millions, l'Etat devait rembourser 50 p. c., soit 450 millions; mais aujourd'hui cette charge est estimée à 1.195 millions sur la base du prix de revient, néanmoins l'intervention de l'Etat est restée fixée à 450 millions.

Het ligt in de bedoeling van de Minister van Verkeerswezen te streven naar een geleidelijke verlaging van de rijksbijdrage in het bedrijfstekort en ze tenslotte geheel te doen wegvallen.

Het ware verkeerd te denken, dat de rijksbijdrage in de lasten van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen uit hoofde van week- en werkabonnementen alle kosten daarvan dekt. Ingevolge een regeling uit de tijd, toen die last geschat was op 900 miljoen, moest de Staat 50 t. h. d.i. 450 miljoen terugbetalen; nu dat die last op basis van de kostprijs geraamd is op 1.195 miljoen, is de rijksbijdrage echter nog steeds 450 miljoen.

Il en est de même pour l'intervention de l'Etat dans les charges supportées par les sociétés ferroviaires du fait des réductions de tarifs imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés (arrêté-loi du 25 février 1947). L'Etat ne supporte que 50 p. c. de la charge.

Quant à l'indemnité allouée à la Société Nationale en compensation des réductions de tarifs de transport accordées à la métallurgie luxembourgeoise, à la demande de l'Etat, il s'agit d'un forfait de 12 millions qui ne couvre qu'environ 20 p. c. de la charge supportée par la Société.

II. — Augmentation des tarifs.

Il a été signalé dans le rapport de 1950 que le Gouvernement avait autorisé la Société à majorer ses tarifs. Il eut été intéressant de donner ici des chiffres indiquant dans quelle mesure ces augmentations de tarifs avaient pu majorer les recettes. On escomptait de cette majoration une recette de l'ordre de grandeur de 800 millions. Il ne nous a pas été possible de les donner avant que soit connu le compte de l'exercice 1950, et même alors il sera malaisé de départager la part qui revient à la majoration des tarifs et celle qui a affecté défavorablement, au cours de cet exercice, le trafic des voyageurs et des marchandises.

III. — Réformes de structure.

A. — Des mesures de *simplification de l'exploitation des lignes* à faible trafic sont à l'étude et partiellement réalisées. Elles consistent dans la substitution d'autorails aux trains à vapeur; dans la suppression complète ou partielle des trains pour les remplacer par un service d'autobus et dans la suppression complète de la ligne ou de tronçons de ligne lorsque l'importance du service marchandises n'en justifie pas le maintien.

L'étude de ces mesures de simplification doit être faite pour 2.027 kilomètres de ligne. Elles sont terminées pour 1.046 kilomètres et des réformes ont été préconisées pour 579 kilomètres. Certaines de ces réformes sont en application, mais la réalisation n'est que partielle, soit parce que le matériel d'exploitation n'est pas actuellement disponible (autorails lourds avec remorques), soit parce que le matériel nécessaire ne sera libéré qu'à la suite d'études subséquentes des autres lignes (autorails simples).

Sur ces 579 kilomètres simplifiés :

329 kilomètres sont actuellement exploités par autorails en lieu et place des trains à vapeur;

sur 51 kilomètres de lignes, le service des trains (autorails) est maintenu provisoirement, le service de substitution d'autobus n'étant pas encore mis au point;

Hetzelfde geldt voor de rijksbijdrage in de lasten, die de spoormaatschappijen te dragen hebben ingevolge de tariefverlagingen ten gunste van sommige categorieën van bevoorrechte reizigers (besluitwet van 25 Februari 1947). Ook van deze last neemt de Staat slechts 50 t. h. voor zijn rekening.

Verder is vergoeding aan de Nationale Maatschappij, ter compensatie van de tariefverlagingen, welke op verzoek van de Staat werden toegestaan aan de Luxemburgse metaalnijverheid, gesteld op een vaste som van 12 miljoen, d.i. slechts ongeveer 20 t. h. van de last, welke die maatschappij te dragen heeft.

II. — Tariefverhoging.

In het verslag van 1950 is vermeld, dat de Regering aan de maatschappij een tariefverhoging had toegestaan. Het ware interessant hier cijfers te kunnen geven, om aan te tonen in hoeverre deze tariefverhogingen de ontvangsten hebben doen stijgen. Van deze tariefverhoging werd een ontvangst van 800 miljoen verwacht. Wij kunnen deze cijfers echter niet verstrekken, voordat de rekening over het jaar 1950 bekend is, en zelfs dan zal het moeilijk vallen te bepalen, welk deel van de ontvangsten voortkomt uit de tariefverhogingen en welk deel in de loop van dat dienstjaar een ongunstige invloed had op het reizigers- en goederenverkeer.

III. — Structuurhervormingen.

A. — De *vereenvoudiging van de exploitatie van spoorlijnen* met gering verkeer is in studie genomen en reeds gedeeltelijk uitgevoerd. Het gaat hier over de vervanging van stoomtreinen door railauto's; over de gehele of gedeeltelijke vervanging van treinen door autobussen en over de gehele of gedeeltelijke afschaffing van de lijn, wanneer de omvang van de goederendienst zo gering is dat de handhaving daarvan niet meer te verantwoorden is.

Deze vereenvoudigingsmaatregelen slaan op 2.027 kilometers spoor. Voor 1.046 kilometers is de vereenvoudiging er reeds door. Voor 579 kilometers zijn hervormingen voorgesteld. Sommige van deze hervormingen worden reeds toegepast, doch hier en daar is dit onmogelijk, omdat er nog geen bedrijfsmaterieel beschikbaar is (railauto's met aanhangwagens) of omdat het benodigde materieel niet vrijgegeven wordt vóór dat de studies over andere lijnen plaats gehad hebben (enkele railauto's).

Van deze 579 kilometers vereenvoudigde spoorlijnen :

zijn op 329 kilometers railauto's in de plaats gekomen van stoomtreinen;

is op 51 kilometers de treindienst (railauto's) voorlopig gehandhaafd omdat de autobusdienst nog niet geheel in gereedheid kon gebracht worden;

8 kilomètres de voies principales (ceinture Ouest de Gand) ont été mis hors service;

sur 191 kilomètres les trains voyageurs ont été supprimés et remplacés par un service d'autobus.

Il résulte de ces décisions une suppression annuelle de 502.000 kilomètres trains vapeur et de 297.000 kilomètres autorails.

Par contre, des parcours d'autobus d'un total annuel de 1.173.000 kilomètres ont été créés.

Ces modifications ont permis la libération de 5 locomotives et la suppression de 180 agents, déduction faite du personnel nécessaire pour l'exploitation des services d'autobus.

La réalisation complète du programme pour les 1.046 kilomètres permettra de réaliser des économies évaluées à 87 millions de francs par année. Il s'y ajoutera ultérieurement une économie annuelle de 5 millions de francs sur l'entretien et de 9 millions sur les dépenses d'amortissement et de pensions.

B. — *Etablissement de centres routiers.*

Afin de réduire le nombre des opérations de transbordement et de faire bénéficier une plus grande partie de la population du service de porte à porte, il a été décidé de concentrer dans un nombre réduit de gares appelées « centres routiers » les transports ferroviaires de marchandises de détail.

La S. N. C. B. a créé en 1949 5 centres routiers et en 1950, 38. Il y a donc actuellement 43 centres routiers en service. La mise en service de 5 nouveaux centres est prévue pour le 1^{er} janvier. Ce qui portera le nombre à 48.

L'on a pu constater que, alors que le trafic des messageries avait subi une baisse très importante de 40 p. c. de 1938 à 1949, pour les neuf premiers mois de 1950, grâce à l'établissement de ce nouveau service, il y avait une augmentation de 3 p. c. par rapport aux neuf premiers mois de 1949. L'on comprend parfaitement que l'augmentation du rayon d'action des opérations de prise et de remise à domicile obtenue par la création des centres routiers soit de nature à maintenir et surtout à développer le trafic des messageries.

Il est à remarquer que, en fin de juillet 1950, les 34 centres routiers en service à ce moment desservaient 800 communes, représentant une population de 4.429.000 habitants.

De plus, la création de centres routiers a permis d'arriver à un accord avec la S. N. C. V., permettant d'éviter tous les doubles emplois onéreux pour les deux Sociétés.

D'après les études faites, la nouvelle organisation procurerait une économie de l'ordre de 5 à 6 p. c. des dépenses actuelles, soit environ 30 millions par an, tout en améliorant les services offerts à la clientèle. Mais elle ne produira son plein effet que lorsque les centres routiers seront organisés dans tout le pays, ce qui nécessite certains travaux de reconstruction et d'agrandissement de magasins.

is 8 kilometers hoofdbaan (ringbaanwest te Gent) buiten gebruik gesteld;

zijn op 191 kilometers de reizigerstreinen vervangen door een autobusdienst.

Uit dit alles volgt, dat jaarlijks een traject van 502.000 kilometers per stoomtrein en 297.000 kilometers per railauto wegvalt.

Daartegenover is een autobustraject van in totaal 1.173.000 kilometers per jaar tot stand gekomen.

Ingevoige deze wijzigingen kwamen er 5 locomotieven vrij en konden, na aftrek van het benodigde personeel voor de autobusdiensten, 180 ambten afgeschaft worden.

De volledige uitvoering van het programma voor 1.046 kilometers zal tot een besparing van ongeveer 87 miljoen frank per jaar leiden. Later zal hier nog een jaarlijkse besparing bijkomen van 5 miljoen frank op het onderhoud en van 9 miljoen frank op de kosten van afschrijving en pensioen.

B. — *Instelling van wegcentra.*

Ten einde het aantal overladingen te verminderen en een groter deel van de bevolking te kunnen bereiken met de besteldienst is beslist de spoortransporten van detailwaren samen te brengen in een beperkt aantal stations, genaamd « wegcentra ».

In 1949, stelde de N.M.B.S. 5 zulke centra in en in 1950, 38. Er zijn tegenwoordig dus 43 wegcentra in bedrijf. Op 1 Januari komen weer 5 nieuwe centra in gebruik. Hierdoor zal hun aantal op 48 gebracht worden.

Er is gebleken, dat, terwijl de besteldienst van 1938 tot 1949 met 40 t. h. gedaald was, er voor de 9 eerste maanden van 1950, als gevolg van de instelling van de wegcentra, een vermeerdering met 3 t. h. te bespeuren viel tegenover de 9 eerste maanden van 1949. Het is zeer goed te begrijpen, dat de uitbreiding van de actiestraal van de besteldienst als gevolg van de instelling van wegcentra kan leiden tot handhaving en vooral tot uitbreiding van die dienst.

Er zij opgemerkt dat de 34 wegcentra die einde Juli 1950 in dienst waren, op dat ogenblik instonden voor 800 gemeenten met een bevolking van 4.429.000 inwoners.

Bovendien kon, dank zij de wegcentra, met de buurtspoorwegen een accoord bereikt worden dat alle kostbare duplicaties voor beide maatschappijen uitschakelt.

Naar schatting zal de nieuwe organisatie een besparing van 5 à 6 t. h., d.i. ongeveer 30 miljoen per jaar mogelijk maken, en tevens betere diensten verstrekken aan de clientèle. Doch ze zal haar volle uitwerking eerst dan hebben wanneer de wegcentra zich zullen uitstrekken over het gehele land; hiervoor moeten echter eerst enkele magazijnen herbouwd of uitgebreid worden.

C. — *Electrification des grandes lignes.*

Il a toujours été proclamé que l'électrification des grandes lignes pouvait apporter à la Société une majoration de ses recettes et une diminution de ses dépenses d'exploitation. Le fait a été constaté sur la ligne de Bruxelles à Anvers électrifiée avant guerre. Il est constaté, mais dans une proportion moindre, sur les nouvelles lignes électrifiées de Charleroi-Bruxelles et de Schaerbeek (Josaphat)-Anvers-Nord. Il serait prématuré de citer des chiffres, car la ligne 124 n'est pas encore entièrement exploitée à l'électricité, le service omnibus étant actuellement encore assuré en vapeur. Les locomotives électriques, dont la livraison a subi des retards considérables, commencent à sortir. Ce ne sera que lorsque le service sera entièrement électrifié et que la vitesse des trains aura pu être augmentée qu'il sera intéressant de faire une comparaison entre les résultats de l'exploitation par l'électricité et ceux de l'exploitation par la vapeur. Mais les renseignements que l'on possède déjà soulignent une nette majoration des recettes en service électrique sur les mois correspondants en service vapeur.

Les avantages de l'électrification ne sont plus contestés aujourd'hui. Ils ont été signalés dans les rapports sur les budgets du Ministère des Communications des années précédentes et plusieurs orateurs, au cours de la discussion de ceux-ci au Parlement, ont souligné la nécessité d'électrifier les grandes lignes du réseau afin d'assurer un transport plus rapide, plus confortable et d'une fréquence plus élevée et de faire face à la concurrence de la route. Tout le monde est d'accord sur le fait que seule l'électrification du grand réseau pourra sauver le railway belge.

Mais il n'est pas moins vrai que l'électrification est coûteuse et exige des dépenses d'investissement très importantes pour l'équipement des installations fixes.

La Commission pour l'électrification du grand réseau belge créé en 1945 par M. le Ministre Rongvaux, avait conclu à l'adoption du système du courant continu à 3.000 volts. C'est d'ailleurs le système qui avait été choisi pour la ligne Bruxelles-Anvers, électrifiée avant la guerre de 1940. C'est dans ces conditions qu'a été réalisée l'électrification de la ligne Charleroi-Bruxelles et Charleroi-Linkebeek-Anvers. Mais cette solution est coûteuse à cause du nombre de sous-stations d'alimentation qui doivent se trouver à environ 20 kilomètres les unes des autres le long de la ligne, et aussi à cause du principe de redressement de la tension alternative en tension continue; ce qui nécessite des groupes redresseurs statiques à vapeur de mercure coûteux et d'un entretien onéreux.

Néanmoins, au stade du développement où en était la technique électrique en 1945, il avait paru que le système du courant continu à 3.000 volts était celui qui était préférable.

C. — *Electrificatie van de grote lijnen.*

Men heeft steeds luide verkondigd, dat de electrificatie van de grote lijnen de ontvangsten van de maatschappij zou doen stijgen en haar bedrijfsuitgaven doen dalen. Dit is gebleken op de lijn Brussel-Antwerpen, die vóór de oorlog geëlectriceerd werd. Hetzelfde is in mindere mate gebleken, op de nieuw geëlectriceerde lijnen Charleroi-Brussel en Schaerbeek (Josaphat) Antwerpen-Noord. Het ware voorbarig nu reeds cijfers te noemen, omdat de lijn 124 nog niet geheel en al geëlectriceerd is; voor de omnibusdienst nl. worden er nog steeds stoomtreinen gebruikt. De elektrische locomotieven beginnen, na een aanzienlijke vertraging, uit te komen. Een vergelijking tussen de bedrijfsuitkomsten met elektrische treinen en stoomtreinen zal eerst dan interessant worden, wanneer het gehele net geëlectriceerd en de snelheid van de treinen verhoogd zal zijn. Inmiddels wijzen de reeds beschikbare gegevens toch op een niet onbelangrijke vermeerdering van de inkomsten uit de elektrische lijnen tegenover vroegere maanden, toen op die lijnen nog stoomtreinen reden.

De voordelen der electrificatie worden thans niet meer betwist. Zij werden vermeld in de verslagen over de begrotingen van het Ministerie van Verkeerswezen der voorgaande jaren, en verschillende redenaars hebben, bij de bespreking daarvan in het Parlement, gewezen op de noodzakelijkheid de grote lijnen van het net te electrificeren ten einde het vervoer sneller, comfortabeler en met een hoger frequentie te doen geschieden, en ten einde weerstand te bieden aan de mededinging van het wegverkeer. Iedereen is het er mede eens, dat alleen de electrificatie van het groot net het Belgisch spoor zal kunnen redden.

Doch niet minder waar is het, dat de electrificatie kostelijk is en zeer aanzienlijke beleggingen vergt voor de uitrusting van de vaste installaties.

De in 1945 door Minister Rongvaux ingestelde Commissie voor de electrificatie van het grote Belgisch net had besloten tot de aanvaarding van de gelijkstroom van 3.000 volt. Dit stelsel was trouwens reeds gekozen voor de lijn Brussel-Antwerpen, die vóór de oorlog 1940 geëlectriceerd werd. In die omstandigheden werd de electrificatie van de lijn Charleroi-Brussel en van de lijn Charleroi-Linkebeek-Antwerpen doorgevoerd. Maar die oplossing is kostelijk wegens het aantal onderstations, die zich op ongeveer 20 kilometers afstand van elkaar langs de lijn moeten bevinden, en ook wegens de gelijkrichting van de wisselspanning; zulks vergt kostelijke statische kwikdampgelijkrichtersgroepen, waarvan het onderhoud zeer duur is.

Niettemin bleek, volgens het ontwikkelingsstadium van de electrotechniek in 1945, het stelsel van de gelijkstroom van 3.000 volts verkieslijk.

Cependant, depuis lors, grâce au développement de la technique électrique, d'autres systèmes paraissent devoir s'imposer à l'attention des électrificateurs.

Les ingénieurs français de la S. N. C. F., en collaboration avec les ingénieurs de la Bundesbahn, ont appliqué en Allemagne, dans la Forêt Noire, sur la ligne du Hollental, de Fribourg-en-Brisgau à Neustadt et à Seebrugg, un système nouveau, celui du courant alternatif monophasé, à 50 périodes, 20.000 volts. Ce même système a été appliqué par les ingénieurs français sur la ligne française d'Aix-les-Bains-La Roche-sur-Foron.

L'usage du courant monophasé, 50 périodes, à haute tension, permet de réaliser des économies de l'ordre de 25 à 30 p. c. pour les installations fixes par rapport au courant continu.

En effet, en raison du fait que plus la tension est élevée, plus les pertes de tension deviennent petites, le nombre de sous-stations peut être réduit (une sous-station tous les 70 kilomètres, au lieu de 20 à 30 kilomètres pour le courant continu) et la section de la canalisation peut être diminuée, ce qui permet une ligne caténaire beaucoup plus légère. D'autre part, comme il n'y a plus de redressement, les sous-stations ne comportant plus de redresseurs sont plus simples et en conséquence moins coûteuses et peuvent, dès lors, être abandonnées avec surveillance à distance.

Enfin, les centrales industrielles dans nos pays produisant exclusivement le courant alternatif à 50 périodes, le chemin de fer peut utiliser directement pour son exploitation le courant de ces centrales sans devoir recourir à l'auto-production, comme c'est le cas en Suisse, procédé qui n'est pas économique.

Se basant sur cette technique nouvelle, les chemins de fer du B. C. K., au Congo, ont étudié l'électrification de leurs lignes en courant alternatif monophasé, 50 périodes, 20.000 volts.

Dans ces conditions, on serait peut-être tenté, à première vue, de conclure que c'est dans la voie du courant monophasé à 50 périodes, 20.000 volts, qu'il faut poursuivre l'électrification de notre réseau.

Mais malheureusement, le problème n'est pas aussi simple que cela. Et d'abord, constatons que la question n'est plus entière chez nous puisque nous avons déjà 170 kilomètres électrifiés au moyen du courant continu à 3.000 volts. La coexistence de deux systèmes différents sur un réseau aussi concentré que le nôtre présenterait les plus graves inconvénients, une complication à l'extrême et nécessiterait un matériel beaucoup plus considérable, puisque les locomotives et les automotrices électriques déjà construites ne pourraient pas, sans complications excessives, être employées sur le nouveau réseau. On conçoit difficilement la coexistence des deux systèmes dans une gare comme celle de Schaarbeek, ou dans les pertuis de la Jonction.

D'autre part, les nécessités de l'isolement obligent de maintenir une distance plus considérable entre la toiture du matériel roulant, le caténaire et la

Sindsdien schijnen andere stelsels, evenwel, dank zij de ontwikkeling van de electrotechniek, de aandacht der electrificeerders te verdienen.

De Franse ingenieurs van S.N.C.F. hebben, in samenwerking met de ingenieurs van de Bundesbahn, in Duitsland, in het Zwarte Woud, op de Hollentallijn van Freiburg-im-Breisgau naar Neustadt en naar Seebrugg, een nieuw stelsel toegepast, nl. de éénfasige wisselstroom, met 50 perioden 20.000 volts. Hetzelfde stelsel werd door de Franse ingenieurs toegepast op de Franse lijn Aix-les-Bains-La Roche sur Foron.

Het gebruik van éénfasige stroom, 50 perioden, hoogspanning, maakt besparingen van zowat 25 tot 30 t. h. mogelijk voor de vaste instellingen tegenover de gelijkstroom.

Immers kan, wegens het feit dat, hoe hoger de spanning is, hoe kleiner het spanningverlies wordt, het aantal onderstations verminderd worden (één onderstation per 70 kilometers, in plaats van per 20 à 30 kilometers voor gelijkstroom) en de dikte van de leidingen verminderd worden, waardoor de bovenleiding heel wat kan verlicht worden. Aangezien er geen gelijkrichting meer nodig is zijn verder de onderstations, waarin geen gelijkrichters meer voorkomen, eenvoudiger en derhalve minder kostelijk en het volstaat dan ook dat het toezicht van op een afstand gehouden wordt.

Tenslotte brengen de nijverheidscentrales in ons land uitsluitend wisselstroom met 50 perioden voort, zodat de spoorweg voor zijn bedrijf rechtstreeks de stroom van die centrales kan gebruiken zonder aan eigenproductie te doen, zoals dat het geval is in Zwitserland, en welke werkwijze niet economisch is.

Op grond van deze nieuwe techniek hebben de spoorwegen van de B.C.K., in Congo, de electrificatie van hun lijnen met éénfasige wisselstroom, 50 perioden, 20.000 volts in studie genomen.

Derhalve zou men misschien geneigd zijn, om, op het eerste gezicht, te besluiten, dat de electrificatie van ons net moet doorgedreven worden in de richting van de éénfasige stroom, 50 perioden, 20.000 volts.

Maar ongelukkig is het vraagstuk niet zo eenvoudig. Vooreerst dient er bij ons rekening gehouden met de bestaande toestand, vermits wij reeds 170 kilometers geëlectriceerd hebben met gelijkstroom van 3.000 volts. Het samengaan van twee verschillende stelsels op een zo dicht net als het onze zou aanleiding geven tot ernstige bezwaren, tot een uiterste verwikkeling en zou veel meer materieel vergen, vermits de reeds gebouwde elektrische locomotieven en automotrices, op het nieuwe net niet meer zouden te gebruiken zijn zonder grote verwikkelingen. Het bestaan van twee stelsels in een station als Schaarbeek of in de tunnels van de Noord-Zuidverbinding is moeilijk denkbaar.

Verder dwingt de isolering tot het handhaven van een grotere afstand tussen het dak van het rollend materieel, de bovenleiding en het gewelf

voûte des tunnels. Or, le gabarit adopté jusqu'à présent chez nous ne laisse dans les tunnels et sous les ponts qu'un espace insuffisant. Il faudra dès lors recourir à des procédés d'abaissement de la voie, ou de relèvement des ponts ou de diminution du gabarit du matériel roulant. Ces solutions entraîneront des dépenses considérables qui se chiffreront à plusieurs centaines de millions.

De plus, si la diminution du nombre des sous-stations par leur espacement sur une distance plus considérable permet de réaliser une sérieuse économie, elle entraîne, par contre, une diminution de la sécurité d'exploitation puisque tout incident dans une sous-station doit produire ses conséquences sur une distance plus considérable.

Enfin, en supposant que le nouveau système a déjà fait toutes ses preuves et affirmé toute son efficacité dans un réseau à trafic important — et ce n'est peut-être pas encore le cas — la nécessité de procéder à des études nouvelles, à des adjudications nouvelles, à la fabrication de moteurs entièrement nouveaux, entraînera fatalement un retard important dans la poursuite de l'électrification de notre réseau ferré et aussi dans la mise en exploitation de la Jonction Nord-Midi.

À côté des avantages qui sont réels et importants, il y a donc des inconvénients que l'on ne peut pas sous-estimer. Dans ces conditions, quelle est la solution qui devra être suivie ? Il appartiendra à l'élite de nos ingénieurs électriciens de faire l'étude de ce problème, de peser les avantages et les inconvénients, d'en chiffrer les économies et les dépenses, de façon à permettre à ceux qui ont la charge de la décision d'adopter celle qui s'avèrera la meilleure. Un autre élément dont il y a lieu de tenir compte également, c'est la solution que comptent donner à l'électrification de leur réseau nos voisins français et nos voisins allemands et ceci souligne l'utilité des organisations de coopération internationale.

Mais cette étude doit être poussée activement en vue d'une solution rapide, car il est indispensable que la réalisation de l'électrification de notre réseau ne soit pas exagérément retardée.

D. — *Compression des dépenses.*

Dans le rapport de 1950, il a été fait mention du fait que le Ministre des Communications avait invité la Société à ne plus procéder à de nouveaux recrutements d'agents affectés à l'exploitation du réseau. Comme résultat, nous constatons une diminution des effectifs *totaux*.

Ces effectifs étaient en décembre 1949 : 91.193
Ils étaient en octobre 1950 : 89.206

soit donc une différence en moins de : 1.987 unités.

Les chiffres de novembre et de décembre ne sont pas encore entièrement connus. Mais nous savons qu'environ 1.400 piocheurs recrutés à terme pour des travaux saisonniers ont été licenciés le 1^{er} décembre et que le nombre des mises à la retraite pour ces deux mois s'élève à 410. Il est résulté de ces

van de tunnels. Welnu, het tot dusver bij ons aangenomen profiel laat in de tunnels en onder de bruggen te weinig ruimte over. Men zal dan ook de baan moeten verlagen, ofwel de bruggen verhogen, ofwel het profiel van het rollend materieel verkleinen. Hiervoor zullen geweldige uitgaven van verscheidene honderdtallen millioenen nodig zijn.

Buitendien, zo de vermindering van het aantal onderstations door opstelling met groter tussenruimte over een grotere afstand een merkelijke bezuiniging mogelijk maakt, daarentegen brengt zij vermindering van de bedrijfsveiligheid mede, vermits elke storing in een onderstation over een grotere afstand gevolgen moet hebben.

Ten slotte, gesteld dat het nieuw systeem reeds deugdelijk en volkomen doelmatig gebleken is in een net met druk verkeer — en zulks is misschien nog niet het geval — dan zal de noodzakelijkheid om nieuwe studiën te doen, nieuwe aanbestedingen te houden, volkomen nieuwe motoren te vervaardigen, onafwendbaar een belangrijke vertraging in de voortzetting van de electrificatie van ons spoorweginet en ook in de inbedrijfstelling van de Noord-Zuid-verbinding medebrengen.

Naast die werkelijke en belangrijke voordelen, zijn er dus nadelen die men niet mag onderschatten. Welke is, derhalve, de aan te houden oplossing ? Het zal op de keur van onze electrotechnische ingenieurs rusten dat vraagstuk in studie te nemen, de voor- en de nadelen te wikken en te wegen, de eraan verbonden besparingen en uitgaven uit te rekenen om aldus degenen bij wie de beslissing berust in staat te stellen de beste te treffen. Een andere factor, waarmede eveneens dient rekening gehouden, is de oplossing welke onze Franse en Duitse burens zich voornemen aan de electrificatie van hun net te geven, en dit doet het nut van organisaties voor internationale samenwerking uitkomen.

Doch, deze studie moet, met het oog op een snelle oplossing, met bekwame spoed doorgezet worden, want het is volstrekt noodzakelijk dat de electrificatie van ons net niet al te lang uitgesteld wordt.

D. — *Besnoeiing der uitgaven.*

In het verslag over 1950 werd melding gemaakt van het feit dat de Minister van Verkeerswezen de maatschappij verzocht had geen nieuw voor de exploitatie van het net bestemd personeel meer te werven. Als gevolg daarvan vinden wij een vermindering van de *totale* getalsterkte.

Die getalsterkte was in December
1949 91.193
In October 1950 89.206

dus een vermindering met . 1.987 eenheden

De cijfers voor November en December zijn nog niet geheel bekend. Maar wij weten dat ongeveer 1.400 voor seizoentijdelijke werken in termijndienst genomen baanwerkers op 1 December ontslagen werden en dat voor die twee maanden, het aantal der op pensioen gestelde personeelsleden 410

diminutions des effectifs que les dépenses en personnel ont été, pour les dix premiers mois de l'exercice 1950, inférieures d'environ 144 millions à celles qui avaient été prévues au budget de 1950, pour autant que l'on n'envisage que les effectifs ressortissant au compte « Exploitation » (le seul qui affecte les résultats financiers de la S. N. C. B.), en négligeant donc les effectifs occupés aux autres comptes qui sont liés à l'importance des programmes de travaux.

Pour avoir une donnée exacte de l'importance des effectifs, il ne suffit pas de comparer l'effectif du personnel pendant une année avec celui d'une autre année.

En effet, l'importance du trafic peut varier d'une année à l'autre et avoir une répercussion sur l'importance de l'effectif. C'est ainsi qu'il ne faut pas prendre comme année de référence l'année 1938, qui a subi, dans une certaine mesure, les conséquences de la situation internationale; il est préférable de prendre comme référence l'année 1937, parce que le trafic, au cours de cet exercice, a été plus comparable à celui de l'année 1949.

La comparaison du nombre d'agents au travail à l'exploitation (absences déduites) nous donne les résultats suivants :

a) par million d'unités de trafic (voyageurs km. + tonnes km.) :

1937 : 6,0
1938 : 6,4
1950 : 6,0

b) par million de tonnes-km. brutes remorquées :

1937 : 2,87
1938 : 3,01
1950 : 2,97

La politique de restriction des recrutements d'agents affectés à l'exploitation du réseau sera continuée en 1951.

Le nombre de pensionnés émargeant au Fonds des Pensions est un problème alarmant pour la Société. En effet, depuis 1926, le nombre total des pensionnés a évolué comme suit :

1926 : 14.000
1930 : 20.475
1935 : 28.103
1940 : 31.567
1945 : 33.590
1950 : 43.478 (au 30 septembre).

beloopt. Uit die verminderingen van de personeelsterkte volgde, dat de uitgaven aan personeel voor de eerste tien maanden van het dienstjaar 1950 ongeveer 144 miljoen lager waren dan die welke in de begroting voor 1950 voorzien waren, voor zover men slechts in beschouwing neemt het personeel dat onder de rekening « Exploitatie » ressorteert (de enige die de financiële uitslagen van de N.M.B.S. beïnvloedt) en daarbij dus buiten beschouwing laat de personeelsleden die ressorteren onder de andere rekeningen die met de omvang van werkprogramma's in verband staan.

Om over juiste gegevens te beschikken betreffende de hoegrootheid van de personeelssterkte volstaat het niet die gedurende één jaar met de sterkte van een ander jaar te vergelijken.

Immers, de omvang van het verkeer kan van jaar tot jaar verschillen en op de sterkte van het personeel een weerslag hebben. Aldus moet het jaar 1938 niet als richtjaar genomen worden, dat, in zekere mate, onder de gevolgen van de internationale toestand geleden heeft; beter is als richtjaar het jaar 1937 te nemen, omdat het verkeer in de loop van dat dienstjaar beter te vergelijken is met het dienstjaar 1949.

Een vergelijking van het aantal personeelsleden in dienst bij de exploitatie (afwezigen afgetrokken), geeft de volgende uitslagen :

a) per miljoen verkeerseenheden (reizigers-km. + Ton-km.) :

1937 : 6,0
1938 : 6,4
1950 : 6,0

b) per miljoen bruto ton-km. :

1937 : 2,87
1938 : 3,01
1950 : 2,97

Met de beperking van de aanwerving voor de exploitatie van het net zal in 1951 worden voortgegaan.

Het aantal gepensioneerden ten bezware van het Pensioenfonds is een verontrustend vraagstuk voor de Maatschappij. Immers, sedert 1926 is het totaal aantal gepensioneerden als volgt gestegen :

1926 : 14.000
1930 : 20.475
1935 : 28.103
1940 : 31.567
1945 : 33.590
1950 : 43.478 (op 30 September).

Et des calculs actuariels ont permis d'établir que le maximum sera atteint en 1958 avec un total de 48.182 pensionnés.

D'où provient cette constante majoration ? Elle provient en ordre direct de l'augmentation de l'effectif en service, qui s'est poursuivie jusqu'en 1926 sous le régime Etat, époque à laquelle cet effectif atteignait 113.000 agents !

Ces agents, recrutés en grand nombre avant et après la guerre 1914-1918, s'acheminent maintenant vers l'âge de la mise en retraite, si bien que l'on doit prévoir une constante aggravation des charges de pension durant une dizaine d'années encore.

La Société se devait de réagir devant cet inquiétant problème. Evidemment, elle est impuissante devant l'accroissement du nombre de mises à la retraite par limite d'âge. Son effort ne pouvait se borner qu'à réduire le plus possible le nombre de départs pour invalidité prématurée.

De 1930 à 1939, 1.551 pensions prématurées ont été accordées en moyenne par an.

De 1944 à 1947, la moyenne s'est élevée à 2.910.

Incontestablement, l'influence de la guerre en est la cause principale.

A partir de 1948, la Société a exercé une politique de freinage :

En 1948 : 1.452.

En 1949 : 1.278.

* *

L'accroissement de l'effectif du personnel supérieur a fait souvent, dans la presse, l'objet de discussions et de critiques.

Le tableau ci-dessous indique le nombre des fonctionnaires supérieurs :

Actuariële berekeningen wijzen uit dat het maximum in 1958 zal bereikt zijn met een totaal van 48.182 pensioentrekkenden.

Waaraan is die bestendige vermeerdering toe te schrijven ? Rechtstreeks aan de stijgende personeelssterkte, welke omhoog ging tot in 1926 onder het staatsregime, toen er 113.000 personeelsleden waren !

Dit vóór en na de oorlog 1914-1918 aangeworven personeel nadert thans de pensioenleeftijd, zodat een blijvende vergroting van de pensioenlast gedurende nog een tiental jaren te voorzien is.

De Maatschappij moest wel stelling nemen ten aanzien van dit zorgwekkend vraagstuk. Zij staat natuurlijk onmachtig tegenover het groot aantal oppensioenstellingen wegens het bereiken van de leeftijdsgrens. Zij kon zich dus alleen beijveren om het aantal inrustellingen wegens vroegtijdige invaliditeit zo veel doenlijk te beperken.

Van 1930 tot 1939 werden per jaar gemiddeld 1.551 voortijdige pensioenen verleend.

Van 1944 tot 1947 steeg het gemiddelde tot 2.910, vooral onder invloed van de oorlog.

Sedert 1948 heeft de Maatschappij geremd.

In 1948 waren er nog 1.452.

In 1949 : 1.278.

* *

De toeneming van het hoger personeel heeft vaak op- en aanmerkingen uitgelokt in de pers.

De onderstaande tabel vermeldt het aantal hoofdambtenaren :

CATEGORIE — CATEGORIE	1-1-1940	1944 Libération — 1944 Bevrijding	1-12-1950
Hors rang — <i>Buiten rang</i>	7	8	12
Rang I — <i>Rang I</i>	34	33	38
Rang II — <i>Rang II</i>	80	108	120
Total — <i>Totaal</i> . .	121	149	170
Rang III supérieur — <i>Opperrang III</i>	—	—	33
TOTAL GENERAL — <i>ALGEMEEN TOTAAL</i>	121	149	203

Depuis 1947, il a été créé un nouveau grade de fonctionnaire se situant entre le rang III et le rang II et qui n'est pas, à proprement parler, comparable aux fonctions supérieures existant avant la guerre.

Pour émettre une appréciation raisonnable sur cette augmentation du nombre des fonctionnaires supérieurs, il ne faut pas perdre de vue les considérations suivantes :

1^o L'électrification du grand réseau a nécessité la création d'une Direction de l'électricité et de la signalisation;

2^o L'extension considérable des activités sociales résultant de la nouvelle législation.

D'autre part, deux nouveaux groupes (Bruges et Arlon) ont été créés et, en raison de l'importance de certaines agences commerciales, leur dirigeant, afin d'augmenter leur standing vis-à-vis de la clientèle commerciale, a été promu au rang de fonctionnaire supérieur.

Il convient également de remarquer que vingt-deux des postes nouveaux créés depuis la libération proviennent non pas d'augmentation du nombre, mais de transformation d'emplois préexistants.

Les postes nouveaux présentent, d'une façon générale, une justification certaine. Cependant, pour certains de ceux-ci, tels que les trois postes d'adjoint au Directeur Général et la création des groupes d'Arlon et de Bruges, on peut avoir des conceptions différentes.

Mais il est nettement exagéré de présenter cet accroissement de l'effectif du personnel supérieur comme une manifestation de folles dépenses de la part de la Société. En réalité, par rapport à 1944, l'accroissement de l'effectif du personnel supérieur, tel qu'il est relevé dans le tableau ci-dessus, représente une augmentation annuelle de dépenses de l'ordre de 9.100.000 francs depuis la libération. Il faut reconnaître que sur un budget de 10.370 millions de dépenses, l'importance est minime. Mais peut-être est-elle plus considérable vue sous l'angle psychologique en raison de l'effet sur la masse au moment où le déficit d'exploitation obligeait la Société à prendre des mesures énergiques de compression des dépenses.

Les rémunérations complémentaires ont fait également l'objet de critiques. Notons cependant qu'elles sont d'usage courant dans l'industrie, qui désire par ce moyen stimuler et récompenser l'effort de son personnel supérieur. La Société Nationale devant avoir une gestion industrielle, l'application de cette mesure généralisée dans l'industrie au personnel supérieur de la Société me paraît normale et de nature à provoquer une saine et bienfaisante émulation.

Sedert 1947 is een nieuwe graad tussen de rangen II en III ingevoerd, die eigenlijk niet kan vergeleken worden met de hogere ambten van vóór de oorlog.

Om de stijging van het aantal hoofdamttenaren redelijk te beoordelen mag niet uit het oog verloren worden :

1^o Dat de electrificatie van het groot net de instelling van een Directie Electriciteit en Signalisatie gevestigd heeft;

2^o Dat de nieuwe wetgeving een grote uitbreiding van de sociale werkzaamheden veroorzaakt.

Voorts zijn twee nieuwe groepen (Brugge en Aarlen) ingesteld. De hoofden hiervan werden, wegens de belangrijkheid van sommige handelsagentschappen, en om hun standing tegenover de handelscliënte te verheffen, tot hogere ambtenaar bevorderd.

Er dient ook opgemerkt dat 22 der sedert de bevrijding ingestelde posten niet voortkomen uit een verhoging van het aantal betrekkingen maar uit de verandering van vroeger bestaande betrekkingen.

De nieuwe posten zijn doorgaans wel verantwoord. Nochtans kan men voor sommige, zoals de 3 posten van adjunct-directeur-generaal en de groepen Aarlen en Brugge, van opvatting verschillen.

Doch, het is klaarblijkelijk overdreven die toename van de sterkte van het hoger personeel voor te stellen als een uiting van onzinnige uitgaven vanwege de Maatschappij. In werkelijkheid, ten opzichte van 1944, vertegenwoordigt de uitbreiding van de getalsterkte van het hoger personeel, zoals die in de vorenstaande tabel vermeld is, een jaarlijkse verhoging van uitgaven van nagenoeg 9.100.000 frank sinds de bevrijding. Men moet toegeven dat dit op een begroting van 10.370 miljoen uitgaven van gering belang is. Misschien is zij van groter belang wanneer men haar uit een psychologische gezichtshoek bekijkt, wegens de uitwerking op de massa op het ogenblik dat het bedrijfstekort de Maatschappij noodzaakte krachtadige maatregelen tot besnoeiing van de uitgaven te treffen.

Op de aanvullende bezoldigingen werd eveneens critiek uitgebracht. Laten wij evenwel aanstippen dat het toekennen van zulke traktementstoeslagen een courant gebruik is in de nijverheid, die door dat middel de krachtsinspanning van haar hoger personeel wil aanwakkeren en belonen. Daar de Nationale Maatschappij volgens de beginselen van industriële bedrijfsleiding moet beheerd worden, komt mij de toepassing van die in de nijverheid veralgemeende maatregel op het hoger personeel van de maatschappij normaal voor en van zulke aard dat daardoor een gezonde en heilzame wedijver teweeggebracht wordt.

Elle est d'autant plus justifiée que les rémunérations du personnel supérieur de cette Société qui, par son importance, est la première du pays, sont souvent assez inférieures à celles des dirigeants de beaucoup d'autres organismes ou sociétés.

* * *

Enfin, des économies sévères devaient être réalisées pour aider au redressement de la situation financière.

De l'année 1946 à 1950 inclus, les économies réalisées par la Société atteignent environ 1.800 millions de francs.

Elles proviennent :

a) *des économies de dépenses de personnel.*

En 1946, l'effectif avait atteint le niveau maximum de 102.000 unités, dont 96.000 étaient utilisées à l'exploitation courante.

En septembre 1950, l'effectif du compte d'exploitation ne s'élève plus qu'à 81.075 agents. Ce qui représente une économie annuelle de 1.060 millions.

b) *des économies sur la consommation de combustibles.*

En 1946, la consommation moyenne de combustibles de l'année fut de 94,1 kg. par 1.000 t.-km. brutes remorquées.

En 1950, elle est tombée à 72,7 kg. Pour un trafic estimé de 22,961 milliards de t.-km. brutes remorquées et au prix de fr. 766,24 la tonne, ceci représente une économie annuelle de 376 millions.

c) *des économies par la suppression des réparations confiées à l'industrie privée : 240 millions.*

d) En 1950, le trafic est supérieur de 396 millions d'unités de trafic à celui de 1946 (12.520 millions au lieu de 12.124). Cette différence eût justifié des dépenses supplémentaires que la Société a évitées. Elle serait donc fondée à ajouter aux montants qui précèdent une somme de l'ordre de grandeur de 120 millions.

Soit au total : 1.798 millions.

E. — *Indemnisation de la S. N. C. B. pour les prestations gratuites ou incomplètement rémunérées qui lui sont imposées.*

Cette indemnisation est loin d'être accomplie. Certaines prestations ne sont que partiellement

Hij is des te meer verantwoord daar de bezoldigingen van het hoger personeel van die maatschappij welke, door haar belangrijkheid, de eerste van het land is, vaak lager zijn dan die van de bedrijfsleiders van vele andere lichamen of maatschappijen.

* * *

Ten slotte zou men tot ingrijpende bezuinigingen moeten overgaan om de financiële toestand te herstellen.

Van 1946 tot en met 1950 bereiken de door de maatschappij doorgevoerde bezuinigingen ongeveer 1.800 miljoen frank.

Deze komen voort :

a) *Van de bezuinigingen op de personeelsuitgaven :*

In 1946 had de getalsterkte het maximum -peil 102.000 bereikt, waaronder 96.000 te werk gesteld in het courant bedrijf.

In September 1950 bereikt de personeelssterkte van de exploitatierekening nog slechts 81.075 ambten. Dit vertegenwoordigt een jaarlijkse besparing van 1.060 miljoen.

b) *Van de bezuinigingen op het verbruik van brandstoffen :*

In 1946 beliep het gemiddeld brandstofverbruik over het jaar 94,1 kg. per 1.000 getrokken bruto-t.-km.

In 1950 is dit gedaald op 72,7 kg. Voor een verkeer dat geraamd wordt op 22,961 milliard getrokken bruto-t.-km. en tegen de prijs van fr. 766,24 per ton, vertegenwoordigt dit een jaarlijkse bezuiniging van 376 miljoen.

c) *Van de bezuinigingen door afschaffing van aan het particulier bedrijf opgedragen herstellingen : 240 miljoen.*

d) In 1950 is het verkeer 396 miljoen verkeers-eenheden hoger dan in 1946 (12.520 miljoen in plaats van 12.124 miljoen). Dit verschil zou bijkomende uitgaven gerechtvaardigd hebben welke de maatschappij vermeden heeft. Zij zou dus gerechtigd zijn aan de vorenstaande bedragen een som van ongeveer 120 miljoen toe te voegen.

Zegge totaal : 1.798 miljoen.

E. — *Vergoeding van de N.M.B.S. voor de kosteloze of onvolledig bezoldigde prestaties die haar opgelegd zijn.*

Die vergoeding is op verre na niet volledig. Sommige prestaties worden slechts gedeeltelijk

rémunérées; d'autres ne le sont pas du tout. Le tableau ci-dessous fournit les précisions à ce sujet : betaald; andere volstrekt niet. Onderstaande tabel geeft nadere aanduidingen hieromtrent :

NOMENCLATURE	Coût (en millions)	Montant de l'indemnisation 1950 (en millions)
—	—	—
OPSOMMING	Kosten (in miljoenen) fr.	Bedrag van de vergoeding 1950 (in miljoenen) fr.
1. Réductions tarifaires de 25-50 et 75 p. c. à diverses catégories de voyageurs (invalides, familles nombreuses) — <i>Tariefverminderingen van 25, 50 en 75 t. h. aan verschillende categorieën van reizigers (invaliden, grote gezinnen).</i>	245,0	99
2. Réduction aux abonnés ouvriers et de travail — <i>Vermindering voor werk- en weekabbonnementen</i>	1.190,0	450
3. Octroi à la métallurgie luxembourgeoise des tarifs spéciaux consentis à la métallurgie belge, par application du traité de l'Union Economique belgo-luxembourgeoise — <i>Verlening aan de Luxemburgse metaalbewerkende nijverheid van bijzondere tarieven aan de Belgische metaalbewerkende nijverheid toegestaan, bij toepassing van het verdrag van de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie</i>	60,0	12
4. Prestations en faveur de la Poste et la R. T. T. (cahier des charges de 1866) — <i>Prestaties ten voordele van Posterijen en R. T. T. (concessievoorwaarden van 1866)</i>	76,0	0
5. Transports militaires y compris voyages personnels des militaires (cahier des charges de 1866) — <i>Militair vervoer, met inbegrip van de persoonlijke reizen van militairen (concessievoorwaarden van 1866).</i>	130,0	0
6. Extension des tarifs belges aux parcours luxembourgeois par application de la convention franco-belge luxembourgeoise, sur l'exploitation des chemins de fer luxembourgeois — <i>Uitbreiding van de Belgische tarieven tot de Luxemburgse trajecten bij toepassing van de Frans-Belgisch-Luxemburgse Overeenkomst op de inbedrijfneming der Luxemburgse spoorwegen.</i>	43,0	0
7. Libres parcours aux membres des Chambres législatives (Constitution) — <i>Vrijkaarten voor de leden der Wetgevende Kamers (Grondwet).</i>	9,6	0
TOTAL — TOTAAL	1.753,6	561
	=====	=====

CONCLUSIONS.

L'exposé du programme de redressement et celui des réalisations opérées au cours de l'année indiquent l'importance de l'effort fait par l'Honorable Ministre, d'une part, et la Direction de la Société Nationale, pour arriver à une situation normale. Mais les éléments de ce rapport montrent également la difficulté du problème et l'impossibilité de le solutionner en un tournemain. Il faudra, pour le résoudre, du temps, de la patience et de la persévérance. C'est, je pense, la méthode suivie par le Ministre; nous estimons que c'est la bonne.

Nous actons que, pour l'exercice 1951, l'intervention de l'Etat sera moindre qu'en 1950. Elle sera réduite progressivement dans l'avenir au fur et à mesure du relèvement des recettes procurées par les progrès réalisés et de l'abaissement des dépenses obtenues par les compressions pour tomber finalement à zéro.

BESLUIT.

Bij de uiteenzetting van het herstelprogramma en van de verwezenlijkingen tijdens het jaar blijkt welke aanzienlijke inspanning de geachte Minister en de Directie van de Nationale Maatschappij hebben gedaan om tot een normale toestand te geraken. Maar dit verslag toont ook aan, hoe moeilijk het vraagstuk is en hoe bezwaarlijk het in een handomdraai kan opgelost worden. Hiervoor is tijd, geduld en volharding nodig. De Minister is zich hiervan bewust en dit is, dunkt ons, een goede methode.

Wij stellen vast dat de rijksbijdrage voor het dienstjaar 1951 geringer zal zijn dan in 1950. Ze zal gaandeweg afnemen, naarmate de ontvangsten ingevolge de vooruitgang stijgen en de uitgaven dank zij de bezuinigingen afnemen, in afwachting dat zij volledig wegvalt.

L'on peut regretter que ce résultat ne soit pas obtenu aussi rapidement qu'on pouvait le souhaiter — et certains ne manqueront pas d'émettre des critiques à ce sujet — mais il y a un fait, et qui s'impose mieux qu'un lord-maire, et c'est que, par rapport à 1938, le multiplicateur des tarifs voyageurs est en moyenne 2,66 et que celui des tarifs marchandises 2,87. Ces tarifs ont provoqué une recette unitaire moyenne de 2,87 (2,59 pour les voyageurs et 3,21 pour les marchandises).

Tandis que l'index des dépenses unitaires est de 3,86, se décomposant ainsi :

Personnel :	3,77
Pension :	4,36
Combustibles :	5,19
Matières :	3,22
Renouvellement :	2,55

Les circonstances économiques de ces dernières années ont imposé une politique de freinage de la hausse des tarifs, mais le revers de la médaille devant fatalement être le déséquilibre qui doit se produire quand la dépense est 3,86, alors que la recette n'est que 2,87.

Il me paraît équitable de noter que si l'on compare l'index des dépenses de la S. N. C. B. à celui des dépenses accusé par l'industrie belge, la Société se trouve dans une situation qui ne lui est pas défavorable.

Constatons enfin que si la recette unitaire était théoriquement portée au niveau des dépenses, la recette totale annuelle serait augmentée de 2.233 millions. Or, la subvention totale de l'Etat, afin d'assurer en 1951 l'équilibre, sera de 1.672 millions !

S. N. C. V.

La S. N. C. V. a connu, en 1948, des temps difficiles. Au cours des dernières hostilités, elle avait dû faire face à une surabondance d'activité en vue de satisfaire aux multiples besoins d'ordre civil. Cette augmentation de son activité avait évidemment soumis la voie et le matériel à une usure accélérée et à une fatigue anormale. Au lendemain des hostilités, les majorations des dépenses causées par la hausse du coût de la vie, en présence des recettes insuffisantes pour les couvrir, avaient mis la Société dans des conditions impossibles. Pour lui permettre d'en sortir, l'Etat lui avait octroyé, à la fin de 1948, une avance de Trésorerie s'élevant à 200 millions de francs et récupérable en dix ans et l'avait autorisée de plus à procéder à une légère augmentation de ses tarifs.

Désireuse de se conformer à l'idée directrice de ses statuts, qui constituent la Société Nationale en une entreprise industrielle, celle-ci s'efforça de redresser la situation que les circonstances lui

Men kan betreuren dat dit resultaat niet zo spoedig bereikt is als men had kunnen hopen — en sommigen zullen niet nalaten daar critiek op uit te brengen — maar het is een onaanvechtbaar feit, dat de vermenigvuldigingscoëfficiënt van de eenheidsontvangst ten opzichte van 1938 gemiddeld 2,66 is voor het reizigerstarief en 2,87 voor het goederentarief. Deze tarieven leverden een eenheidsontvangst op van gemiddeld 2,87 (2,59 voor de reizigers en 3,21 voor de goederen). Terwijl de index van de eenheidsuitgaven 3,86 bedraagt en als volgt uiteenvalt :

Personeel :	3,77
Pensioenen :	4,36
Brandstof :	5,19
Goederen :	3,22
Vernieuwing :	2,55

De economische omstandigheden van de jongste jaren hebben een remming van de tariefverhogingen gevegd, maar de keerzijde hiervan is onvermijdelijk een evenwichtsverstoring, als de uitgaven op 3,86 staan en de ontvangsten slechts op 2,87.

Billijkerwijze dient aangestipt dat bij vergelijking van de uitgaafindex der N.M.B.S. met die van de Belgische nijverheid, de Nationale Maatschappij op een niet ongunstige plaats komt.

Ten slotte zij opgemerkt dat, als de eenheidsontvangst theoretisch op het uitgavepeil werd afgestemd, de totale jaarlijkse ontvangsten met 2.233 miljoen zouden stijgen. Doch de totale rijkstoelage om in 1951 het evenwicht te bereiken, zal 1.672 miljoen bedragen !

N. M. V. B.

De N.M.V.B. kende in 1948 moeilijke tijden. In de jongste oorlog moest zij voorzien in een overmatige drukte om aan de menigvuldige behoeften van burgerlijke aard te voldoen. Door deze verhoogde bedrijvigheid hebben spoor en materieel vanzelfsprekend een versnelde slijtage en een abnormale veroudering ondergaan. Vlak na de vijandelijkheden hadden de verhoogde uitgaven ingevolge de stijging van de levensduurte, tegenover de ontoereikende ontvangsten om ze te dekken, de Maatschappij in onmogelijke toestanden geplaatst. Om haar in staat te stellen zich daaruit te redden had de Staat haar tot einde 1948 een Thesaurievoorschot toegestaan ten bedrage van 200 miljoen frank, terugbetaalbaar in tien jaar, en haar bovendien een lichte tariefverhoging toegestaan.

Ten einde de grondgedachte van haar statuten, die de Nationale Maatschappij tot een nijverheidsonderneming maken, te kunnen naleven, trachtte ze de uit de omstandigheden voortgevloeide toe-

avaient imposée et de créer par son activité les revenus nécessaires à la couverture de ses charges.

Les efforts de ses dirigeants ont abouti à un résultat qui mérite d'être souligné, car il fait vraiment honneur à ceux qui l'ont entrepris.

Ce résultat est d'autant plus méritoire que les tarifs sont encore au coefficient 2,5 par rapport au 10 mai 1940, alors que les dépenses d'exploitation accusent un coefficient oscillant autour de 4.

Malgré ce lourd handicap, la Société Nationale a pu renoncer à l'assistance financière de l'Etat et a déjà remboursé les deux premières annuités de remboursement, de 20 millions chacune, de l'avance de Trésorerie qui lui avait été consentie par l'Etat.

Le grand mérite des dirigeants de la Société Nationale a été d'avoir compris que le salut consistait à orienter leurs efforts vers une adaptation de leur entreprise aux conditions nouvelles de l'après-guerre. Ayant le sentiment bien net que la hausse des dépenses d'exploitation ne serait pas suivie d'un rajustement équivalent des tarifs, ils mirent sur le métier tout un programme de réformes, tant pour l'exploitation que pour l'administration du réseau.

Réforme sur le plan de l'exploitation.

La S. N. C. V. a toujours considéré que sa mission économique et sociale consistait à mettre à la disposition du public les moyens de transport dont il a un besoin incontestable, mais sans vouloir s'attacher obstinément à tel ou tel mode de transport en particulier. Elle s'est donc livrée à une étude pour rechercher, à la lumière de son expérience, quel était, pour chacune de ses lignes, le mode de transport qui convenait le mieux.

En conclusion de son étude, elle a décidé de conserver l'exploitation propre d'un réseau électrifié de 1.525 kilomètres à forte capacité de transport. Et pour réduire sur celui-ci l'incidence considérable des dépenses de personnel, incidence plus accentuée qu'avant la dernière guerre en raison des améliorations importantes apportées aux conditions de travail, la Société a mis en service un matériel roulant plus spacieux et plus rapide, a assuré la desserte de plusieurs voitures par un seul receveur et a mis en application le système appelé « one man car ».

Sur la partie restante du réseau ferré — environ 2.700 kilomètres de lignes — elle a remplacé les locomotives à vapeur par des tracteurs et des autorails équipés de moteurs Diesel. Elle a assuré le service sur 4.200 kilomètres de route par des autobus. Ces autobus ont été mis à l'essai pour une période de six mois à un an; après cette période, les différents pouvoirs publics intéressés auront à se prononcer sur l'utilité de maintenir l'organisation nouvelle.

Notons toutefois que les lignes ferrées sont maintenues provisoirement pour les services marchandises.

stand te verbeteren en door haar bedrijvigheid de tot dekking van haar lasten benodigde inkomsten te scheppen.

De leiding heeft een uitslag bereikt, die in het licht dient gesteld, want hij strekt werkelijk tot eer van degenen die hem bewerkten.

Die uitslag is des te verdienstelijker daar de tarieven nog steeds op coëfficiënt 2,5 staan tegenover 1 Mei 1940, terwijl, voor de bedrijfsuitgaven, de coëfficiënt om 4 schommelt.

Ondanks die zware handicap kon de Nationale Maatschappij afzien van de financiële bijstand van de Staat en heeft zij reeds de twee eerste annuïteiten van het ontvangen thesaurievoorschot, d.i. tweemaal 20 miljoen, aan de Staat terugbetaald.

De grote verdienste van de leiding der Nationale Maatschappij is, begrepen te hebben dat de redding gelegen was in een aanpassing van hun onderneming aan de nieuwe naoorlogse toestanden. Zij hadden het zeer duidelijk gevoelen dat de stijging der bedrijfsuitgaven niet zou gevolgd worden door een tariefaanpassing, en vatten daarom een hervormingsprogramma aan, zowel voor de exploitatie als voor het bestuur van het net.

Hervorming van de exploitatiemethoden.

De N.M.V.B. heeft het altijd als haar economische en maatschappelijke opdracht beschouwd, de vervoermiddelen waaraan het publiek onbetwistbaar behoefte heeft, ter beschikking te stellen, doch zonder zich halsstarrig vast te klampen aan een bepaald vervoermiddel. Zij is dus begonnen met een studie, om, in het licht van haar ervaring, na te gaan welke wijze van vervoer het best past voor elk van haar lijnen.

Ingevolge deze studie heeft zij besloten de eigen exploitatie van een geëlectriceerd net van 1.525 kilometers met hoge vervoermogelijkheden te behouden. En om de sterke terugslag daarop van de personeelsuitgaven, die nu scherper is dan vóór de jongste oorlog, ingevolge belangrijke verbeteringen van de arbeidsvoorwaarden, minder te gevoelen, heeft de Maatschappij ruimer en sneller rollend materieel in dienst gesteld, verscheidene rijtuigen door een enkele conducteur laten bedienen, en het zogenaamd « one man car » systeem ingevoerd.

Op het overblijvende gedeelte van het net — ongeveer 2.700 kilometers — heeft zij de stoomlocomotieven vervangen door tractoren en railauto's met Dieselmotoren. Over een traject van 4.200 kilometers heeft zij autobussen ingelegd. Die autobussen werden op de proef gesteld voor een tijdperk van zes maanden tot één jaar; na dit tijdperk zullen verschillende overheden zich uit te spreken hebben over de instandhouding van de nieuwe organisatie.

Er zij evenwel opgemerkt dat de spoorlijnen voorlopig gehandhaafd blijven voor het goederenvervoer.

Dans les ateliers, l'organisation rationnelle des services d'entretien a été plus poussée et l'efficiënce de chacun d'eux a été comparée sous divers aspects.

Réformes dans le domaine de l'administration.

La Société a créé un service de mécanographie très perfectionné, tout à fait moderne, et qui met immédiatement à la disposition de ses dirigeants tous les renseignements qui doivent lui permettre de déceler les qualités à généraliser ou les défauts à combattre.

De plus, ce service lui a permis d'éviter une inflation administrative que les complications de la législation sociale aurait pu faire naître.

C'est ainsi que les divers travaux dits « de secrétariat social » sont rapidement exécutés par l'atelier de mécanographie. Les services de la liquidation des pensions, du calcul des rémunérations des appointés, des statistiques en matière d'accidents, du recensement démographique du personnel par grade, fonction ou service, des tirages se rapportant aux vingt-deux emprunts depuis 1885, se font tous rapidement et avec un minimum de personnel par le moyen de la mécanographie.

Ajoutons à cela que les méthodes de travail ont été rationalisées, que le classement des archives a été unifié conformément à un plan méthodique, que les documents de service (abonnements, lettres de voiture, feuilles de route, etc...) ont été normalisés de manière à réduire le plus possible les formalités administratives lentes, compliquées et coûteuses.

Ces réformes ont permis à la S. N. C. V. de réduire sérieusement son coefficient d'exploitation.

Celui-ci était de 109,3 p. c. en 1947 et de 108,3 p. c. en 1948.

Il a été ramené à 100,6 p. c. en 1949 et l'on peut escompter une nouvelle amélioration qui réduira le rapport exprimé en pourcentage, entre les dépenses d'exploitation et les recettes, à moins de 100 en 1950.

Il nous a paru que les efforts couronnés de succès des dirigeants de la Société méritaient d'être soulignés dans ce rapport.

Les résultats obtenus par eux doivent les encourager à persévérer dans la voie où ils se sont engagés de manière à ce qu'ils puissent consolider le redressement réalisé et le développer.

Si la S. N. C. V. est une entreprise dont le caractère industriel se manifeste dans ses méthodes d'exploitation, d'administration et dans l'esprit de sa haute direction et de son personnel, elle reste avant tout une entreprise d'intérêt public offrant ses services à un taux aussi modique que possible.

In de werkplaatsen is de rationalisatie der onderhoudsdiensten verder doorgedreven en de doelmatigheid ervan werd uit verschillende oogpunten vergeleken.

Hervormingen van de bestuursmethoden.

De Maatschappij heeft een zeer geperfectioneerde, volstrekt moderne mecanografische dienst, waardoor het bestuur onmiddellijk kan beschikken over alle nuttige inlichtingen om de te veralgemenen hoedanigheden of de te bestrijden gebreken op het spoor te komen. Bovendien kon door deze dienst een opdrijving van het personeel, die uit de ingewikkeldheid van de maatschappelijke wetgeving had kunnen voortspruiten, vermeden worden.

Aldus worden de verschillende werkzaamheden « van sociaal secretariaat », door de mecanografie uitgevoerd. De diensten voor de uitbetaling der pensioenen, de berekening van de wedden, de statistieken inzake ongevallen, de telling van het personeel naar rang, ambt of dienst, de trekkingen van de 22 sinds 1885 uitgegeven leningen, worden vlug en met een minimum van personeel door middel van de mecanografie uitgevoerd.

Hieraan zij nog toegevoegd dat de werkmethoden gerationaliseerd werden; dat er eenheid werd gebracht in de classering der archiefstukken volgens een methodisch plan, dat de dienststukken (abonnementen, vrachtbrieven, geleibijetten, enz.) genormaliseerd werden om derwijze de trage, ingewikkelde en kostbare administratieve formaliteiten zoveel mogelijk te beperken.

Die hervormingen stelden de N.M.V.B. in staat haar bedrijfscoëfficiënt zeer sterk te drukken.

Die coëfficiënt was 109,3 t. h. in 1947, en 108,3 t. h. in 1948.

Hij daalde tot 100,6 t. h. in 1949, en men mag rekenen dat een nieuwe verbetering in 1950 de percentsgewijze verhouding tussen de bedrijfsuitgaven en de ontvangsten op minder dan 100 zal terugbrengen.

Het kwam ons voor dat de met welslagen bekroonde inspanningen van het bestuur der Maatschappij verdienden in het licht gesteld te worden.

De verkregen uitslagen moeten een aanmoediging zijn om voort te gaan op de ingeslagen weg en het verwezenlijkte te verstevigen en uit te breiden.

Al is de N.M.V.B. een onderneming waarvan het nijverheidskarakter tot uitdrukking komt in haar bedrijfsmethoden en bestuur en in de geest van haar hoge leiding en personeel, toch blijft zij vóór alles een onderneming van openbaar belang, welke haar diensten tegen een zo laag mogelijke prijs aanbiedt.

Transport des correspondances par hélicoptère.

A la suite d'un incident survenu dans l'exploitation du Service des transports des correspondances par hélicoptère, certains articles de presse ont critiqué ce mode d'exploitation et ont mis en doute l'utilité de ce service. Votre Commission a demandé à l'honorable Ministre des Communications de lui donner des précisions sur l'utilité du transport des correspondances par hélicoptère, sur son coût d'exploitation et sur l'importance des incidents survenus au cours de l'exploitation du service.

Il résulte des renseignements qui lui ont été fournis, que l'Administration des Postes considère comme très satisfaisants les résultats de l'exploitation du service « Hélipost » pendant la période d'essai du 21 août au 31 octobre dernier, et cela malgré quelques incidents sans gravité réelle survenus en raison des conditions atmosphériques défavorables. Les résultats obtenus ont largement répondu aux prévisions et au but poursuivi. Il a été transporté par hélicoptère pendant la dite période, environ 7.200 kilogrammes de courrier, ce qui, par jour, représente quelque 8.000 plis qui ont été distribués le jour même au lieu du lendemain matin.

Ce service a pour objectif de remédier à l'insuffisance des relations par fer ou par route de certaines régions. En instaurant des circuits aériens complémentaires, l'Administration parvient à placer toutes les régions du pays sur un pied d'égalité approximative. Ce service est donc basé sur un principe de justice distributive.

Au point de vue de l'intérêt général, il y a lieu de remarquer que la mise en exploitation des hélicoptères postaux est pour l'Administration de l'Aéronautique et pour la Sabena une source particulièrement précieuse d'enseignements qui permettront, d'une part, d'améliorer la sécurité et la régularité de ce nouveau mode de transport aérien et, d'autre part, d'apprécier en meilleure connaissance de cause quelles sont les diverses utilisations qu'il est intéressant de retirer, dans le cadre de l'activité nationale, de cet instrument de vol vertical.

Aux termes de la Convention passée entre l'Administration des Postes et la Sabena pour l'exploitation du service « Hélipost », la Sabena a droit à une rémunération forfaitaire, basée sur le *prix de revient* et revisable d'année en année; les frais à payer mensuellement à cette Société sont calculés actuellement sur la base du taux de 30 francs 10 centimes par kilomètre parcouru. En conséquence, la dépense couvrant la période envisagée et qui est à imputer sur l'article 30-7 du budget de 1950, s'élève à 747.593 francs 70 centimes.

Aucune recette compensatoire n'est prévue pour le service en question, car le courrier est acheminé sans perception de taxe. L'hélicoptère n'est, en effet, utilisé que comme moyen normal de transport

Vervoer van de briefwisseling per hefschroefvliegtuig.

Ingevolge een in de exploitatie van de Dienst voor Vervoer van de briefwisseling per hefschroefvliegtuig opgetreden storing, werd in sommige pers-artikelen critiek op die bedrijfsvoering uitgebracht en over het nut van die dienst twijfel geopperd. Uw commissie heeft aan de geachte Minister van Verkeerswezen ophelderingen gevraagd over het nut van het vervoer van briefwisseling per hefschroefvliegtuig, over de bedrijfskosten ervan en over de toedracht van de in de loop van de exploitatie van die dienst opgetreden storingen.

Uit de haar verstrekte inlichtingen, blijkt dat het bestuur der posterijen de bedrijfsuitkomsten van de « Helipost » dienst gedurende de proeftijd van 21 Augustus tot 31 October j.l. als zeer bevredigend beschouwt, hoewel zich enkele minder ernstige incidenten voordeden ingevolge de ongunstige weersomstandigheden. De verkregen uitslagen hebben ruimschoots beantwoord aan de vooruitzichten en aan het nagestreefde doel. Tijdens bedoelde periode werd per hefschroefvliegtuig ongeveer 7.200 kilogram briefwisseling vervoerd, hetgeen neerkomt op zowat 8.000 brieven per dag, die de zelfde dag nog in plaats van 's anderendaags 's morgens besteld werden.

Die dienst heeft tot doel te voorzien in het gebrek aan goede spoor- of wegverbindingen in sommige streken. Door het inleggen van aanvullende luchtdiensten is de administratie er in geslaagd alle streken van het land op nagenoeg gelijke voet te behandelen. De dienst is dus gegrond op het beginsel van de verdelende rechtvaardigheid.

Uit één oogpunt van algemeen belang, dient opgemerkt, dat de inbedrijfsneming van posthelicopters voor het bestuur der Luchtvaart en voor de Sabena een bijzonder kostbare bron van inlichtingen is, die haar in staat zal stellen, eensdeels, de veiligheid en regelmatigheid van dit nieuwe luchtvervoermiddel te verbeteren en, anderdeels met meer kennis van zaken te oordelen, welke verschillende toepassingen dit verticaal opstijgend vliegtuig, in het kader van de nationale bedrijvigheid, kan vinden.

Naar luid van de overeenkomst tussen het Bestuur van Posterijen en de Sabena voor de inbedrijfsneming van de « Helipost » -dienst, heeft de Sabena recht op een vaste vergoeding, die bepaald wordt op grond van de *kostprijs*, en van jaar tot jaar kan herzien worden; de maandelijks aan die maatschappij te betalen kosten worden thans berekend op basis van 30 frank 10 centiem per kilometer. Derhalve bedragen de uitgaven voor de beschouwde periode, uit te trekken op artikel 30-7 van de begroting 1950, 747.593 frank 70 centiem.

Er is geen compensatieontvangst voor de betrokken dienst voorzien, want de briefwisseling wordt vervoerd zonder toeslag. Het hefschroefvliegtuig wordt immers gebruikt als normaal middel voor

accéléré. Ce sont, en ordre principal, les industriels et les commerçants des régions visitées qui bénéficient gratuitement des avantages de ces expéditions accélérées.

Au cours de la période s'étendant du 21 août dernier au 31 octobre, il n'y a eu à déplorer qu'un seul accident comportant une certaine gravité, survenu à Liège, le 15 septembre. A la suite d'une panne d'un organe essentiel du moteur, l'hélicoptère, après avoir décollé normalement du terrain d'envol, et alors qu'il survolait la Meuse, a dû se poser sur l'eau. N'étant pas muni de flotteurs, l'appareil s'est enfoncé dans le fleuve d'où il a été retiré le jour même, sans dommages importants. Le pilote avait pu sortir à temps de sa cabine, sain et sauf. Le courrier, malgré un séjour dans l'eau de quelques heures, n'a subi que de légères détériorations et a pu, le jour même, être réacheminé par les moyens ordinaires.

En dehors de cet accident, on a enregistré pendant la dite période, quelques incidents d'ordre technique que la presse a grossi démesurément et qui ont déterminé des atterrissages forcés ou de simples pannes au départ, sans conséquences graves.

Ces incidents constituent le tribut inévitable de toute expérience de l'envergure du service « Hélipost »; ils sont la rançon du progrès.

Votre Commission a adopté le budget des Communications pour l'exercice 1951 par 12 voix contre 8.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Président,
H. DELPORT.

Le Rapporteur,
Comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

sneller vervoer. Het zijn in hoofdzaak de nijveraars en handelaars in de bezochte streken, aan wie de voordelen van deze versnelde verzendingen ten goede komen.

Van 21 Augustus tot 31 October l.l. viel er slechts één ongeval van enige betekenis te betreuren; het viel voor te Luik, op 15 September. Ingevolge defect aan een hoofdorgaan van de motor, moest het hefschroefvliegtuig, na normaal van het startterrein te zijn opgestegen, terwijl het over de Maas vloog, op het water dalen. Daar het geen vlotters had, zonk het toestel, doch werd dezelfde dag nog, zonder ernstige schade, opgehaald. De piloot kon tijdig en zonder letsel zijn stuurplaats verlaten. Hoewel de briefwisseling enkele uren in het water had gelegen, was ze slechts licht beschadigd en kon dezelfde dag nog langs de gewone weg verzonden worden.

Buiten dit ongeval deden zich, in dezelfde tijd, enkele technische incidenten voor, welke door de pers fel aangedikt werden, maar inderdaad beperkt waren tot noodlandingen of eenvoudige defecten bij het vertrek, zonder ernstige gevolgen.

Dergelijke incidenten zijn onvermijdelijk verbonden aan elke proefneming van een zo grote omvang als de « Helipost » -dienst; zij zijn de tol van de vooruitgang.

Uw Commissie keurde de Begroting van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1951 met 12 tegen 8 stemmen goed.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

De Verslaggever,
Graaf DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

ANNEXE

Questions posées par des membres de la Commission des Communications à l'occasion de la discussion du Budget de 1951.

QUESTION I.

1^o Quelles sont les mesures qui ont été prises en faveur des agents blessés ou en faveur des conjoints des victimes du naufrage du « Prinses Astrid » au point de vue notamment des pensions de survie ou d'invalidité ?

2^o Donner également les mesures qui ont été prises en vue de réparer les pertes subies par certains membres de l'équipage. Quels ont été les critères suivis pour fixer ces pertes ?

3^o A-t-on payé une indemnité aux voyageurs, notamment pour la perte de leurs bagages ? Comment ont été fixées ces indemnités ?

4^o N'y a-t-il pas un différend à ce sujet avec la Cour des Comptes ?

RÉPONSE.

1^o Aux agents de l'Administration de la Marine qui ont péri à la suite de ce naufrage, il a été fait application des dispositions de l'article 8 de l'arrêté royal du 12 mars 1936 qui a unifié le régime des pensions des veuves et orphelins du personnel civil de l'Etat. Ces dispositions sont reprises ci-dessous :

« La pension de la veuve est calculée sur la base de la moyenne des traitements des cinq dernières années, à raison de 30 p. c. pour les vingt premières années ou pour toutes les années si leur nombre total est inférieur à 20 et de 1 p. c. supplémentaire pour chacune des années au delà de vingt.

» Lorsque le décès de l'époux a été causé par des blessures ou des accidents éprouvés dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de fonctions dans la métropole ou la colonie et qu'il est survenu dans le délai d'un an après l'événement, la pension est calculée sur la base du dernier traitement à raison de 33 p. c. pour les vingt premières années ou pour toutes les années si leur nombre total est inférieur à vingt et de 1 p. c. supplémentaire pour chacune des années au delà de vingt. »

BIJLAGE

Vragen gesteld door leden van de Commissie van Verkeerswezen bij de bespreking van de begroting 1951.

VRAAG I.

1^o Welke maatregelen werden er getroffen ten gunste van de gekwetste personeelsleden of echtgenoten der slachtoffers van de schipbreuk van de « Prinses Astrid », o.m. ter zake van de overlevings- of invaliditeitspensioenen ?

2^o Verzoeken eveneens te vermelden welke maatregelen getroffen werden ter vergoeding van de verliezen, geleden door sommige leden van de bemanning. Welke criteria werden gebruikt voor de vaststelling van die verliezen ?

3^o Werd er een vergoeding uitbetaald aan de reizigers, onder meer voor het verlies van hun reisgoed ? Hoe werden die vergoedingen vastgesteld ?

4^o Bestaat er in dit verband geen geschil met het Rekenhof ?

ANTWOORD.

1^o Voor de personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen, die ingevolge bedoelde schipbreuk om het leven kwamen, werd toepassing gegeven aan het bepaalde bij artikel 8 van het koninklijk besluit van 12 Maart 1936, waarbij eenheid wordt gebracht in de pensioenen der weduwen en wezen van het burgerlijk Rijkspersoneel. Die bepalingen worden hierna overgedrukt :

« Het pensioen van de weduwen wordt berekend op grondslag van het gemiddeld weddecijfer van de laatste vijf jaren, naar rato van 30 t. h. voor de eerste twintig jaren of voor alle jaren wanneer hun totaal geen twintig bereikt en van een bijkomend 1 t. h. voor elk jaar boven de twintig.

« Wanneer het overlijden van de echtgenoot veroorzaakt werd door kwetsuren ontvangen of ongevallen ondergaan bij de uitoefening of ter gelegenheid van de uitoefening van de functiën in het moederland of in de kolonie en binnen de termijn van één jaar na de gebeurtenis ingetreden is, wordt het pensioen berekend op grondslag van de laatste wedde, naar rato van 33 t. h. voor de eerste twintig jaren of voor alle jaren wanneer hun totaal geen twintig bereikt en van een bijkomend 1 t. h. voor elk jaar boven de twintig. »

2° Les pertes d'effets subies par les membres de l'équipage ont été réparées par l'octroi d'une indemnité basée sur 1 1/2 mois de traitement pour les officiers, 1 1/4 mois pour le commissaire de bord et le marconiste, 1 mois pour le personnel subalterne, c'est-à-dire la moitié de ce qui est alloué, en pareil cas, dans la marine marchande, tenant compte du fait que les absences des équipages des paquebots de la ligne Ostende-Douvres sont de courte durée, les plus longues étant de 25 à 26 heures.

Pour le personnel du service des buffets-restaurants, les mêmes bases ont été appliquées, le chef-steward étant assimilé au sous-officier le plus élevé en grade et les autres agents aux matelots du bord.

3° Une indemnité a été accordée aux passagers du paquebot pour les dédommager de la perte de leurs bagages.

Le montant réclamé a été admis sans discussion lorsqu'il était inférieur au maximum prévu par la Convention internationale pour le transport des voyageurs (8.200 francs belges en chiffres ronds).

Chacun des autres cas a été examiné séparément et une somme forfaitaire a été fixée avec l'accord du voyageur. Sur les 150 demandes d'indemnités, il en reste une seule en litige, la raison du retard étant surtout l'éloignement de l'intéressé (Golfe Persique) et ses nombreux déplacements.

4° La Cour des Comptes n'a pas admis l'imputation de la dépense sur les crédits de l'article 22-10 du budget ordinaire de 1949 (Marine : traction, matériel, exploitation). Tenant compte de cette objection de la Cour, le libellé de l'article correspondant du budget pour 1950 (art. 30-6) sera complété comme suit :

« Y compris les dommages-intérêts revenant à des tiers du fait du naufrage du paquebot « Prinses Astrid » survenu le 21 juin 1949 (article 10 du projet de loi autorisant des régularisations, augmentant et réduisant certains crédits ouverts pour l'exercice 1950 et allouant des crédits supplémentaires pour les dépenses se rapportant aux exercices 1949 et antérieurs — 2^e feuillet d'ajustement budgétaire). »

QUESTION II.

Prière de faire un exposé succinct au sujet des économies en frais généraux pendant la période 1949-1950 résultant de la réforme de structure affectant les lignes déficitaires (centres routiers, autobus, etc...).

RÉPONSE.

Dans l'établissement du budget des dépenses d'exploitation de la Société Nationale pour 1950, on a envisagé la réalisation d'économies s'élevant à :

120 millions de francs par la simplification des lignes non rentables;

2° De leden van de bemanning werden voor de geleden verliezen schadeloos gesteld door toekenning van een vergoeding op de grondslag van 1 1/2 maand wedde voor de officieren, 1 1/4 maand voor de purser en de marconist, 1 maand voor het lager personeel, d.w.z. de helft van hetgeen in dergelijk geval toegekend wordt bij de koopvaardij, rekening gehouden met het feit dat de afwezigheid van de bemanning der pakketboten Oostende-Dover van korte duur is, en wel ten hoogste 25 à 26 uur.

Voor het personeel van de buffettendienst golden dezelfde grondslagen, waarbij de hoofdsteward gelijkgesteld werd met de hoogste onderofficier in rang en het overige personeel met de matrozen.

3° Aan de passagiers van de pakketboot werd een vergoeding toegekend als schadeloosstelling voor het verlies van hun reisgoed.

Het gevraagde bedrag werd zonder betwisting aanvaard als het lager bleef dan het minimum volgens de Internationale Overeenkomst voor reizigersvervoer (in ronde cijfers 8.200 Belgische frank).

Elk ander geval werd afzonderlijk onderzocht, en een forfaitaire som werd in overleg met de reiziger vastgesteld. Van de 150 aanvragen om vergoeding is er slechts één nog niet beslecht; de reden van de vertraging ligt vooral in de verwijdering van de betrokkene (Perzische Golf) en zijn talrijke verplaatsingen.

4° Het Rekenhof heeft de uittrekking van de uitgaven op de kredieten van artikel 22-10 der gewone begroting 1949 (Zeewezen : tractie, materieel, exploitatie) niet aanvaard. Rekening houdend met die opwerping van het Hof, zal de redactie van het overeenstemmend artikel van de begroting 1950 (artikel 30-6) aangevuld worden als volgt :

« Inbegrepen de aan derden verschuldigde schadeloosstelling uit hoofde van de schipbreuk van de pakketboot « Prinses Astrid » op 21 Juni 1949 (artikel 10 van het ontwerp van wet houdende machtiging tot regularisatiën, verhoging en vermindering van sommige voor het dienstjaar 1950 uitgetrokken kredieten, zomede toekenning van bijkredieten voor de uitgaven met betrekking tot 1949 en de vorige dienstjaren — 2^e blad van begrotingsaanpassing). »

VRAAG II.

Gelieve een beknopte uiteenzetting te geven in verband met de besparingen op het gebied van algemene onkosten tijdens de periode 1949-1950, als gevolg van de structuurhervorming op het gebied van de verliesopleverende lijnen (wegcentra, autobussen, enz.).

ANTWOORD.

Bij het opmaken van de begroting der bedrijfsuitgaven van de Nationale Maatschappij voor 1950, werd gerekend op besparingen ten bedrage van :

120 miljoen uit de vereenvoudiging van de niet-renderende lijnen;

30 millions de francs par l'instauration des centres routiers.

Ces supputations étaient basées sur la mise en application progressive, à partir du début de l'exercice 1950, de mesures de simplification intéressant dans l'ensemble 2.017 kilomètres de ligne et la mise en service d'environ septante centres routiers.

30 miljoen uit de oprichting van de wegcentra.

Die ramingen steunden op de geleidelijke toepassing, met ingang van het dienstjaar 1950, van vereenvoudigingsmaatregelen die in hun geheel betrekking hadden op 2.017 kilometer lijn en op de instelling van ongeveer 70 wegcentra.

			Economies annuelles prévues (millions)
			—
			Geraamde jaarlijkse besparing. (millioenen)
			—
au op 18-6-1950	Région de Tournai — <i>Streek van Doornik</i> .	162 km.	14,1
au op 1-8 et en au op 8-10-1950	Région du Luxembourg — <i>Streek van Luxemb.</i>	139 km.	6,6
au op 1-8-1950	Région d'Eekloo — <i>Streek van Eeklo</i> . . .	92 km.	7,5
au op 8-10-1950	Région d'Ypres — <i>Streek van Ieper</i> . . .	190 km.	16,5

Comme les montants d'économies supputés comprennent une certaine partie de réductions à échéance lointaine (diminution de la dotation annuelle de renouvellement, diminution des dépenses en pensions), et que, d'autre part, certaines suppressions de dépenses (gardiennage de passages à niveau, par exemple) ne sont pas réalisables immédiatement, les simplifications d'exploitation n'ont pas encore eu d'influence marquante sur les dépenses générales du compte exploitation de 1950. Sous ce rapport, les comptes ultérieurs se présenteront vraisemblablement d'une façon sensiblement plus nette.

Pour ce qui concerne les centres routiers qui doivent entraîner non seulement une réduction des dépenses relatives à l'acheminement des marchandises de détail, mais une augmentation des recettes par les possibilités de collecte du trafic offertes par l'emploi des camions, ils n'auront cependant de répercussion directe sur les dépenses générales que lorsque leur nombre et leur stade d'organisation permettront l'échange direct de wagons de centre à centre.

La mise en service des premiers centres a commencé au début de l'année; actuellement, ils sont au nombre de 41.

QUESTION III.

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges a-t-elle pris des mesures pour la régularisation du personnel provisoire en service avant le 1^{er} janvier 1947 (nominations au 1^{er} janvier 1951) ?

Faire un rapport succinct au sujet de cette question.

Aangezien de geraamde besparingen gedeeltelijk bestaan uit verminderingen op lange termijn (vermindering van de jaarlijkse vernieuwingsdotatie, vermindering van de uitgaven voor pensioenen en daar sommige uitgaven (bewaking van spoorwegoverwegen, b.v.) niet onmiddellijk kunnen afgeschaft worden, hebben de vereenvoudigingen nog geen uitgesproken invloed gehad op de algemene uitgaven van de bedrijfsrekening 1950. De latere rekeningen zullen hierover waarschijnlijk een veel duidelijker beeld geven.

Wat de wegcentra betreft, die niet alleen tot een vermindering van de vervoerkosten voor stukgoederen, maar tevens tot een vermeerdering van de ontvangsten moeten leiden door de mogelijkheden die het gebruik van bestelwagens biedt om het goederenvervoer te concentreren, die wegcentra zullen eerst dan een rechtstreekse weerslag hebben op de algemene uitgaven, wanneer hun aantal en ontwikkeling een rechtstreekse uitwisseling van wagons tussen de centra zullen mogelijk maken.

De eerste centra kwamen in het begin van dit jaar tot stand; thans zijn er 41.

VRAAG III.

Heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen maatregelen getroffen ter regularisatie van het voorlopig personeel dat vóór 1 Januari 1947 in dienst was (benoemingen op 1 Januari 1951) ?

Een beknopt verslag dienaangaande ware gewenst.

RÉPONSE.

L'immatriculation des agents provisoires dans le cadre des agents définitifs, après accomplissement du stage, continue à se faire régulièrement dans la limite du nombre d'emplois définitifs devenant vacants et dont le maintien est indispensable.

La question posée vise l'engagement des ouvriers *temporaires* en qualité de *provisoires*.

L'étude approfondie à laquelle il vient d'être procédé a permis de conclure qu'il est possible d'engager en qualité d'ouvriers provisoires tous les ouvriers temporaires recrutés avant le 1^{er} juillet 1947 et qui occupent un emploi de carrière.

Environ 2.000 ouvriers temporaires seront ainsi engagés en qualité de provisoires au 1^{er} janvier 1951.

Les mesures d'exécution nécessaire ont été prescrites et les examens cliniques sont déjà en cours.

Les ouvriers appelés à bénéficier de cette mesure recevront leur titre d'engagement en qualité d'ouvrier provisoire le 30 décembre prochain et ils seront rémunérés comme tels à partir du 1^{er} janvier 1951.

ANTWOORD.

De opneming van de voorlopige personeelsleden in het kader van het vastbenoemde personeel, na stage, wordt regelmatig voortgezet binnen de grenzen van het aantal openvallende vaste betrekkingen die moeten gehandhaafd blijven.

De gestelde vraag heeft betrekking op de aanstelling van *tijdelijke* arbeiders als voorlopigen.

Uit de grondige studie, welke zopas werd gedaan, heeft men het besluit kunnen trekken dat het mogelijk is alle tijdelijke arbeiders, die vóór 1 Juli 1947 in dienst traden en een bediening in het kader bekleden, in voorlopige dienst aan te stellen.

Ongeveer 2.000 tijdelijke arbeiders zullen aldus als voorlopigen aangesteld worden op 1 Januari 1951.

De nodige uitvoeringsmaatregelen zijn voorgeschreven en de klinische onderzoeken zijn reeds aan de gang.

De arbeiders die onder deze maatregel vallen, zullen hun aanstelling als voorlopig arbeider krijgen op 30 December e. k. en als zodanig bezoldigd worden met ingang van 1 Januari 1951.